

## **ANÁLISE DE VIABILIDADE DO TRANSPORTE ESCOLAR EM MUNICÍPIO DA REGIÃO CENTRAL DO RIO GRANDE DO SUL**

**CLARI SCHUH<sup>1</sup>, MARCO AURÉLIO BATISTA DE SOUSA<sup>2</sup>, SILVIO PAULA RIBEIRO<sup>3</sup>, VIVIANE DA COSTA FREITAG<sup>4</sup>**

<sup>1</sup> Doutora em Ciências Contábeis pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS), Professora da Universidade de Santa Cruz do Sul (UNISC), Santa Cruz do Sul – RS. E-mail: [clarischuh@uol.com.br](mailto:clarischuh@uol.com.br).

<sup>2</sup> Professor da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas (UFMS), Três Lagoas – MS. E-mail: [mcb Sousa@bol.com.br](mailto:mcb Sousa@bol.com.br)

<sup>3</sup> Doutor em Ciências Contábeis pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS) Professor da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Campus de Três Lagoas (UFMS), Três Lagoas – MS. E-mail: [spribeiro@hotmail.com](mailto:spribeiro@hotmail.com)

<sup>4</sup> Doutora em Ciências Contábeis pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (UNISINOS). E-mail: [vivifreitag@gmail.com](mailto:vivifreitag@gmail.com).

### **RESUMO**

A educação é um direito garantido pela Constituição Federal do Brasil; no entanto, para muitos residentes na área rural, o acesso a esse direito acaba prejudicado, devido à distância da escola. Pensando em minimizar esses problemas, o Governo Federal criou o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar e o Caminho da Escola, programas coordenados pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação com o objetivo de garantir a oferta do transporte escolar para a educação básica da zona rural. Por se tratar de um sistema que exige grande quantidade de recursos, seus custos merecem destaque. Nesse contexto, o presente estudo visou quantificá-los, bem como compará-los com outros custos gerados por essa prestação de serviços de terceiros. O estudo tem abordagem qualitativa, de natureza aplicada, com finalidade descritiva, que utilizou como estratégia, o método documental realizado no Setor de Transporte Escolar de município do Rio Grande do Sul que se utiliza, em sua maioria, do transporte escolar de forma terceirizada, os cálculos possibilitaram comparações sobre as duas modalidades de transporte, chegando-se à conclusão de que, para uma das rotas selecionadas, a municipalização do transporte escolar é mais vantajosa, mas para a outra, a terceirização é a opção mais viável.

**Palavras-chave:** Transporte Escolar; Terceirização; Educação; Custos.

### **PHARMACY TECHNICIANS: FORMATIVE TRAJECTORIES OF GRADUATES OF TECHNICAL COURSES OF VOCATIONAL SCHOOLS IN PHARMACY**

### **ABSTRACT**

The research proposes the analysis of the formative trajectories of pharmacy technicians, graduates of technical courses of vocational schooling in Pharmacy. While recognizing this area as a promoter of health, it is understood that these professionals must have specific formal education, occupational and professional regulation, registration and professional exercise supervised by a competent body. To carry out the research, a descriptive qualitative field study was performed online (through the internet), with asynchronous interviews, carried out by a semi-structured questionnaire sent by email to obtain life histories (or autobiographies). These narratives of life histories of technical level professionals in Pharmacy allowed us to describe, know and problematize the context of their formation in Brazil and to propose new paths for the technical area in Brazilian Pharmacy, especially for professional and technological education in healthcare.

**Keywords:** School Transport; Outsourcing; Education; Costs.

## 1 INTRODUÇÃO

A educação é um direito de todos e dever do Estado e da família, é o que garante a Constituição Federal. Também dispõe sobre os princípios, segundo os quais o ensino deve ser ministrado, atendendo a necessidade de igualdade de condições para o acesso e permanência na escola. Além dos princípios, a Constituição impõe ao Poder Público a incumbência da organização dos sistemas de ensino, de modo que cumpra o atendimento ao educando. Mas a garantia assegurada pela Constituição, de uma vaga em uma escola pública, não é condição suficiente para possibilitar o acesso à educação, ou mesmo assegurar-lhe a permanência do cidadão no ensino. Existem vários fatores que influenciam tal anseio, como alimentação, vestuário, material didático e transporte escolar.

Quando se trata de transporte escolar, a situação é agravada na zona rural, local em que a falta de investimentos ou melhorias em serviços básicos faz com que o morador do campo percorra grandes distâncias para ter acesso à escola mais próxima. Na visão de Egami *et al*, (2006), muitas vezes, o transporte escolar gratuito fornecido pelo poder público representa a única alternativa de que o aluno carente dispõe de chegar à escola. Assim sendo, evidencia-se que é necessário que os gestores públicos tenham uma estimativa o mais próximo possível para evitar desperdícios de dinheiro público ou falta de interesse do setor privado em casos de concessão (ROCHA; FUNCHAL, 2019; LAIZO NETO, 2017; SANTOS; OLIVEIRA; TAJANO JÚNIOR, 2014). Especificamente, em relação às informações sobre custos, afirma-se que devem

fazer parte do cotidiano de todas as entidades governamentais (MÄTTÖ; SIPPOLA, 2016).

A execução do serviço de transporte escolar impacta nos custos e pode ser realizada de forma direta (com veículos e motoristas do serviço público) ou mediante a contratação de particulares ou de empresas prestadoras do serviço (sistema terceirizado). Neste contexto, o presente trabalho busca contribuir para a discussão quanto às formas de disposição do transporte escolar rural, resgatando elementos importantes das ações sociais do Estado para o desenvolvimento de políticas públicas mais assertivas, no que concerne ao acesso à educação por meio de programas suplementares. Também se justifica pelo intuito de gerar conhecimento para o setor público no que tange aos custos relacionados ao setor de transporte escolar rural, evidenciando a realidade de município do Rio Grande do Sul, que mantém quase a totalidade de seu público escolar com transporte terceirizado, deparando-se com o questionamento: qual o custo do transporte escolar rural prestado pelas modalidades direta e indireta?

## **2 REGULAMENTAÇÃO E RESPONSABILIDADES DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL**

A educação vem passando por diversas mudanças, principalmente no que se refere ao seu financiamento. Conforme Araújo (2008), nos últimos anos, permeados pela Constituição Federal de 1988, diversos instrumentos legais foram aprovados para a garantia de recursos e cobrança de metas educacionais a serem atingidas. A Lei de Diretrizes e Bases da Educação (LDB), o Plano Nacional de Educação (PNE) e o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento do Ensino Fundamental (FUNDEF), substituído em 2007 pelo Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (FUNDEB), entre outros, são exemplos desses instrumentos legais, aplicados tanto na oferta da educação em áreas urbanas como nas rurais.

Criado em 1993 pelo governo federal, o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) tinha por finalidade facilitar o acesso e a permanência dos estudantes da área rural ao ensino fundamental público. Para tanto, transferências de recursos financeiros são feitas aos municípios para a aquisição de veículos automotores (terrestres ou

fluviais) destinados ao transporte escolar. Em 2003, com o intuito de reduzir as dificuldades de acesso ao ensino nas áreas rurais e acreditando que o transporte escolar rural seria a solução desse problema, a Lei 10.709/2003, alterou a LDB Lei 9.394/76, estabelecendo em seus Art. 10, inciso VII e Art. 11, inciso VI, que, a partir de então, os Estados e os Municípios assumiriam o transporte escolar das suas redes estadual e municipal consecutivamente (ARAÚJO, 2008).

Na visão de Silveira (2013), a projeção do Transporte Escolar Rural no Brasil só encontrou ressonância a partir do momento em que o Governo Federal, por meio do Ministério da Educação/Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (MEC/FNDE), incluiu na agenda pública, estratégias de formulação e implementação de políticas públicas que buscam melhorar as condições de acesso e permanência de estudantes residentes na área rural, criando em 2004, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE).

## **2.1 Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar**

O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE, 2015) foi instituído pela Lei 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares, somente dos alunos do ensino fundamental público, residentes em área rural, que utilizassem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios. Porém, com a Medida Provisória 455/2009, transformada na Lei 11.947, do mesmo ano, o programa foi ampliado para toda a educação básica, beneficiando também os estudantes da educação infantil e do ensino médio residentes em áreas rurais.

Esse fundo consiste na transferência automática de recursos financeiros aos estados, Distrito Federal e municípios, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congênere, para custear despesas do veículo ou, no que couber da embarcação utilizada para o transporte de alunos da educação básica pública, que residem em área rural. Esses valores também podem ser utilizados para o pagamento de serviços contratados a terceiros para o transporte escolar (FNDE, 2015).

Os valores transferidos diretamente aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios são realizados em nove parcelas anuais, de março a novembro, tendo como base o quantitativo de alunos da zona rural, transportados e informados no censo escolar

do ano anterior para o cálculo do montante de recursos financeiros destinados. Para garantir segurança e qualidade ao transporte dos estudantes, além do PNATE, o Ministério da Educação, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação, mantém outro programa que visa atender alunos moradores da zona rural: “O Caminho da Escola” (FNDE, 2015).

## **2.2 Programa Caminho da Escola**

Criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, este programa consiste na concessão, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, de linha de crédito especial para a aquisição, pelos estados e municípios, de ônibus, miniônibus e micro-ônibus zero-quilômetro e de embarcações novas, com o objetivo de renovar a frota de veículos escolares (FNDE, 2015).

O programa também visa à padronização dos veículos de transporte escolar, à redução dos preços dos veículos e ao aumento da transparência nessas aquisições. O governo federal, por meio do FNDE e em parceria com o Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia, oferece um veículo com especificações exclusivas, próprias para o transporte de estudantes e adequado às condições de trafegabilidade das vias das zonas rural e urbana brasileira (FNDE, 2015).

A aquisição é realizada por meio de pregão eletrônico para registro de preços, realizado pelo FNDE por meio do Sistema de Gerenciamento de Adesão a Registro de Preços, de veículos padronizados para o transporte escolar, havendo três formas para estados e municípios participarem do Caminho da Escola: com recursos próprios, bastando aderir ao pregão; via convênio firmado com o FNDE; ou por meio de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (FNDE, 2015).

## **2.3 A execução do Transporte Escolar**

Conforme diagnóstico produzido pelo Tribunal de Contas do Estado do Rio Grande do Sul (TCE – RS), em seu terceiro ano, denominado Radiografia do Transporte Escolar Público no Estado do Rio Grande do Sul (2014), o número de alunos que utilizaram o transporte escolar público no Rio Grande do Sul em 2013, foi de 370.454.

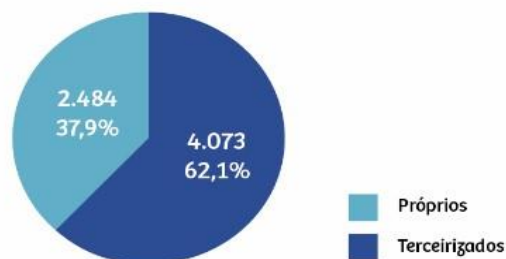
Trata-se de 15,6% do total de alunos matriculados no Estado naquele ano, o que significa que um em cada 6,4 estudantes faz uso do transporte escolar, sendo que, do total transportado, 67,3% (249.435 estudantes) residem na área rural e 32,7% (121.019 estudantes) na zona urbana.

O diagnóstico também apontou que, em 2013, dos 467 Municípios respondentes, cerca de dois terços (62,1%) dos veículos destinados à execução do transporte escolar público são de propriedade de particulares, contratados mediante procedimento licitatório, e pouco mais de um terço (37,9%), de propriedade dos Municípios. Para Egami *et al.*, (2006), quando se trata do segmento de transporte de escolares, pode-se citar alguns itens a serem transferidos para terceiros, como a contratação de motoristas e de empresas ou transportadores autônomos para realizarem algumas linhas ou rotas e os serviços de funilaria, mecânica e auto elétrica; pois, dependendo da dimensão da frota, torna-se inviável manter uma estrutura própria com mão-de-obra especializada.

A figura 1 ilustra o cenário apontado pelo TCE – RS sobre os veículos utilizados na realização do transporte escolar do estado nos anos de 2011 a 2013.

**Figura 1** – Veículos utilizados no transporte escolar

**Veículos Utilizados - 2013**



Fonte: Questionário TCE-RS 2013

Veículos utilizados	2011	2012	2013
Próprios	34,6%	35,2%	37,9%
Terceirizados	65,4%	64,8%	62,1%

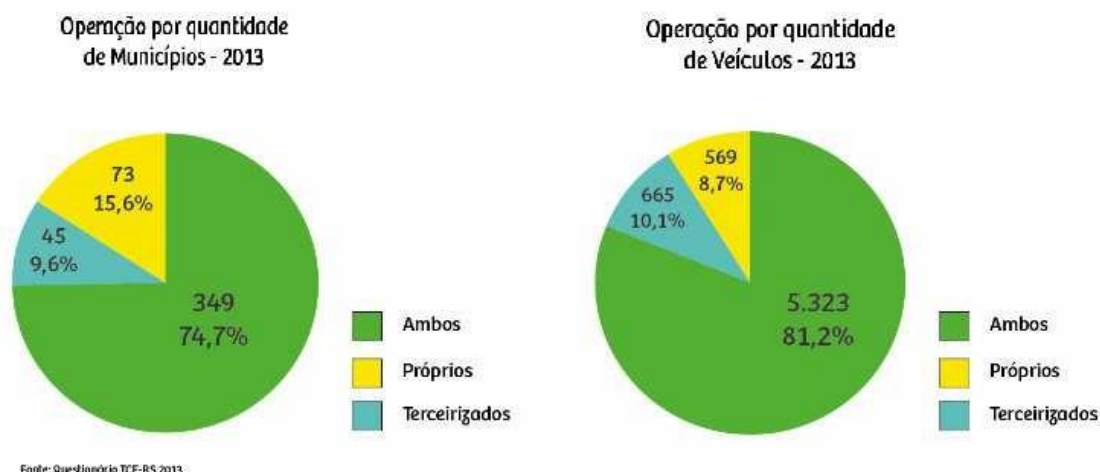
Fonte: Radiografia do Transporte Escolar Público no Estado do Rio Grande do Sul (2014).

No entanto, verifica-se que, ao longo do tempo, paulatinamente, está aumentando a participação dos veículos próprios na frota do transporte escolar público; de 2011 a

2013, houve um acréscimo na participação destes, que era de 34,6% e passou para 37,9% em 2013.

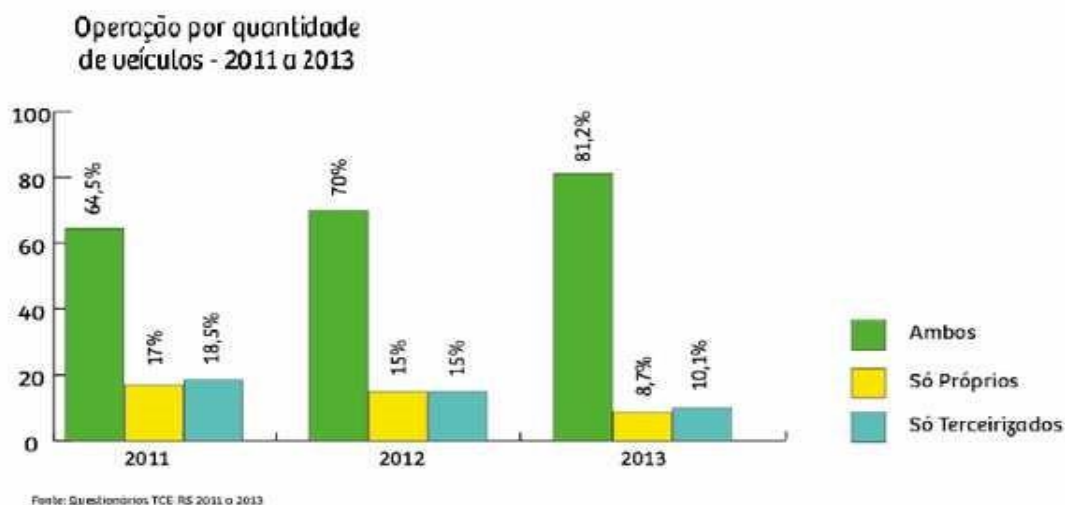
Em 2013, conforme demonstra a figura 2, o formato predominante de operação do transporte escolar público na maior parte dos 467 Municípios respondentes era: 349 destes ou 74,7% é o que combina utilização de veículos próprios e de terceiros, somando 81,2% do total de veículos. Por outro lado, em fração menor, 73 deles (15,6%) operam somente com veículos próprios, enquanto que 45 (9,6%) unicamente com terceirizados.

**Figura 2 – Modalidade do Transporte Escolar em 2013**



Fonte: Radiografia do Transporte Escolar Público no Estado do Rio Grande do Sul (2014).

O cenário retratado em 2013 vem se desenhando ao longo do tempo, pois, na figura 3, observa-se que, desde 2011, há uma crescente utilização das duas modalidades de transporte como forma de oferta do serviço público por parte dos governos municipais no Rio Grande do Sul.

**Figura 3** – Modalidade do Transporte Escolar ao longo do tempo

Fonte: Radiografia do Transporte Escolar Público no Estado do Rio Grande do Sul (2014).

O aumento significativo na combinação de frota própria e terceirizada, que do ano de 2011 a 2013, passou de 64,5% para 81,2%, refletiu na consequente redução das modalidades utilizadas de forma isolada. Este cenário permite inferir que, a cada ano que passa, os municípios optam cada vez mais por atender suas necessidades com a utilização de modalidade de oferta de transporte escolar público conjugada.

## 2.4 Pesquisas sobre custos do transporte escolar

O tema transporte escolar é devidamente regulamentado, conforme legislações descritas nos itens anteriores e também tem motivados alguns estudos, conforme Tabela 1.

**Tabela 1** – Pesquisa sobre custos do transporte escolar

AUTORES	TÍTULO	RESULTADOS
Rocha e Funchal (2019)	Mais recursos, melhores resultados? As relações entre custos escolares diretos e desempenho no Ensino Médio	Os resultados indicam que há grande oscilação nos custos escolares diretos.
Laizo Neto (2017)	Proposta de metodologia de	Mostrou como o município



	cálculo do custo operacional para o transporte escolar rural: estudo de caso do estado do Espírito Santo.	pode reduzir os custos com o transporte escolar.
Mättö e Sippola (2016)	Cost management in the public sector: legitimation behavior and relevant decision making	Mitigação dos custos de má qualidade e direcionamento dos gastos governamentais a atividades que realmente contribuam com a qualidade dos serviços.
Santos, Oliveira e Tajano Júnior (2014)	O que é mais vantajoso para o município de Patos de Minas: manter próprio ou terceirizar o transporte público escolar rural? Um estudo de caso	Demonstram que o transporte escolar rural terceirizado para o veículo ônibus é mais vantajoso para o município

Fonte: elaborado pelos autores.

Conforme mencionado, o tema custos do transporte escolar é relevante e carece de estudos que minimizem os custos e, conseqüentemente, contribuem com melhorias nos gastos públicos. Assim, no próximo item descrevem-se os procedimentos utilizados neste estudo.

### 3. PERCURSO METODOLÓGICO

O presente trabalho utilizou-se de pesquisa qualitativa quanto à abordagem, pois, de acordo com Gerhardt (2009, p. 31), “a pesquisa qualitativa não se preocupa com representatividade numérica, mas sim, com o aprofundamento da compreensão de um grupo social, de uma organização”. Quanto à natureza, caracteriza-se como uma pesquisa aplicada, pois se propõe gerar conhecimentos para aplicação prática dirigidos à solução de problemas específicos, envolvendo verdades e interesses sociais. Quanto aos objetivos, encaixa-se como uma pesquisa descritiva e utiliza-se das estratégias bibliográfica e documental para consecução de seus objetivos.

A estratégia de pesquisa documental seguiu os passos expostos por Sá-Silva, Almeida e Guindani (2009) que inferem na preparação das informações, para então

classificar os dados conforme categorias pré-estabelecidas; na sequência, os dados passam para a fase de descrição e interpretação.

Os dados foram coletados da folha de pagamento, relatórios internos do setor de transporte escolar da Secretaria Municipal de Educação do município (manutenção, combustível, impostos, seguro e quilometragem) e dos relatórios internos da Secretaria Municipal de Educação para os dados dos usuários.

Os dados foram categorizados em função da alocação dos gastos, e expostos de forma descritiva e interpretados, conforme o enquadramento para cada rota selecionada.

#### **4. APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS**

A extensão rural do município estudado compreende 637,53 km<sup>2</sup>, com 1.622 estudantes na área rural, conforme Censo Escolar de 2014. O governo municipal utiliza, quase que em sua totalidade, o transporte terceirizado para dar conta dessa demanda.

A terceirização do transporte ocorre de duas maneiras: Licitação pública de rotas escolares e aquisição de passagens. A licitação de uma rota escolar é realizada para a localidade do interior que não possui linha de transporte coletivo público, sendo necessária a concessão para uma empresa terceira vencedora da licitação, a qual será remunerada mensalmente pelo trajeto. Já a aquisição de passagens ocorre nos casos em que os estudantes necessitam pegar “carona” de uma linha de transporte coletivo já existente, uma vez que não é disponibilizado uma linha específica para atendimento aos estudantes daquela localidade, assim a prefeitura realiza a compra das passagens suficientes para o transporte dos alunos daquela realidade.

Em 2014 o município foi contemplado com dois veículos, recebidos por meio do programa Caminho da Escola. Um micro-ônibus escolar Marcopolo/Volare V8L EO, diesel, ano/modelo 2013/2014, com capacidade para 22 passageiros com espaço para uma cadeira de rodas e de um ônibus escolar Mercedes Benz/OF 1519 R. ORE, ano/modelo 2013/2013, com capacidade para 60 passageiros, ambos encontram-se lotados na Secretaria Municipal de Educação e Cultura do município.

Considerando o fato de o município possuir esses veículos em condições, e especificamente destinados ao transporte escolar rural, procedeu-se ao cálculo de

viabilidade de municipalização do transporte escolar de somente duas rotas, objetivando assim, retratar a realidade. No que tange à seleção das rotas, foram selecionadas uma de cada modalidade, uma rota licitada, a qual ficará denominada para fins do estudo como ROTA 1, e a segunda, na qual o município realiza a aquisição de passagens aos estudantes, que agora ficará denominada como ROTA 2. As rotas foram escolhidas pela possibilidade de execução do serviço em virtude de acesso e condições de estrada.

A categorização dos dados foi realizada em virtude dos trajetos realizados pelas rotas, informações sobre a folha de pagamento, custeio vinculado aos veículos e os trajetos realizados. Seguem no quadro 1, as informações e custos observados nas rotas selecionadas para estudo no ano de 2014.

**Quadro 1** - Trajetos terceirizados

<b>ROTA 1</b>		<b>ROTA 2</b>	
Modalidade	Licitação	Modalidade	Compra de passagens
Capacidade	28 passageiros	Quantidade	21 passageiros
Km percorridos/dia	81,9	Km percorridos/dia	80
Valor diário	R\$ 357,00	Valor da passagem	R\$ 4,60
Média dias	20	N. de passagens/mês	40
Custo mensal	R\$ 7.140,00	Custo mensal	R\$ 3.864,00
Custo mensal/passageiro	R\$ 255,00	Custo mensal/passageiro	R\$ 184,00
<b>Custo dia/passageiro</b>	<b>R\$ 12,75</b>	<b>Custo dia/passageiro</b>	<b>R\$ 9,20</b>

Fonte: Dados disponibilizados pelo setor de transporte escolar do município

Conforme quadro 1, no ano de 2014, a ROTA 1 possui um contrato de licitação pelo qual percorre 81,9 Km diários para transportar 28 estudantes, onde o município tem um custo no montante de R\$ 357,00 por dia, apresentando assim um custo de R\$ 12,75/dia por passageiro. Já na ROTA 2, adquire passagens para 21 estudantes diariamente. Esta rota apresenta o custo unitário da passagem de R\$ 4,60, ou seja, R\$ 9,20/dia, esse montante, representa o custo de cada estudante para prefeitura.

Para viabilizar a realização dos cálculos do transporte escolar de forma municipalizada, foram necessárias informações do quadro pessoal vinculado à Secretaria Municipal de Educação, nesse sentido, teriam de ser realizadas contratações de dois motoristas para realização dos itinerários. Para fins de cálculo, não foram computados os gastos concernentes ao concurso público necessário para tais contratações. Os motoristas devem cumprir carga horária de 40 horas semanais, e para o

cálculo foi necessário à inclusão de 2 horas extras diárias, considerando que o motorista deverá sair da Secretaria de Educação para realizar o transporte e no final do dia retornar ao ponto de partida. O quadro 2 apresenta os valores utilizados no cálculo da mão de obra dos dois motoristas.

**Quadro 2** - Informações para o cálculo da mão de obra

Salário	R\$ 1.675,49
Horas extras/dia	2
Vale transporte/dia	R\$ 7,00
Vale alimentação/mês	R\$ 415,00
<b>CÁLCULO DO CUSTO DA MÃO DE OBRA</b>	
1 - Salário Contratual Bruto	R\$ 1.675,49
2 - Horas Extras com adicional de 50,0% sobre o valor da hora normal	R\$ 502,65
Total Bruto das Remunerações	R\$ 2.178,14
INSS Descontado do Empregado	R\$ 196,03
Vale Transporte Descontado do Empregado	R\$ 100,53
<b>CÁLCULO DO CUSTO MENSAL</b>	
Salário Contratual + Adicionais + Horas Extras (menos INSS e Vale Transporte descontados)	R\$ 1.881,58
INSS Devido pela Empresa no mês	R\$ 435,63
Contribuição para o Risco de Acidentes do Trabalho - RAT no mês	R\$ 65,34
Vale Transporte	R\$ 53,47
Ticket Alimentação	R\$ 415,00
Provisão de 1/12 avos de 13º Salário Proporcional	R\$ 181,51
Provisão de 1/12 avos de Férias Proporcionais	R\$ 181,51
Provisão de 1/3 Sobre Férias Proporcionais	R\$ 60,50
Provisão de INSS Devido pela Empresa sobre 13º Salário e Férias proporcionais	R\$ 84,71
Provisão de Contribuição para o RAT sobre 13º Salário e Férias proporcionais	R\$ 12,71
<b>Total do Custo Mensal + Provisões</b>	<b>R\$ 3.580,09</b>

Fonte: Elaborado pelos autores com base na pesquisa

As informações pertinentes aos vencimentos e vale alimentação foram disponibilizadas pelo setor de recursos humanos do município, resultando em um custo mensal para cada motorista, já consideradas as provisões, no montante de R\$ 3.580,09. Observa-se que, o cálculo não apresenta incidência de FGTS, isso acontece pela razão de o município ser regido por regime estatutário. Além do custo da mão de obra, existem outros a serem considerados para cálculo da municipalização do transporte

escolar, como o custo médio dos veículos a serem utilizados, cálculo este apresentado no quadro 3 a seguir.

**Quadro 3** - Cálculo do custo dos veículos

<b>Veículo</b>	<b>Ônibus Escolar Rural</b>	<b>Micro ônibus Escolar</b>
Marca/modelo:	Mercedes benz/of 1519 r. Ore	Marcopolo/volare v8l eo
Capacidade:	60 passageiros	22 passageiros + cadeirante
Combustível:	Diesel	Diesel
Ano fabric/modelo:	2013/2013	2013/2014
Valor de aquisição:	R\$ 240.500,00	R\$ 132.000,00
<b>Custo médio manutenção/mês:</b>	<b>R\$ 178,56</b>	<b>R\$ 400,00</b>
Km percorrida/litro diesel:	4,5 Km/litro	4,5 Km/litro
Valor diesel:	R\$ 2,550	R\$ 2,550
Km a ser percorrida/dia	81,9 Km	80 Km
<b>Custo médio consumo/mês:</b>	<b>R\$ 928,20</b>	<b>R\$ 906,67</b>
Custo de seguro aproximado:	R\$ 2.800,00	R\$ 2.400,00
<b>Custo seguro/mês:</b>	<b>R\$ 233,33</b>	<b>R\$ 200,00</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>R\$ 1.340,09</b>	<b>R\$ 1.506,67</b>

Fonte: Elaborado pelos autores com base na pesquisa

Como os dois veículos recebidos pelo programa Caminho da Escola são novos, utilizou-se de informações prospectadas com oficinas concessionárias de cada marca para cálculo do custo mensal de consumo médio e de manutenção preventiva para cada veículo. A informação inerente ao consumo médio mensal de 4,5 km percorridos por litro de óleo diesel foi disponibilizada pela concessionária do veículo micro-ônibus escolar Marcopolo Volare, esta informação foi utilizada também para retratar aproximadamente o consumo médio do veículo ônibus escolar Mercedes Benz/OF 1519 RORE, pois é o consumo médio aproximado para veículos escolares.

Além destes, considerou-se também o seguro contra terceiros, para este, o prêmio aproximado foi obtido por cotações *online*. Tanto a depreciação, como valores de IPVA e licenciamento, não foram considerados no cálculo do custo dos veículos, pois esses gastos, já são contabilizados para município, independentes da utilização ou não destes dois veículos, portanto, devem ficar de fora para fins comparativos.

**Quadro 4 - Trajetos municipalizados**

<b>ROTA 1</b>		<b>ROTA 2</b>	
Capacidade	60 passageiros	Capacidade	23 passageiros
Km percorrida/dia	81,9	Km percorrida/dia	80
<b>CUSTO COM VEÍCULO</b>	R\$ 1.340,09	<b>CUSTO COM VEÍCULO</b>	R\$ 1.506,67
Combustível	R\$ 928,20	Combustível	R\$ 906,67
Manutenção	R\$ 178,56	Manutenção	R\$ 400,00
Seguro	R\$ 233,33	Seguro	R\$ 200,00
<b>CUSTO COM PESSOAL</b>	R\$ 3.580,09	<b>CUSTO COM PESSOAL</b>	R\$ 3.580,09
Custo mensal	R\$ 4.920,18	Custo mensal	R\$ 5.086,75
Custo mensal/passageiro	R\$ 82,00	Custo mensal/passageiro	R\$ 221,16
<b>Custo dia/passageiro</b>	R\$ 4,10	<b>Custo dia/passageiro</b>	R\$ 11,06

Fonte: Elaborado pelos autores com base na pesquisa

Calculados os custos pertinentes a pessoal e veículos, apresenta-se o custo da operação, ou seja, o custo mensal e diário por aluno a ser transportado, no caso da realização do transporte escolar pelo município. Estes resultados vão ao encontro com o estudo de Rocha e Funchal (2019), o veículo Ônibus escolar Mercedes Benz, tem o custo de R\$ 4,10 por passageiro/dia, sendo que para o veículo Micro-ônibus escolar Volare, observou-se grande oscilação, onde o custo foi R\$ 11,06 na mesma ordem, lembrando que foi considerada a média de 20 dias úteis no mês. Findados os cálculos, compararam-se os custos diários por aluno de cada sistema de transporte utilizado para cada uma das rotas, conforme segue:

**Quadros 5 - Comparações entre os sistemas de transporte**

<b>ROTA 1</b>		<b>ROTA 1</b>	
<b>Modalidade</b>	Licitação	<b>Modalidade</b>	Transporte municipalizado
Capacidade	28 passageiros	Quantidade	60 passageiros
Km percorridos/dia	81,9	Km percorridos/dia	81,09
<b>Custo dia/passageiro</b>	R\$ 12,75	<b>Custo dia/passageiro</b>	R\$ 4,10
<b>ROTA 2</b>		<b>ROTA 2</b>	
<b>Modalidade</b>	Compra de passagens	<b>Modalidade</b>	Transporte municipalizado
Capacidade	21 passageiros	Quantidade	24 passageiros

Km percorridos/dia	80	Km percorridos/dia	80
<b>Custo dia/passageiro</b>	R\$ 9,20	<b>Custo dia/passageiro</b>	R\$ 11,06

Fonte: Elaborado pelos autores com base na pesquisa

Conforme o quadro 5, este estudo colabora com Laizo Neto (2017) e Mättö e Sippola (2016) ao observar que, com relação à ROTA 1, a modalidade mais vantajosa para o município é o transporte municipalizado, pois com este será possível obter uma economia de R\$ 8,65/dia por passageiro comparada à realização do transporte de forma licitada. E contribuem com Santos, Oliveira e Tajano Júnior (2014) ao dizer respeito à ROTA 2, verifica-se que a situação se inverte, neste caso, a vantagem apresentada é na continuação da já utilizada, aquisição de passagens para os estudantes, pois a mudança para transporte direto nesta rota, acarreta um custo adicional de R\$ 1,86/dia por passageiro.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte escolar é o meio de oferecer possibilidades aos alunos moradores da zona rural, acesso à educação com parâmetros igualitários aos dos moradores do centro urbano. Por se tratar de um sistema que exige grande quantidade de recursos, seus custos merecem destaque. Neste contexto, o presente trabalho buscou contribuir para a discussão do transporte escolar rural no Brasil, resgatando elementos importantes das ações sociais do Estado para o desenvolvimento de políticas e gerar conhecimento para o setor público no que tange aos custos relacionados ao setor de transporte escolar rural.

O trabalho foi realizado em um município da região central do Rio Grande do Sul, o qual mantém quase a totalidade de seus serviços de transporte escolar de forma terceirizada. O fato de o município em questão ter recebido dois veículos pelo programa federal Caminho da Escola, fez questionar o custo da realização destes mesmos trajetos com transporte próprio e terceirizado, tornando esta à motivação inicial para realização do estudo.

De posse dos cálculos, permitiu-se a comparação, chegando-se à conclusão de que para uma das rotas selecionadas, a municipalização do transporte escolar é mais

vantajosa, mas para a outra, a terceirização, realizada atualmente, continua sendo a opção mais viável.

Cabe ressaltar para o cálculo dos custos referentes ao transporte escolar, não se contemplou o custo da ociosidade, para os casos de não atingimento de ocupação máxima dos veículos, não foram considerados os custos sociais de manter um veículo à disposição da sociedade em desuso, tampouco foram verificados os custos de transação inerentes ao processo de contratação de empresa de transporte terceirizado, e os custos de transação do processo de contratação de mão de obra própria.

Outro ponto que merece atenção e pode definir outra diretriz de pesquisa se refere à qualidade da prestação do transporte escolar aos municípios. A administração pública municipal deve ter condições de acompanhar a realização deste serviço, seja prestado de forma direta ou terceirizado.

## REFERÊNCIAS

ARAÚJO, C. E. F. **Análise da eficiência nos custos operacionais de rotas do transporte escolar rural**. 2008. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/2682>>. Acesso em: 14 jan. 2018.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm)>. Acesso em: 14 jan. 2018.

BRASIL. Portaria n° 08 de 08 de janeiro de 2015. Anexos I e II – **Divulgação do resultado final do Censo Escolar de 2014**. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?jornal=1&pagina=105&data=09/01/2015>>. Acesso em: 10 fev. 2018.

EGAMI, C. Y.; SOUZA, R. F. A.; MAGALHÃES, M. T. Q.; COSTA, E. J. S. C.; ALVES, M. F. B.; YAMASHITA, Y. **Panorama das políticas públicas do transporte escolar rural**. 2006. Disponível em: <[http://www.geperuaz.com.br/arquivos/File/nucleacao/panorama\\_do\\_transporte\\_escolar.pdf](http://www.geperuaz.com.br/arquivos/File/nucleacao/panorama_do_transporte_escolar.pdf)>. Acesso em: 29 jan. 2018.

FUNDO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO DA EDUCAÇÃO FNDE (2015). **Ministério da Educação**. Disponível em: <<http://www.fnde.gov.br/programas/transporte-escolar/transporte-escolarapresentacao>>. Acesso em: 05 fev. 2018.



GERHARDT, T E; SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

LAIZO NETO, Edyr. **Proposta de metodologia de cálculo do custo operacional para o transporte escolar rural**: estudo de caso do estado do Espírito Santo. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Geotecnia e Transportes da Universidade Federal de Minas Gerais, 2017.

MÄTTÖ, T., SIPPOLA, K. Cost Management in the Public Sector: Legitimation Behaviour and Relevant Decision Making. **Financial Accountability & Management**. Vol. 32, 2016, may, 0267-4424.

ROCHA, A. B; FUNCHAL, B. Mais recursos, melhores resultados? As relações entre custos escolares diretos e desempenho no Ensino Médio. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro 53(2):291-309, mar. - abr. 2019.

SÁ-SILVA, J. R. ALMEIRA, C. D. GUINDANI, J. F. Pesquisa Documental: pistas teóricas e metodológicas. **Revista Brasileira de História & Ciências Sociais**. Ano 1, n. 1. julho 2009.

SANTOS, G. C; OLIVEIRA, M. A. G. O; TRAJANO JÚNIOR, E. O que é mais vantajoso para o município de Patos de Minas: manter próprio ou terceirizar o transporte público escolar rural? Um estudo de caso, **ABCustos**, São Leopoldo: Associação Brasileira de Custos, v. 9, n. 2, p. 01-24, mai./ago. 2014.

SILVEIRA, M. A. Apresentação. In: COLLICCHIO, E.; NASCIMENTO, J. S.; PEREIRA, E. Q.; SILVEIRA, M. A.; FINCO, V. A; RODRIGUES, W. (Orgs). **Pesquisa Nacional Custo Aluno**: o transporte escolar sob diversos olhares. Palmas: UFT, 2013, p. 5-6.

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL TCE. **Radiografia do transporte escolar público no Rio Grande do Sul**. Edição 2014.

Disponível em:

<[http://www1.tce.rs.gov.br/portal/page/portal/tcers/publicacoes/estudos/estudos\\_pesquisas/transporte\\_escolar](http://www1.tce.rs.gov.br/portal/page/portal/tcers/publicacoes/estudos/estudos_pesquisas/transporte_escolar)>. Acesso em: 6 abr. 2018.