



## **ATUAÇÃO DO PROGRAMA NACIONAL DE APOIO AO TRANSPORTE ESCOLAR (PNATE) NO MUNICÍPIO DE ITAPETINGA-BA**

Geisa Sales Oliveira<sup>1</sup> \*

Jozelma Ulisses<sup>1</sup>

Edinilton Lemos de Souza<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Graduandos no curso de Licenciatura em Química pela Universidade Estadual do Sudoeste da Bahia (UESB). Email\*: geisasalles19@gmail.com

### **RESUMO**

Este trabalho pretende analisar a atuação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE) do ponto de vista dos alunos usuários do programa no município de Itapetinga-BA, no intuito de averiguar as condições de transporte que os alunos estão sendo conduzidos até as unidades escolares e se atende os requisitos do programa. O PNATE foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004 com afinidade orçamentária para custear as dispersas, seja essa de manutenção, seguros, licenciamento até lubrificantes do veículo, tudo que evolva o transporte escolar para garantir uma permanência nas unidades escolares dos alunos do ensino infantil, ensino fundamental e ensino médio, público, dando prioridade aos alunos residentes em zona rural que utilizem transporte escolar. Algumas vezes acontece irregularidade que acabam por violar a legislação vigente no transporte escolar, especialmente, os direitos da criança, onde os alunos acabam indo até as escolas em veículos em péssimas condições, ou até mesmo acontece de não ir para as escolas justamente por falta de transporte.

Palavras-Chave: PNATE, transporte escolar, educação.

### **INTRODUÇÃO**

O Brasil possui uma vasta dimensão continental, e suas estradas nem sempre estão em boas condições. Muitos estudantes vêm enfrentados dificuldades para chegar às unidades escolares, já que muitas escolas encontram-se distantes de suas residências, dessa forma os alunos precisam de um transporte para se locomover até as escolas, mas às vezes esses percursos são realizados em veículos em péssimas condições em alguns casos, até mesmo sem cinto de segurança. Segundo o INEP o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), foi instituído pela lei Lei nº 10.880, em 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nas unidades escolares dos alunos do ensino fundamental público que moram em zonas rural que



necessitam do transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios. Depois com a Medida Provisória 455/2009, o programa também foi ampliado para o ensino básico.

LEI nº 10.880/04 Art. 2º Fica instituído o Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar – PNATE, no âmbito do MEC, a ser executado pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, com 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, observadas as disposições desta Lei (redação dada pela Lei nº 11.947, de 2009).

Segundo o Plano Nacional em Educação em Direitos Humanos, a educação é compreendida como um direito em si mesmo e um meio fundamental para o acesso a outros direitos. A educação ganha, portanto, mais relevância quando direcionada ao pleno desenvolvimento humano e às suas potencialidades, valorizando o respeito aos grupos socialmente excluídos. A Educação em Direitos humanos tem como objetivos, buscar e modificar políticas públicas que beneficiem as escolas indígenas, quilombolas e escolas do campo, demonstrar e tornar o Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), ajustar e aprimorar o acesso e a permanência dos alunos nas escolas, e entre outros. Mais de 3,8 milhões de crianças e adolescentes de 4 a 17 anos de idade estavam fora da escola no Brasil em 2010, segundo o Censo Demográfico. Os mais excluídos são as crianças e os adolescentes negros, que vivem na zona rural. Percebe-se uma relação entre nível socioeconômico e desempenho escolar, no sentido de que a precariedade financeira interfere o acesso à educação. (O enfrentamento da exclusão escolar no Brasil, Undime e Unicef, 2014).

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional, Lei nº 9.394, de 1996, traz a definição do que é necessário para que o Estado cumpra o seu dever de assegurar a educação. A lei prevê atendimento ao estudante em todas as etapas da educação básica, com o fornecimento de material didático, transporte, alimentação e assistência à saúde. (Transporte Escolar é Prioridade Absoluta).

Não é possível falar em educação de qualidade e em universalização da educação sem que o transporte escolar seja garantido. O transporte escolar é o serviço destinado a levar crianças e jovens, que estejam matriculados, de casa para a unidade escolar e da unidade escolar para casa; permitindo, assim, que todos consigam chegar às unidades de ensino (LOPES et al., 2008). Mesmo que não seja de casa para escola, mas que seja em um ponto próximo a residência dos alunos. Segundo o Transporte Escolar é Prioridade Absoluta, o transporte escolar é um dos passos fundamental para assegurar o acesso à educação. Segundo GROSS 2015, a transferência de valores, regulamentado pelo FNDE e desenvolvido através do PNATE, que ocorre de forma automática sem nenhum convênio e é feito em nove parcelas anuais, de março a novembro. O cálculo é feito através do número de alunos da zona rural cadastrados no censo escolar. O valor per capita fica entre R\$ 120,73 a R\$ 172,24 de acordo com cada município. A maneira de calcular o custo por aluno é representado pela equação:



$$CTER = (C_{fk} + C_v) \times 12 \times km$$

Onde: CTER = Custo total anual do Transporte Escolar Rural (R\$/ano). C<sub>fk</sub> = Custo fixo mensal por quilômetro do Transporte Escolar Rural (R\$/km). C<sub>v</sub> = Custo variável mensal por quilômetro do Transporte Escolar Rural (R\$/km). km = Quilometragem mensal total percorrida pelo Transporte Escolar Rural (km/mês).

O CTER é desenvolvido a partir dos dados do custo total rodoviário e as despesas que encorpam o C<sub>fk</sub> são despesas com pessoal, administrativas e custo de capital. As que encorpam o C<sub>v</sub> entram os combustíveis, lubrificantes, rodagem, peças e acessórios. (Garantia do Transporte Escolar: O Caso do Município de São João do Triunfo, Paraná. Universidade Federal do Paraná, 2015).

Para determinar o custo por aluno, os custos totais (custo fixo + custo variável) são divididos pela quantidade de alunos que utilizam o transporte, sendo assim:

$$CAI = \frac{CTER}{NAI}$$

CAI = Custo do Transporte Escolar Rural por aluno. CTER = Custo do Transporte Escolar Rural. NAI = Número de alunos transportados via Transporte Escolar Rural. Segundo o Transporte Escolar é Prioridade Absoluta, os requisitos obrigatórios para motoristas do transporte escolar são; possuir habilitação no mínimo na categoria D, não ter cometido nenhuma infração grave ou gravíssima, ter idade mínima de 21 anos, não ter reincidido em infrações médias durante os 12 últimos meses, terem sido aprovados em curso especializado. E os requisitos obrigatórios para veículos são; registro caracterizando-o como um veículo de passageiro, extintores de incêndio, lanternas, trava em portas e janelas, pintura de faixa horizontal amarela, inspeção semestral para verificação dos equipamentos obrigatórios e de segurança, cintos de segurança em número igual ao de pessoas transportadas, tacógrafo e outras exigências fixadas pelo Conselho Nacional de Trânsito [Contran]. Para os motoristas que não cumprem os requisitos, ausência de habilitação específica, idade mínima não respeitada e não atendimento à legislação de trânsito são alguns dos problemas relacionados aos condutores de veículos dedicados ao transporte escolar. O artigo 318 do Código de Trânsito Brasileiro [CTB] prevê os requisitos obrigatórios a serem cumpridos pelo motorista. Segundo a pesquisa Apoio ao transporte escolar na educação básica (Controladoria Geral da União, 2015), pouco mais de 50% dos condutores de transporte escolar atendem a tais requisitos, sendo que em 29% dos municípios brasileiros há motoristas sem habilitação na categoria D.

## METODOLOGIA

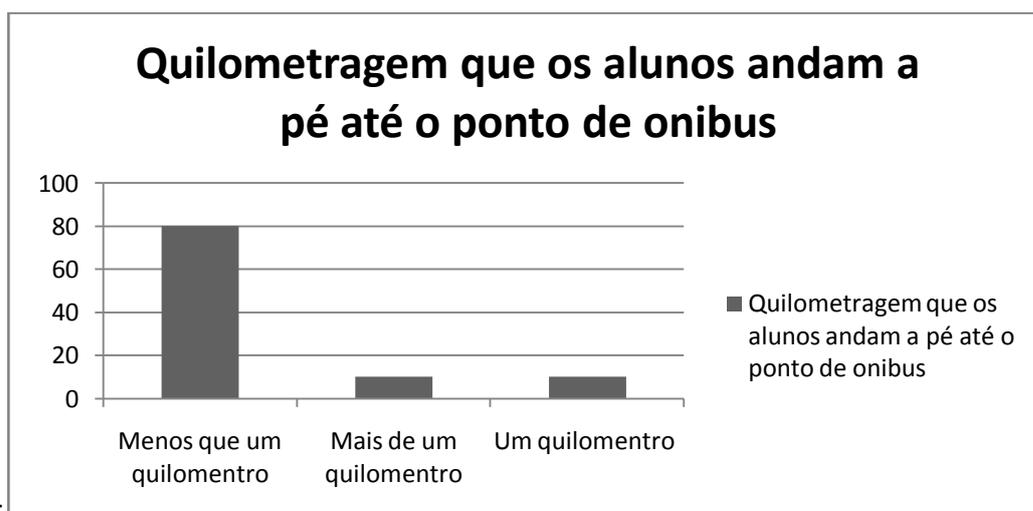
A coleta de dados se deu mediante de uma análise qualitativa em artigos e programas voltados para o transporte escolar, e quantitativo através de um questionário designado aos alunos oriundos da zona rural que necessitam e utilizam o transporte escolar pra se



locomover até as unidades escolares do município de Itapetinga-BA. O questionário foi aplicado a 10 alunos, cujas idades e escolas diferentes, residentes a várias áreas rurais próximas do município de Itapetinga.

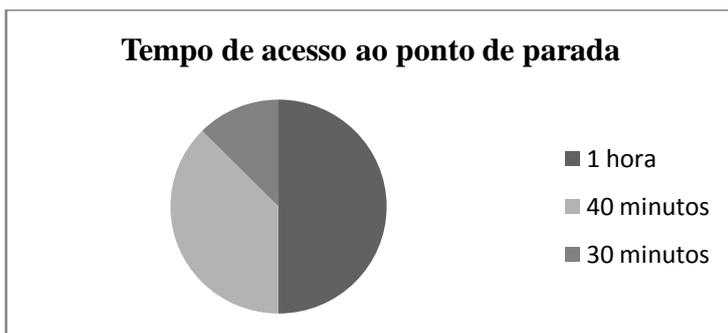
## RESULTADOS E DISCUSSÃO

Gráfico 1:



Foram entrevistados 10 alunos no total, sendo 50% de escolas estaduais, 30% de escolas municipais e 20% de escola federal. No gráfico 1, aponta dados referente a quilometragem que os alunos andam a pé até o ponto de ônibus. Quando entrevistados, 80% dos alunos disseram que anda menos de um quilômetro até o ponto de ônibus, 10% disseram que andam mais de um quilômetro e os outros 10% falaram que andam um quilômetro. Em relação ao tempo de espera do transporte escolar, tempo que o aluno leva para percorrer a distância entre o local de sua residência e o ponto de embarque no Transporte Escolar Rural, ou a distância entre o ponto de desembarque do transporte e a escola, 80% esperam aproximadamente 20 minutos e 20% esperam mais de 20 minutos como mostra no gráfico 2.

Gráfico 2:





Quando questionado o estado de conservação do veículo de transporte escolar, 90% alegaram que o veículo encontra-se em um bom estado enquanto os 10% disseram que o veículo estava em má conservação. 90% dos entrevistados afirmaram já ter perdido aula por motivos que o transporte estava quebrado, e 10% alegaram que nunca perdeu aula por esse motivo. Também questionados sobre a lotação do transporte escolar, 50% disseram que a lotação está no limite da capacidade de passageiros, 20% alegou que a lotação está acima do limite permitido e 30% disseram que a lotação está abaixo da capacidade. Segundo a resolução CONTRAN nº 277, de 28 de maio de 2008 no art.1º, para transitar em veículos automotores com segurança, os menores de dez anos devem ser transportados nos bancos traseiros fazendo o uso de cinto de segurança individualmente, no entanto 40% dos alunos entrevistados na pesquisa, responderam que o veículo no qual utiliza para ir até as escolas não possuem cinto, e os 60% que disseram que o veículo possui, relataram que não fazem uso, pois não lhe são exigido. Embora falte cinto de segurança para todos os ocupantes dos transportes escolares do município de Itapetinga, no geral os veículos atendem as exigências do código de trânsito brasileiro, nos quesitos (tacógrafos), o registrador de velocidades e grades que separam os alunos do motor nos respectivos veículos exigido, 100% dos alunos usuários de micro-ônibus e Kombi responderam sim para o quesito tacógrafos. No entanto o objetivo do programa nacional de apoio ao transporte escolar PNATE é garantir o acesso e permanência preferencialmente dos alunos da zona rural às unidades escolares.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Observando-se os dados obtidos através dos questionários percebe-se que os entrevistados podem não ter sido completamente sinceros ao responder o questionário, já que ao ser perguntados sobre as condições dos veículos, as maiores alegaram que os veículos encontram-se em bom estado de conservação, e quando questionado se já faltaram à escola por motivos que o transporte estava quebrado, 90% alegaram que sim o que é notadamente contraditório inferindo, portanto, que estão desprovidos de conhecimentos dos seus direitos como cidadãos. No entanto cabe ao poder público garantir o acesso e a permanência dos alunos da rede pública nas unidades de ensino e cabe a todo cidadão estar ciente de seus direitos para que possa questioná-los junto às autoridades competentes. Conclui-se, portanto que o transporte escolar é essencial para a permanência dos alunos que moram distante da escola, e é de extrema importância que esse programa seja executado de maneira correta para garantir o acesso prioritariamente dos alunos da zona rural às escolas e quem sabe um dia se alcance uma educação de qualidade.

## **REFERÊNCIAS**



**Lei estadual nº 11.359, de 19 de janeiro de 2009. DO Bahia**– Institui o Programa Estadual do Transporte Escolar no Estado da Bahia – Pete/BA e dá outras providências.

**O enfrentamento da exclusão escolar no Brasil**, Undime e Unicef, 2014. Disponível em:

[http://www.foradaescolanaopode.org.br/downloads/Livro\\_O\\_Enfrentamento\\_da\\_Exclusao\\_Ex\\_Escolar\\_no\\_Brasil.pdf](http://www.foradaescolanaopode.org.br/downloads/Livro_O_Enfrentamento_da_Exclusao_Ex_Escolar_no_Brasil.pdf) Acesso em: 15/06/2018

**Transporte escolar é prioridade absoluta**, Prioridade Absoluta. Disponível em: [http://prioridadeabsoluta.org.br/wp-content/uploads/2017/07/book\\_pa\\_miolo\\_baixa.pdf](http://prioridadeabsoluta.org.br/wp-content/uploads/2017/07/book_pa_miolo_baixa.pdf) Acesso em: 28/05/2018

GROSS, Giane F. S. **A Garantia do Transporte Escolar: O Caso do Município de São João do Triunfo, Paraná**. Universidade Federal do Paraná, 2015.

**Guia do Transporte Escolar**, FNDE e Ministério Público. Disponível em: <http://www.fnde.gov.br/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=6897:guia-do-transporte-escolar> Acesso em: 01/06/2018

**Manual Para A Gestão do Transporte Escolar**. Governo do Estado do Espírito Santo, Secretaria da Educação, 2014.

**Lei Orgânica do Município de Itapetinga**, 1999. Título II dos Direitos E Garantias Fundamentais

CAROLINO, J. T. **Pesquisa Nacional Custo Aluno: o transporte escolar rural sob diversos olhares**. Palmas: UFT, 2013.

BRASIL. **Constituição: República Federativa do Brasil**, 1998.

**Lei De Diretrizes E Bases Da Educação Nacional – Lei Nº 9.394/96**. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/Leis/L9394.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/Leis/L9394.htm) Acesso em 01/06/2018