



PROGRAMA “IR E VIR”



Porto Velho - RO
Rua Tabajara, 451 Bairro – Panair
CEP 76.801-348

(69) 2182-3030
(69) 2182-3000

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
SECRETARIA DE ESTADO DA
EDUCAÇÃO

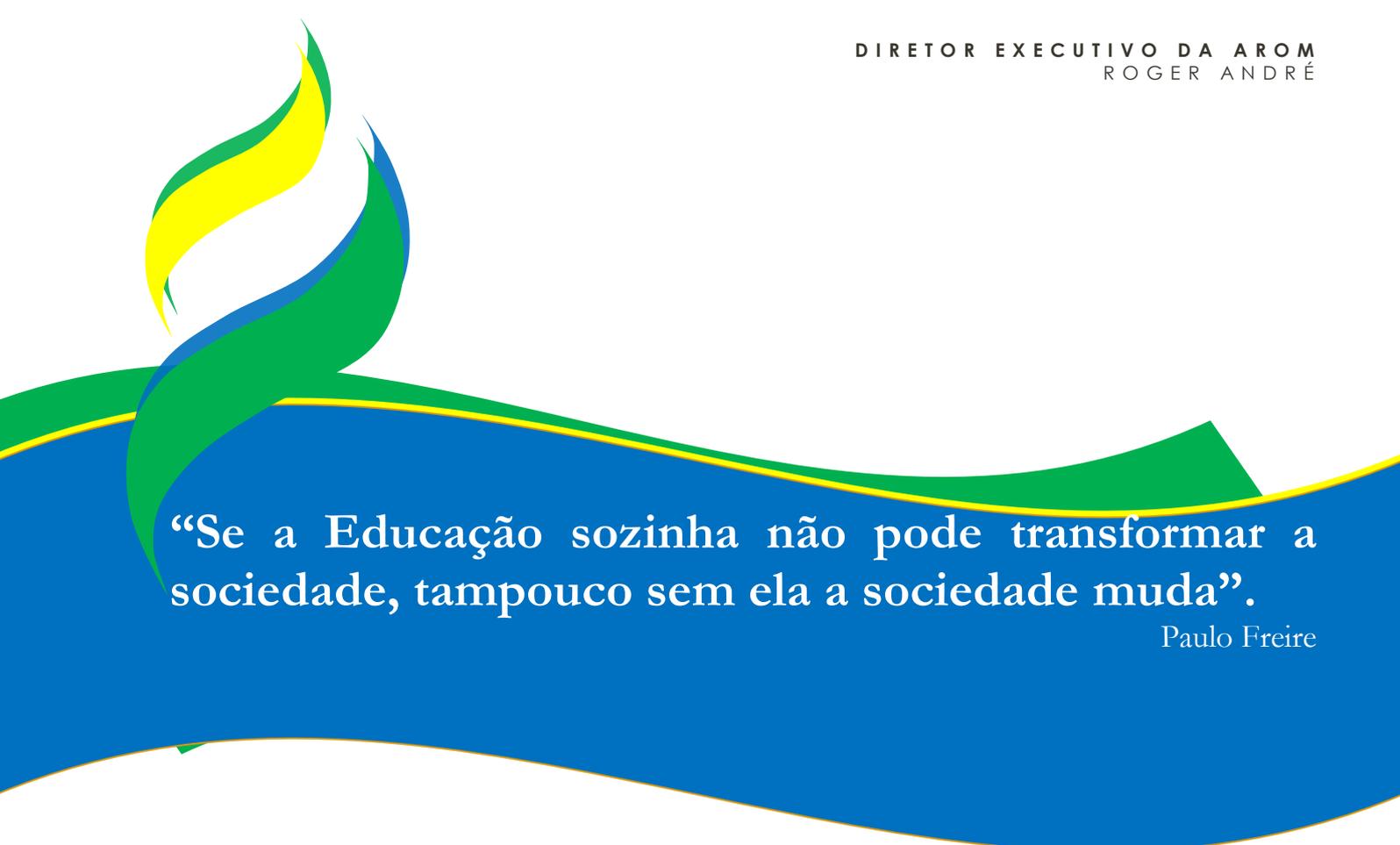
DESENVOLVIDO POR:
ASSOCIAÇÃO RONDONIENSE DE MUNICÍPIOS

GOVERNADOR
DANIEL PEREIRA

SECRETÁRIA DA EDUCAÇÃO
MARIA ANGÉLICA SILVA AYRES HENRIQUE

PRESIDENTE DA AROM
AIRTON GOMES

DIRETOR EXECUTIVO DA AROM
ROGER ANDRÉ



“Se a Educação sozinha não pode transformar a sociedade, tampouco sem ela a sociedade muda”.

Paulo Freire

Sumário

APRESENTAÇÃO	5
O TRANSPORTE ESCOLAR RURAL	6
COMPETÊNCIA DO MUNICIPALISMO COM O TRANSPORTE ESCOLAR	6
OS DESAFIOS ENCONTRADOS NA EDUCAÇÃO	8
Financiamento da Educação	
Alimentação Escolar	
Transporte Escolar	
FUNDEB	10
Os recursos que compõem o FUNDEB na esfera Estadual	
PANORAMA DOS RECURSOS PARA O CUSTEIO DO TRANSPORTE ESCOLAR	11
O Transporte Escolar Público, segundo a legislação	
Programas (Caminho da Escola e PNATE)	
COMPETÊNCIA DOS ENTES (ESTADO E MUNICÍPIO)	13
DELIMITAÇÃO DA COMPETÊNCIA DOS ENTES NO TRANSPORTE DO EDUCANDO	14
PLANEJAMENTO E PACTUAÇÃO ENTRE OS ENTES PARA OFERTA DE TRANSPORTE ESCOLAR.....	17
DOS ALUNOS NA ÁREA RURAL DE RONDÔNIA	19
FUNCIONAMENTO ATUAL	20
A burocracia exacerbada	
Documentos solicitados para o convênio do transporte escolar	
Tramitação interna do convênio de Transporte Escolar	
Fluxo de tramitação do processo (simplificado)	
CONVÊNIO – ACORDO IRREGULAR PARA UMA TRANSFERÊNCIA REGULAR.....	25
O cálculo realizado para transferência do transporte escolar atualmente	
DOS PREJUÍZOS IMPUTADOS AOS MUNICÍPIOS PELA INCORRETA FORMA DE CALCULO.....	27

INSTRUMENTO DE TRANSFERÊNCIA SUGERIDO.....	28
TRANSFERÊNCIA DIRETA – UM NOVO MOMENTO	29
SINTETIZAÇÃO DA REGRA DE TRANSFERÊNCIA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA EDUCANDO	30
A VIABILIDADE ECONÔMICA DO TRANSPORTE ESCOLAR.....	31
DO CUSTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL.....	32
PROJETO DE LEI SUGERIDO PELA AROM	34
REGULAMENTO DA LEGISLAÇÃO DO IR E VIR.....	40
SUGESTÃO DO MOVIMENTO MUNICIPALISTA PARA REGULAÇÃO DA LEI, ATRAVÉS DE DECRETO:	
MODELO - ANEXO I “Termo de Adesão”	
MODELO - ANEXO II “rescisão”	
MODELO - ANEXO III “demonstrativo de receitas e despesas”	
MODELO - ANEXO IV “Relação de pagamentos efetuados”	
MODELO - ANEXO V “declaração de cumprimento de obrigações”	
MODELO - ANEXO VI “relação dos veículos”	
MODELO - ANEXO VII “relação dos motoristas”	
MODELO - ANEXO VIII “relação dos motonitores”	
MODELO - ANEXO IX “Boletim Mensal de Alunos Transportados”	
TERCEIRIZAÇÃO DO TRANSPORTE X TRANSPORTE PRÓPRIO.....	54
FUNCIONAMENTO DO IR E VIR APARTIR DE 2019	55
ADESÃO AO IR E VIR	
REPASSE DOS RECURSOS AOS MUNICÍPIOS	
DA EXECUÇÃO DO PROGRAMA	
Da metodologia para calculo do custo do aluno do Estado e valor a ser repassado	
Das atividades custeadas com o repasse do programa IR e VIR	
Da regularidade dos pagamentos	
Da prestação de contas	
PRÓXIMO PASSO DO PROJETO	60
CONCLUSÃO.....	61
EXPEDIENTE EXECUTIVO	63
ELABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO	63

APRESENTAÇÃO



A presente propositura foi elaborada pensando em colaborar com a reestruturação da parceria do transporte escolar entre o Governo do Estado de Rondônia e os Municípios, pelo qual neste momento, não se apresenta adequado à realidade vivenciada pelos entes municipais.

Neste está contido um estudo que tem por objetivo apresentar os principais aspectos do transporte de educandos, assim como, seu financiamento e os aspectos relacionados diretamente com o transporte escolar, no âmbito do convênio existente atualmente.

É nítido que os gestores municipais, na sua grande maioria, já estão descrentes com as parcerias entre os entes federados. Neste momento, a AROM - Associação Rondoniense de Municípios, como efetivo motor propulsor em defesa do municipalismo, sugere o presente projeto como ponto de partida para uma nova realidade.

Fatídico que a crise econômica está se transformando em crise social, pois está deixando pessoas desempregadas, ações governamentais paralisadas, entre outros problemas graves que refletem diretamente no ente mais fraco da Federal, o Municípios. Este fato impacta diretamente na gestão das cidades, portanto, o grande desafio dos prefeitos será encontrar o melhor caminho com menos dinheiro.

Esta, então, é a maior bandeira da AROM, na atualidade: uma administração municipal eficiente e eficaz. Por isso, elaboramos um programa eficiente, célere, transparente, descentralizado e que demonstra a efetividade entre a parceria das duas esferas de forma respeitosa e com um melhor resultado.

O desafio não é fácil, mas hoje é o único caminho para podermos apoiar as ações municipalistas nesse trágico contexto de crise, melhorar a vida das pessoas e realizar um bom governo.

Espera-se, portanto, que este documento seja bastante útil como instrumento de início de uma nova funcionalidade quanto à parceria entre os entes municipais no transporte escolar de alunos.


Airton Gomes
Presidente da AROM

O TRANSPORTE ESCOLAR RURAL

O transporte escolar rural é instrumento essencial para a continuidade dos estudos no campo, evitando o êxodo rural. Os municípios e o Estado têm a obrigação de fornecer este transporte de forma segura, confortável e gratuita. Todavia, é necessário que os gestores públicos tenham uma justa pactuação de recursos, permitindo a correta aplicação. Assim, observou-se a necessidade de uma repaginação nesta metodologia que vai desde a composição dos custos, até a regulamentação de um novo e correto instrumento para a transferência.

O educando da zona rural necessita do transporte escolar rural gratuito, posto que este atua como um acessório do direito ao ensino público, possibilitando o acesso e permanência do aluno na escola. Diferentes políticas vêm sendo desenvolvidas ao longo do tempo a fim de democratizar o acesso ao sistema educacional e melhorar a educação pública.

A locomoção é uma necessidade indispensável para a realização de várias atividades humanas em sociedade, sendo a educação uma das mais importantes. Muitos investimentos são feitos no setor de transportes à medida que os grandes centros urbanos crescem; contudo, tais investimentos não são vistos com tanta intensidade no meio rural, devido à baixa demanda, grandes distâncias e precariedade de grande parte das vias.

A necessidade do transporte é ainda mais intensa em áreas rurais devido à sua distribuição espacial e dispersão populacional. Com dificuldade de acesso a serviços públicos, a qualidade de vida da população do referido meio é precária em comparação com moradores de grandes cidades.

COMPETÊNCIA DO MUNICIPALISMO COM O TRANSPORTE ESCOLAR

Não se pode iniciar qualquer diálogo quanto à esta tratativa sem nos debruçarmos na legalidade estabelecida na Carta Magna brasileira de 1988, que define em seu artigo 30:

“Art. 30. Compete aos Municípios

(...)

VI - Manter, com a cooperação técnica e financeira da União e do Estado, programas de educação pré-escolar e de ensino fundamental” (grifamos)

Por este norte, de acordo com a Constituição, toda a organização da Educação pré-escolar e do ensino fundamental é de competência do Município, que poderá contar com apoio técnico e financeiro da União e do Estado, para exercer essa atribuição.

Isso não impede que os estados e a União também mantenham instituições próprias nestes níveis de ensino, ou ainda que os municípios possam manter instituições escolares para os demais níveis, mas os mesmos não possuem esta obrigação.

Os princípios que devem reger o sistema educacional estão previstos na íntegra nos artigos 205 e 206 da Constituição Federal de 1988, valendo-se da sua leitura complementar para que o direito à promoção da Educação e o dever de como aplicar na prática se justifica. É a Lei 9.394 de 1996, conhecida como Lei de Diretrizes e Bases da Educação, que irá explicar melhor o que está estabelecido na CF, isso é, quais os papéis esperados do município com relação à educação pré-escolar e ao ensino fundamental, conforme colecionamos:

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

I - Organizar, manter e desenvolver os órgãos e instituições oficiais dos seus sistemas de ensino, integrando-os às políticas e planos educacionais da União e dos Estados;

II - Exercer ação redistributiva em relação às suas escolas;

III - Baixar normas complementares para o seu sistema de ensino;

IV - Autorizar, credenciar e supervisionar os estabelecimentos do seu sistema de ensino;

V - Oferecer a educação infantil em creches e pré-escolas e, com prioridade, o ensino fundamental, permitida a atuação em outros níveis de ensino somente quando estiverem atendidas plenamente as necessidades de sua área de competência e com recursos acima dos percentuais mínimos vinculados pela Constituição Federal à manutenção e desenvolvimento do ensino.

VI - Assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal.

Parágrafo único. Os Municípios poderão optar, ainda, por se integrar ao sistema estadual de ensino ou compor com ele um sistema único de educação básica.

Posto estas considerações, nítido está a responsabilidade de todos os entes federados no que se refere à educação. Não menos importante é a responsabilidade técnica e financeira destes para que o futuro da nação receba o conhecimento necessário e proeminente ao desenvolvimento.

OS DESAFIOS ENCONTRADOS NA EDUCAÇÃO

Prover uma educação de qualidade é um desafio a todos os entes de governo, em suas devidas esferas de atuação. Alguns são os pontos que se mostram como mais representativos destes desafios, em especial o **FINANCIAMENTO DA EDUCAÇÃO, ALIMENTAÇÃO ESCOLAR E O TRANSPORTE ESCOLAR**.

Financiamento da Educação

Atualmente, o maior gasto no setor de educação é aquele destinado ao pagamento dos professores. Embora seja um custo muito representativo, sabe-se que, de forma geral, há ainda uma demanda muito grande por uma melhor remuneração a esses profissionais. O Ministério da Educação (MEC) revisa o chamado Piso Nacional da Educação, que é o valor mínimo que municípios e estados devem pagar a seus trabalhadores de magistério. Esses reajustes nem sempre são condizentes com a capacidade de pagamento dos estados e municípios, gerando um importante desafio.

Tal revisão do piso foi o grande responsável pelo desajuste nas contas dos Municípios, que tiveram um impacto na casa de 4,5% a maior em suas despesas com folha, frente a uma crise econômica que levou a uma queda do FPM de 8,5%, e uma inflação de 7,5%. Ou seja, os municípios estão em colapso. Não se trata de meritocracia, obviamente que toda a classe da educação merece e necessita ganhar mais. O que se necessita repensar é qual a origem deste recurso para financiar tal melhoria.

Alimentação Escolar

A alimentação escolar deve ser provida com qualidade, devendo ser uma alimentação fresca e nutritiva. O repasse federal para a alimentação escolar da rede municipal é ínfimo, R\$ 0,38 (trinta e oito centavos). Então, como garantir uma alimentação farta e saudável com este valor?

É feito este repasse em valor determinado por aluno e por dia, e este recurso por mais que seja bem gerenciado, é insuficiente para se dar a devida alimentação a um aluno que encontrasse em pleno desenvolvimento físico.

Transporte Escolar

Com todos esses agravantes que já se afigura acima, tem-se algo ainda mais problemático: o deslocamento dos alunos da zona rural, a logística necessária para que estes sejam assistidos pelo ente público.

A grande maioria dos municípios do Estado de Rondônia possui áreas rurais extensas, o que torna um grande problema para atender a determinação de que as vagas sejam oferecidas próximas à residência dos alunos, que é o fato de algumas comunidades não terem alunos suficientes que justifiquem a abertura de uma escola para atender exclusivamente às suas crianças.

Assim, cria-se a necessidade de um programa de transporte escolar, que necessita grande investimento em veículos, pessoal e manutenção. Verificar se é melhor, em cada caso, abrir e manter uma escola, ou manter um programa de transporte escolar é um desafio que se coloca constantemente aos municípios.

Um grande marco neste prisma foi a criação do FUNDEB, que foi instituído pela Emenda Constitucional nº 53, de 19 de dezembro de 2006, regulamentado pela Lei Federal nº 11.494, de 20 de junho de 2007, sendo uma das mais importantes fontes de financiamento das ações da Educação Básica.

Com a publicação da Resolução nº 5, de 28 de maio de 2015, não existe mais limitação de valor para despesas com combustíveis e lubrificantes. É sempre bom destacar que os recursos do PNATER somente podem 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. Os recursos podem ser usados, também, para o pagamento de serviços de transporte escolar contratados junto a terceiros.

Os recursos do programa podem ser usados para custear despesas como: reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas, pneus, câmaras, serviços de mecânica em freio, suspensão, o, cambio, motor, ele trica e funilaria, recuperação de assentos, combustível e lubrificantes dos veículos (rodoviário ou aquaviário) utilizados para o transporte escolar.

FUNDEB

Tem como principal objetivo diminuir o impacto das diferenças regionais no financiamento da Educação. Tal ideia tomou forma pelo FUNDEF, regulamentado pela Lei nº 9.424/1996, tornando-se um fundo de natureza contábil, instituído pela Emenda Constitucional nº 53/2006, regulamentado pela Lei nº 11.494/2007. A sua implantação ocorreu de forma gradual, com percentuais de receitas alcançando o patamar de 20,00% (vinte por cento) em 2009. Tem sua vigência no dia 1º de janeiro de 2007 a 31 de dezembro de 2020.

Destina-se à manutenção e ao desenvolvimento da educação básica pública e à valorização dos trabalhadores em educação, incluindo sua condigna remuneração. Na esfera estadual abrangerá o ensino fundamental e médio, e na esfera municipal, a educação infantil (creches e pré-escolas) e o ensino fundamental.

Os recursos que compõem o FUNDEB na esfera Estadual

A distribuição dos recursos é feita com base no número de alunos matriculados na educação básica pública, presencial, de acordo com dados do último censo escolar. Ou seja, os Municípios receberão os recursos do FUNDEB com base no número de alunos da educação infantil e do ensino fundamental e o Estado com base no número de alunos do ensino fundamental e médio.

- ✓ Fundo de Participação dos Estados – **FPE**;
- ✓ Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – **ICMS** (incluindo os recursos relativos à desoneração de exportações, de que trata a Lei Complementar nº 87/96);
- ✓ Imposto sobre Produtos Industrializados, proporcional às exportações – **IPIEXP**;
- ✓ Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – **IPVA**;
- ✓ Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doações de quaisquer bens ou direitos- **ITCMD**;
- ✓ Receitas da Dívida Ativa e de juros e multas, incidentes sobre as fontes acima relacionadas

PANORAMA DOS RECURSOS PARA O CUSTEIO DO TRANSPORTE ESCOLAR

O direito ao transporte escolar público é crucial na concretização do direito à educação, assim como na materialização da interface entre a educação do campo e a educação especial, porque interfere no acesso, frequência, permanência, evasão e no processo de ensino e aprendizagem.

Desse modo, o diagnóstico inicial que se afigura é a necessidade de repensar no conceito atualmente utilizado, descrever e analisar o transporte escolar público para os alunos da educação especial que vivem em áreas rurais, incluindo assentamento, reservas e etc...

O Transporte Escolar Público, segundo a legislação

Um dos maiores desafios dos alunos que vivem no campo é exatamente a condição para acessar o ensino, de se chegar na escola. Muitos alunos enfrentam grandes distâncias entre sua casa e a escola, muitas vezes em percursos precários, expondo-se a riscos.

Entretanto, como direito social, a Constituição Federal de 1988 assegura que o ensino escolar será ministrado em “igualdade de condições para o acesso e permanência na escola” (Art. 206 § I).

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional - Lei nº 9394/96, estabelece em destaque, que será garantido o **“atendimento ao educando, no ensino fundamental público, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde”** (Art. 4, § VIII). Conforme a Lei nº 10.880, que institui o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar – PNATE, pelo qual colecionamos:

“Art. 2º Fica instituído o Programa, no âmbito do Ministério da Educação, 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.” (Grifamos).

Percebe-se a importância do transporte escolar nessas áreas rurais, para que se obtenha um acesso coerente e mantenha a regularidade destes alunos na escola. Somasse a este conceito, o que preconiza os artigos 10 e 11 da Lei nº 9394/96 à Lei n. 10.709, afirmando a responsabilidade do Estado e dos Municípios para transportarem os alunos matriculados em sua rede de ensino.

Segundo o Fundo Nacional de Desenvolvimento em Educação (FNDE), os valores transferidos ao Distrito Federal, Estados e Municípios, para o transporte escolar, são distribuídos em nove parcelas anuais, de março a novembro. Para deixar claro tal apoio financeiro, definimos:

“O valor per capita/ano varia entre R\$ 120,73 e R\$ 172,24, de acordo com a área rural do município, a população moradora do campo e a posição do município na linha de pobreza. Para 2011, por exemplo, o orçamento previsto era de R\$ 644 milhões (FNDE).”

Programas (Caminho da Escola e PNATE)

De acordo com o Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE, há dois programas voltados ao transporte dos estudantes que vivem em áreas rurais, a descrever, o **programa Caminho da Escola**, oferecido pelo Ministério da Educação. Este foi criado pela Resolução nº 3, de 28 de março de 2007, e consiste na concessão, pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), de linha de crédito especial para a aquisição, pelos estados e municípios, de ônibus, mine-ônibus e micro-ônibus zero quilômetros e de embarcações novas.

Posterior, existe o **Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE)**, oferecido pelo Fundo Nacional de Desenvolvimento em Educação. Este 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 do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios.

Estes recursos destinam-se aos alunos de escolas públicas estaduais e municipais do ensino fundamental, matriculados nos cursos da modalidade “supletivo presencial com avaliação no processo”, conforme definido na Lei nº 10.880 e Resolução /CD/FNDE nº 005/2003.

O repasse acontece mediante crédito em conta única e específica do programa, aberta pelo FNDE e mantida na mesma instituição financeira e agência depositária dos recursos do FUNDEF.

COMPETÊNCIA DOS ENTES (ESTADO E MUNICÍPIO)

A Constituição Federal de 1988, ao disciplinar sobre a Educação, a elevou perante os princípios fundamentais e pilar destinado ao desenvolvimento da sociedade brasileira, indicando a um só tempo como objetivo necessário o desenvolvimento pleno da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Sabe-se que o contexto social brasileiro é permeado pela desigualdade e pela falta de oportunidades ao exercício de muitos dos direitos fundamentais do cidadão. Essa realidade, por vezes, é tão forte que a simples disponibilização do ensino público e gratuito não é suficiente para assegurar o acesso e a permanência da criança e do jovem na escola.

O educando, em especial o mais carente, possui inúmeras dificuldades para manter-se na escola. Dentre as dificuldades, destacam-se: alimentação, transporte, vestuário e material didático para uso diário. Por essas razões, o oferecimento do ensino público gratuito, muitas vezes, não é suficiente para viabilizar o acesso desse aluno à escola ou mesmo para assegurar a sua permanência no ensino.

Nesse cenário o legislador constituinte atrelou ao dever de oferecer a educação, outras obrigações que se podem chamar de “secundárias ou acessórias”, mas que, na verdade, complementam o direito ao ensino público e por meio das quais se possibilita o acesso e a permanência do educando no ambiente escolar.

As obrigações constitucionais do Estado, quanto ao oferecimento do ensino público, estão disciplinadas no artigo 208 da Carta Maior. Trata-se de garantias asseguradas ao educando, cuja finalidade é o efetivo exercício do direito à educação, estando, dentre elas, o transporte escolar. Conforme abaixo transcrito:

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

I - Ensino fundamental obrigatório e gratuito, assegurada, inclusive, sua oferta gratuita para todos os que a ele não tiveram acesso na idade própria;

II – Progressiva universalização do ensino médio gratuito;

III – Atendimento educacional especializado aos portadores de deficiência, preferencialmente na rede regular de ensino;

IV - Atendimento em creche e pré-escola às crianças de zero a seis anos de idade;

V – Acesso aos níveis mais elevados do ensino, da pesquisa e da criação artística, segundo a capacidade de cada um;

VI – Oferta de ensino noturno regular, adequado às condições do educando;

VII - Atendimento ao educando, no ensino fundamental, através de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde.

§ 1º - O acesso ao ensino obrigatório e gratuito é direito público subjetivo

§ 2º - O não oferecimento do ensino obrigatório pelo Poder Público, ou sua oferta irregular, importa responsabilidade da autoridade competente.

Nesse sentido, compete aos entes federados, no âmbito de suas respectivas competências, realizar o desenvolvimento do ensino e promover ações que assegurem a igualdade de condições para o acesso e a permanência do educando junto à escola.

DELIMITAÇÃO DA COMPETÊNCIA DOS ENTES NO TRANSPORTE DO EDUCANDO

A Constituição Federal define, ainda, o nível de ensino em que cada ente da Federação deve atuar prioritariamente:

Art. 211. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios organizarão em regime de colaboração seus sistemas de ensino.

§ 1º A União organizará o sistema federal de ensino e o dos Territórios, financiará as instituições de ensino públicas federais e exercerá, em matéria educacional, função redistributiva e supletiva, de forma a garantir equalização de oportunidades educacionais e padrão mínimo de qualidade do ensino mediante assistência técnica e financeira aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios.

§ 2º Os Municípios atuarão prioritariamente no ensino fundamental e na educação infantil.

§ 3º. Os Estados e o Distrito Federal atuarão prioritariamente no ensino fundamental e médio.

§ 4º. Na organização de seus sistemas de ensino, os Estados e os Municípios definirão formas de colaboração, de modo a assegurar a universalização do ensino obrigatório. (grifamos)

Registra-se, por oportuno, que a atribuição prioritária dos Municípios compreende as ações voltadas para o ensino fundamental e a educação infantil. Tendo-se com referência o disposto no § 4º do artigo acima transcrito, várias foram as ações promovidas pelos órgãos de defesa dos interesses do Educando (Ministério Público e Defensoria Pública do Estado) para obrigar os Municípios a assumirem a responsabilidade com o transporte escolar dos alunos da rede estadual.

A exemplo, cita-se o recente precedente proferido pelo Tribunal de Justiça do Estado do Tocantins (TJTO):

EMENTA: AGRADO DE INSTRUMENTO. DECLARATÓRIA DE NULIDADE DE ATO ADMINISTRATIVO. OBRIGAÇÃO DE FAZER. TRANSPORTE ESCOLAR. ALUNOS DA ZONA RURAL DO MUNICÍPIO. REVISÃO DO VALOR DO REPASSE. POSSIBILIDADE DE CONCESSÃO LIMINAR CONTRA A FAZENDA PÚBLICA. RECURSO CONHECIDO E NÃO PROVIDO. 1. O Superior Tribunal de Justiça já pacificou entendimento no sentido de que o impedimento de concessão de liminar contra a Fazenda Pública incide sob cinco situações, a saber: reclassificação ou equiparação de servidores públicos; concessão de aumento ou extensão de vantagens pecuniárias; outorga ou acréscimo de vencimentos e vantagens pecuniárias do servidor

e/ou esgotamento total ou parcial do objeto da ação, desde que refira-se exclusivamente a qualquer das matérias acima mencionadas, o que não ocorre no caso em tela. **2. É garantia constitucional o direito à Educação, sendo dever do Poder Público seu acesso pleno, disponibilizando, inclusive, transporte escolar gratuito aos educandos matriculados em escolas públicas, em especial àqueles residentes em áreas rurais, em observância ao disposto nos artigos 208, VII, da CF e 54, VII, do ECA. 3. Existindo elementos probatórios que demonstram a pendência financeira de parceria do plano de transporte escolar do ano de 2014, bem como existente o dever incontestado do Estado de adimplir a dívida e continuar fornecendo o transporte escolar, nos termos dos artigos 205 e 208, inciso VII, ambos da Constituição Federal, é de rigor a confirmação da medida antecipatória, porquanto imprescindível o atendimento ao educando por meio de transporte, direito fundamental e que não implica violação ao princípio da separação de poderes.** 4. Decisão de primeiro grau mantida por seus próprios fundamentos. 5. Recurso conhecido e não provido. (AI 0006676-15.2015.827.0000, Rel. Desa. MAYSA ROSAL, 4ª Turma da 1ª Câmara Cível, julgado em 24/02/2016)

As decisões judiciais em caráter nacional, como regra, foram no sentido de que o Município, pela proximidade com o educando, deveria prover o transporte escolar dos mesmos e, querendo, poderia buscar reparação junto ao Estado.

Compete registrar que o recente inciso VI, introduzido no art. 11 da LDB, pela Lei Federal nº 10.709/2003, deixa clara a responsabilidade do Município no transporte escolar, qual seja, de transportar os alunos matriculados em sua rede ensino, isto é, nas escolas Municipais.

Cabe esclarecer, inclusive, que a polêmica existente em torno da responsabilidade pelo transporte escolar, envolvendo alunos matriculados em escolas estaduais, determinou a modificação na LDB, introduzida pela Lei nº 10.709/2003, tornando expressa a responsabilidade do Estado em relação aos alunos matriculados em sua rede de ensino, nos termos do que dispõe o art. 10, VII, da Lei nº 9.394/96.

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

[...]

VII - assumir o transporte escolar dos alunos da rede estadual. (Incluído pela Lei nº 10.709, de 31/7/2003).

Em que pese o posicionamento acima descrito, é salutar que resta delimitada a responsabilidade de cada um dos entes, embora algumas decisões isoladas do Poder Judiciário ainda sejam no sentido da responsabilização solidária entre Estado e Municípios. Assim, mesmo com a definição trazida pela Lei nº 10.709/03, algumas decisões entendem pela responsabilidade do Município em relação ao transporte dos alunos da rede estadual.

Ressalta-se, no entanto, que a Lei Federal traz a delimitação precisa da responsabilidade de cada um dos entes, não competindo ao Município qualquer obrigação em relação aos alunos da rede estadual de ensino, salvo na hipótese de formalmente comprometer-se a assumir tal obrigação.

PLANEJAMENTO E PACTUAÇÃO ENTRE OS ENTES PARA OFERTA DE TRANSPORTE ESCOLAR

Apesar de delimitar e definir separadamente a responsabilidade de Estados e Municípios, em relação ao transporte escolar de seus alunos, a Lei nº 10.709/03 assegura a possibilidade dos entes celebrarem pactos ou ajustes com vistas a promover, em sistema de colaboração, o programa do transporte escolar. Senão, vejamos o art. 3º da referida lei.

Art. 3º Cabe aos Estados articularem-se com os respectivos Municípios, para prover o disposto nesta Lei da forma que melhor atenda aos interesses dos alunos. (Grifamos)

Embora o Ente Público Municipal não possua a responsabilidade do transporte escolar dos alunos da rede estadual, pode celebrar termo de convênio com o Estado, definindo os direitos e obrigações, para a realização do transporte desses alunos e o repasse de recursos correspondentes, se assim entender de conveniência e interesse da Municipalidade.

Frisa-se que essa “articulação” não é obrigatória, desde que os entes cuidem de manter em perfeito funcionamento o transporte escolar que melhor atenda aos interesses dos educandos das suas respectivas redes de ensino.

Portanto, o Município não possui a obrigação de firmar o convênio, mas que, uma vez o fazendo, assume a responsabilidade pelo transporte, nos termos definidos pelo instrumento de pactuação.

Feita a leitura das disposições constitucionais e da LDB quanto à obrigatoriedade do fornecimento de transporte escolar e, em especial, a possibilidade da realização de convênio entre Estado e Municípios, cumpre mencionar o prescrito no art.62 da Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF:

Art. 62. Os Municípios só contribuirão para custeio de despesas de competência de outros entes da Federação se houver:

- I - **Autorização na lei de diretrizes orçamentárias** e na lei orçamentária anual;
- II - Convênio, acordo, ajuste ou congêneres, conforme sua legislação.

A possibilidade de o Município assumir o transporte escolar da rede estadual restringe-se ao cumprimento dos requisitos impostos pela Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

Esse dispositivo, inclusive, reafirma o sistema de competências e atribuições próprias de cada ente federativo. Logo, somente se justifica o custeio, pelos Municípios, de despesas de responsabilidade do Estado ou da União se houver autorização legislativa para tanto, previsão nas Leis Orçamentárias e a existência de convênio, ajuste ou congênere. Sem a observância desses elementos, é irregular a realização de qualquer despesa nesse sentido.

Ainda sobre a possibilidade de convênio para o transporte da rede estadual, vale alertar que, quando o termo de ajuste se referir ao transporte de alunos do ensino médio, o Município só poderá firmá-lo se estiver atendendo plenamente sua área de atuação e com a utilização de recursos em índices superiores aos determinados constitucionalmente.

A série histórica dos dados do censo escolar (2007 a 2012) aponta que a tendência no uso do transporte escolar no Brasil é de aumento gradual tanto para as matrículas gerais da Educação Básica (23,7%) como para as matrículas de alunos com Necessidades Educacionais Especiais - NEE (69,6%). Os dados (2007 a 2012) ainda mostram que em média 23,6% dos alunos com NEE utilizam o transporte escolar.

DOS ALUNOS NA ÁREA RURAL DE RONDÔNIA

De acordo com levantamentos apurados com os municípios, no exercício de 2017 44 (quarenta e quatro) municípios celebraram convênio com o Estado, por meio da SEDUC, para realizar o transporte compartilhado de alunos.

Nesta relação intergovernativa entre os entes, verificou-se a presença de mais de 1.150 rotas de ônibus. Os municípios que celebraram convênio com o Estado, atendendo 19.173 alunos da rede Estadual e 33.420 alunos da rede Municipal, ou seja, são mais de 52 mil alunos que utilizam no Estado de Rondônia essa importante ferramenta de acesso à educação.

O Estado possui um recurso estimado em R\$ 70 milhões, para o custeio desta atividade, além de poder contar com o recurso proveniente do FNDE, através do Programa Nacional de Apoio ao Transporte Escolar (PNATE), na ordem de R\$ 30 milhões.

Percebe-se, por estes números, a importância e relevância que esta atividade tem. São milhares de alunos, centenas de ônibus, motoristas, monitores, e diversas atividades secundárias que são essências à consecução do transporte do educando, e que passam diretamente pelos técnicos municipais, por isso, a importância de uma nova estrutura de transferência.

FUNCIONAMENTO ATUAL

Em que pese à regra incomensurável de pactuação por meio de convênio atualmente em vigência, tal cooperação financeira que existe entre o Governo de Rondônia e alguns dos Municípios, no que tange ao transporte escolar, beneficia milhares de alunos da rede estadual de ensino.

Os alunos podem ser transportados em veículos próprios do ente Executivo, ou alugado, todavia, diversos estudos comprovam que a frota própria não possui viabilidade e operacionalidade perto da frota alugada.

A metodologia, como é atualmente feita a transferência de recursos financeiros para custeio do transporte escolar dos alunos da rede estadual, tem passado por diversos problemas, que vão além da escassez de recursos financeiros. Estes problemas iniciam-se desde:

- Instrumento utilizado para transferência – **CONVÊNIO**
- Interregno de vigência – **PERÍODO**
- Dimensionamento do valor - **MOROSIDADE**
- Formalidade necessária – **BUROCRACIA**
- Inexistência de informações concretas pelas regionais – **DESENCONTRO DE INFORMAÇÕES**
- Ilegalidades no procedimento de pagamento de contas anteriores a celebração - **ILEGALIDADE**

Neste passo, a entidade representativa dos municípios, cumprindo com o seu papel em defesa do municipalismo, buscou estabelecer um estudo pelo qual se vislumbra a desburocratização, descentralização, mas acima de tudo, a legalidade e celeridade dos atos relacionados a este objeto: **TRANSFERÊNCIA DE RECURSOS PARA CUSTEIO DO TRANSPORTE ESCOLAR.**

No exercício de 2016, foram celebrados 42 (quarenta e dois) convênios para os entes municipais realizarem o trabalho do Estado, utilizando-se deste instrumento (convênio) para receberem recursos destinados ao custeio do transporte dos alunos da rede Estadual.

Os convênios possuem vigência estabelecida de maio a maio, ou seja, praticamente no meio do ano letivo se termina e se inicia um novo convênio. Pelas questões inerentes ao instrumento convênio, não se pode celebrar um novo convênio, sem o devido término do anterior, o que por si só já causa mais um transtorno, pelo reduzido corpo técnico das administrações municipais, o que leva os municípios a sempre ficarem prejudicados no repasse.

Estes convênios são específicos a entes municipais que demonstrem possuir alunos da rede estadual, e que para tanto compartilhem o mesmo contrato já existente de transporte escolar.

A burocracia exacerbada

A burocracia é matéria combatida por todas as esferas, em homenagem ao Princípio da Eficiência. O formalismo exacerbado tem se demonstrado danoso à gestão pública, pois é responsável por um instrumento processual paralisado, pois:

- **Solicita-se justificativas intermináveis visando demonstrar a regularidade do feito;**
- **Recursos administrativos que visam restabelecer os possíveis direitos violados com a prática excessiva;**
- **Procedimentos viciados com excessivos documentos que se tornam contraditórios;**
- **Exigências ao administrado muito mais do que o previsto na legislação;**

As relações do Governo com os entes municipais no que se refere ao convênio do transporte escolar têm se tornado extremamente complexas principalmente pelo regramento, que está definido pela Secretaria de Educação do Estado de Rondônia (SEDUC). Em muitos casos, falta coerência na solicitação de documentos e cumprimentos que se exige, isso significa dificuldades para aprovação de convênios. E o que é mais grave ainda:

Significa que, de uma hora para outra, a forma de execução do convênio pode ser considerada irregular e as administrações municipais penalizadas.

Fatídico que todos os gestores entendem o que pode ser legal do ilegal, ou correto do incorreto. Mas a que ponto o entendimento, a exemplo de “despesas continuadas”, é pacificado em todas as esferas públicas?

Mas não é apenas deste pronto que se trata a dificuldade. No atual cenário vivenciado pela economia nacional, é impossível atender às regras. Simplesmente, porque são

deveras as dificuldades encontradas por todas as Prefeituras para manter sua regularidade frente a queda da arrecadação, inflação, e todas as particularidades vivenciadas.

O universo cognitivo que circunda esse tema é bem mais amplo e complexo do que se afigura, abrangendo questões relacionadas ao papel de cada um dos entes no que se refere à execução do objeto, e ao prejuízo causado à sociedade, mais especificamente aos alunos quando da interrupção dos serviços de transporte escolar e, em última instância, passa pelo erário estadual, que em sendo necessário assumir esta responsabilidade sozinha, certamente estará tendo um dispêndio muito maior.

Documentos solicitados para o convênio do transporte escolar

Para celebração do convênio do transporte escolar, são exigidos 34 (trinta e quatro) documentos, sem contar o plano de trabalho e as declarações deste, entre os quais contam:

- **Plano de Trabalho**
- **19 (dezenove) declarações concernentes ao Plano de Trabalho;**
- **06 (seis) Certidões que demonstrem a regularidade em todas as esferas (TCE/União, CADIM, etc...);**
- **Diversas comprovações.**

Somado a isso, todo este *check-list* que se afigura para a celebração do convênio do transporte escolar entre os entes executivos, percebe-se que nem sempre existe formulação de regramentos internos para gerenciamento e administração do fato, levam em conta a funcionalidade e operacionalidade do objeto a ser celebrado.

De outro norte, não podemos fechar olhos para a legalidade que o instrumento convênio exige e somos conhecedores, e o Estado não pode se furtar a tal preceito sobre risco de transcrição à Lei de Responsabilidade Fiscal. Vejamos o que diz a Instrução Normativa n. 04/2007, do Ministério da Fazenda:

§ 6º O Estado, o Município ou Distrito Federal, bem como seus respectivos órgãos ou entidades, **somente poderão figurar como conveniente se atender a todas as exigências discriminadas na Constituição Federal, na Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal - LRF)**, na Lei Federal Anual de Diretrizes Orçamentárias (LDO), nesta Instrução Normativa e demais normas pertinentes. (Grifamos).

Nesse sentido, a liberação do convênio do exercício de 2016 a diversos municípios, teve sua parcela paga apenas em meados de outubro, ou seja, quase 05 (cinco) meses posterior ao vencimento do convênio de 2015. Certamente, esses fenômenos não são ato regular e causam prejuízos incomensuráveis à administração municipal, ao educando e ainda ao Governo do Estado.

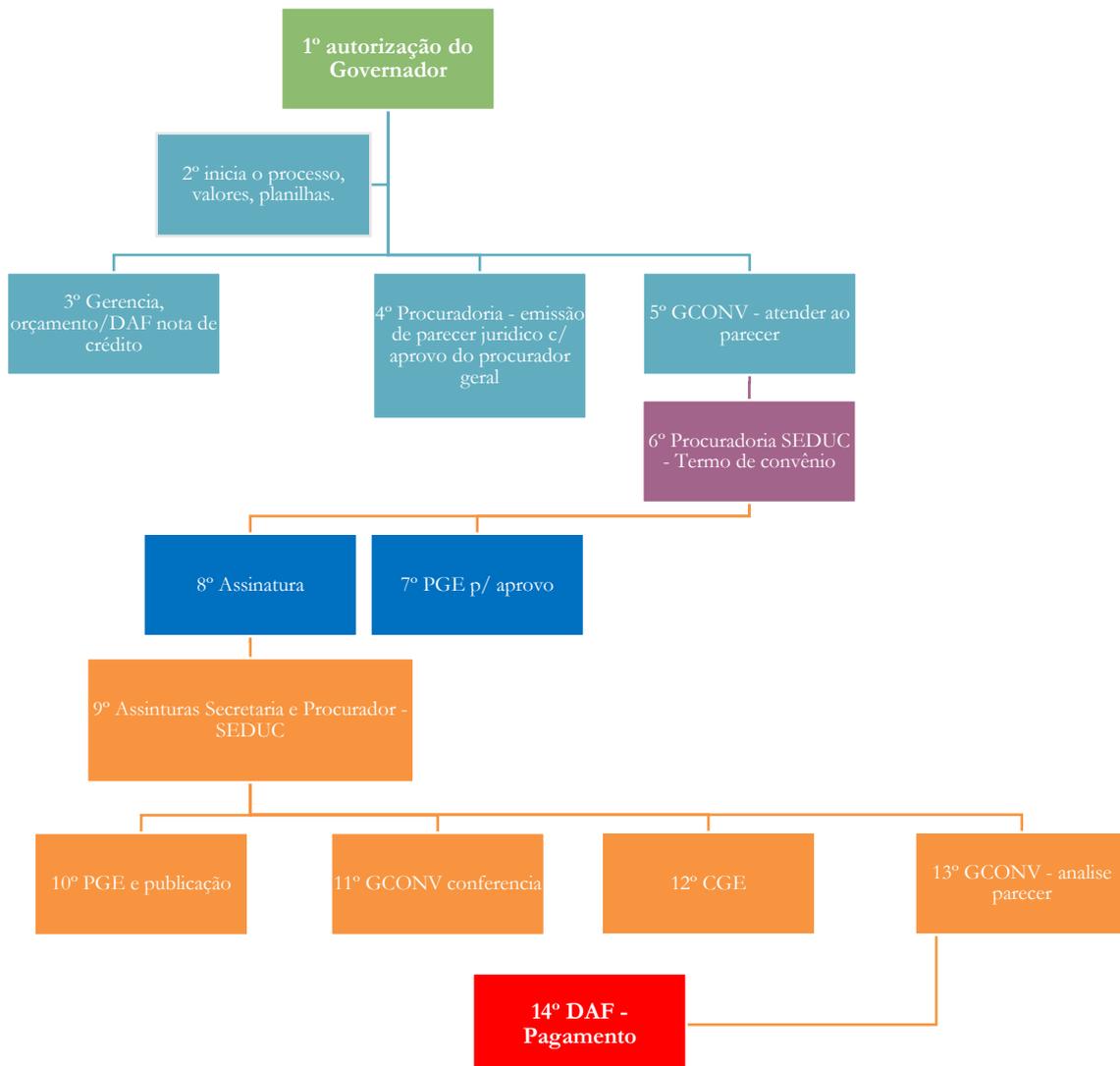
Tramitação interna do convênio de Transporte Escolar

Agrava-se pela documentação que é solicitada para celebração do convênio de transporte escolar, a tramitação interna (GOVERNO DO ESTADO), para que se obtenha a convalidação deste recurso, que nada mais é do que uma transferência, para que o ente municipal realize a tarefa do governo.

O excessivo controle, seja por órgãos internos da SEDUC, sejam externos, como a PGE, e também em relação ao momento do pagamento (prévio, concomitante, posterior), tem gerado um efeito contrário ao desejado, à medida que a ampliação das operações gere uma multiplicidade de papéis e sistemáticas. Além disso, aumenta significativamente o custo de controle, o que pode ser contraproducente em termos de resultado para a própria Secretaria de Educação.

Como é possível analisar no organograma abaixo, o convênio de transporte escolar é tramitado em 14 (quatorze) locais. Ao se considerar um prazo mínimo de 2 (dois) dias em cada um desses locais, teremos no mínimo, 30 (trinta) dias úteis, ou seja, se não tivermos qualquer equívoco na documentação, qualquer morosidade acima desta estabelecida, não se celebraria um convênio em menos de um mês. O que sabemos que não ocorre, pois devido ao excesso de documentações e procedimentos, a média para celebração está superior a 04 (quatro) meses. Sem dúvida, este procedimento ocasiona um custo de controle desnecessário e gera uma mecanização incoerente ao resultado que se espera.

Fluxo de tramitação do processo (simplificado)



CONVÊNIO – ACORDO IRREGULAR PARA UMA TRANSFERÊNCIA REGULAR

Em tese, um convênio representa um acordo firmado por entes da Federação, de qualquer espécie, ou entre essas entidades e os particulares para realização de objetivos de caráter comum, buscando sempre interesses recíprocos, convergentes.

A essência de um convênio está assentada em um tripé, assim constituído:

- **Tem natureza de um acordo**
- **É celebrado entre pessoas de direito público ou entre estas e particulares**
- **Os interesses são convergentes, o que afasta o intuito de lucro**

O ilustre Procurador-Geral do Ministério Público, junto ao Tribunal de Contas da União entende que os **“termos de parceria mais se assemelham aos convênios, sendo possível, em muitas situações, ser utilizado um indistintamente no lugar do outro”**, mas que os convênios seriam indicados **“para atividades ou programas que possam ser definidos no tempo, como a construção de uma quadra poliesportiva”**, enquanto os termos de parceria seriam **“mais indicados para atividades de prazo indefinido”**, não se confundindo com prazo de vigência incerto.

O que se verifica no convênio atual em vigência do transporte escolar é o contrário deste entendimento, pois se existe um convênio que por muitas vezes é interpretado com prazo definido, porém continuado, ou seja, ininterrupto.

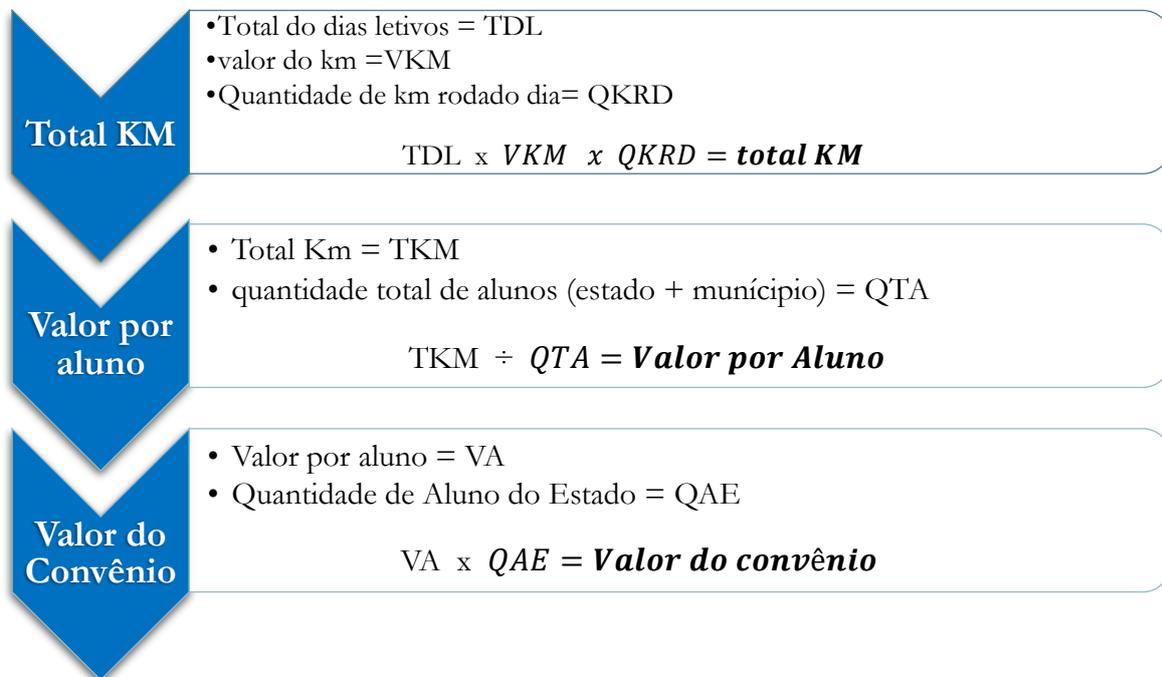
As diversas justificativas para o pagamento de custos de despesas contraídas anteriores à celebração do convênio se dão pela justificativa de que se trata de uma prestação continuada de serviço, muito embora o instrumento convênio não permite esta distinção.

Por este prisma, verifica-se que a manutenção da característica de transferência de recursos do transporte escolar do Estado para os entes municipais utilizando-se da modalidade convênio não se apresenta como a mais adequada, pelos critérios técnicos, operacionais e funcionais.

O cálculo realizado para transferência do transporte escolar, atualmente

A métrica para cálculo do valor a ser conveniado para cada município é composta pela utilização de algumas informações que compõem a base de cálculo para estipular o valor a ser conveniado, a qual são representadas pelas seguintes variáveis:

- Total de dias letivos
- Valor do quilômetro rodado
- Quantidade de quilômetros rodados
- Quantidade de alunos da rede estadual



Utilizando esta fórmula, com os dados que foram objeto dos convênios no exercício de 2016, logo percebemos uma diferença, como a planilha abaixo demonstra o caso de dois distintos municípios:

MUNICÍPIO QUE, EM TESE, RECEBEU A MENOR

QUANTIDADE DE ALUNOS			DIAS LETIVOS	QUANT. KM/DIA	VALOR MEDIO POR KM	TOTAL - DIAS X KM DIARIO X VALOR DO KM	PER CAPITA POR ALUNO (TOTAL DE ALUNOS)	DESPESA ESTADO
Est.	Mun.	Total						
625	1.004	1.629	210	425,00	R\$ 5,49	R\$ 5.448.605,40	R\$ 3.344,75	R\$ 2.090.471,69
VALOR CONVENIADO R\$ 2.070.740,34								

MUNICÍPIO QUE, EM TESE, RECEBEU A MAIOR

QUANTIDADE DE ALUNOS			DIAS LETIVOS	QUANT. KM/DIA	VALOR MEDIO POR KM	TOTAL - DIAS X KM DIARIO X VALOR DO KM	PER CAPITA POR ALUNO (TOTAL DE ALUNOS)	DESPESA ESTADO
Est.	Mun.	Total						
1.409	809	2.218	210	7.032,0	R\$ 6,66	R\$ 9.834.955,20	R\$ 4.434,15	R\$ 6.247.724,02
VALOR CONVENIADO R\$ R\$ 9.676.576,07								

Logo, percebe-se a ocorrência de informações que merecem uma atenção maior por parte dos órgãos do Governo como também dos entes municipais.

DOS PREJUÍZOS SUPOSTOS PELOS MUNICÍPIOS COM INCORRETA FORMA DE CÁLCULO

Analisando as informações que foram objeto de subsídio para este estudo técnico, observou-se diversas incongruências por parte da aferição dos valores a serem repassados aos municípios de Rondônia, como também incoerências nos resultados finais, o que sempre foi objeto de crítica pelos chefes de Executivos Municipais, com posicionamentos de inconformidade:

“
Por que fulano tem menos quilômetros e recebe valor superior?”

“
Por que tenho mais alunos e o meu valor é menor que de ciclano?”

Estas indagações dos gestores municipais foram objeto dos estudos da equipe técnica, que constatou, em primeiro momento, três distintos problemas graves:

- 1) Incoerência na formulação da média per capita por aluno;

A Secretaria de Estado da Educação, ao realizar a confecção das peças técnicas que compõem a celebração do convênio, disponibilizava as informações em planilhas, pelas quais utilizava-se de forma errônea a média para encontrar a per capita, esquecendo-se que esta não poderia ser de todas as rotas, mas sim individual, formulada por meio de análise de cada rota, tendo em vista que são informações distantes, com per capita diferente em cada rota.

Este erro por parte da gestão de convênio, na sua totalidade, resultava em prejuízos para os Municípios, porquanto, o valor identificado na média global era menor do que em realizando a per capita por rota, e depois somando o valor total.

2) Incoerência na formulação dos valores do transporte de execução direta

Observou-se uma grave incoerência no que condiz a composição dos convênios com o objeto de pactuar recursos para o custeio da atividade de transporte escolar, posto que o valor estabelecido para os repasses da execução direta avençava incoerências gigantescas. Dessa forma, municípios vizinhos recebem para o custeio da frota própria valores muitas vezes a metade um do outro, ou seja, o dobro do outro, sem qualquer condição de justificar tamanha desproporção.

3) Incoerência no pagamento de despesas já contraídas

Posterior a forte atuação da entidade AROM no sentido de sensibilizar que a utilização do convênio expõe as gestões municipais ao cometimento de crimes previstos na Lei de Responsabilidade Fiscal, na Lei que rege as finanças públicas e nas normas de convênio, a gestão da SEDUC não mais realizou pagamentos das despesas já auferidas pelos municípios, causando um prejuízo enorme a diversos municípios, que estarão buscando judicialmente o recebimento destes recursos.

INSTRUMENTO DE TRANSFERÊNCIA SUGERIDO

Tendo em vista a necessidade de se reduzir todas as celeumas advindas da modalidade que se utiliza para a transferência dos recursos entre os entes “**Estado e Municípios**”, vislumbrou-se diversas possibilidades, entre as quais podemos citar:

- ✓ **Contrato de repasse**
- ✓ **Fundo a Fundo**

✓ **Transferência automática (direta)**

Por esta ótica constata-se que a transferência de forma automática “direta”, para o caso em tela, se torna a mais adequada, pela característica e continuidade, e pela necessidade de se flexibilizar e dar celeridade às rotinas.

TRANSFERÊNCIA DIRETA – UM NOVO MOMENTO

Caracterizada por ser uma transferência com previsão legal, ou seja, possui legislação específica. Na área da educação, é o caso a complementação da União ao Fundeb consta no art. 60, inciso VII, do ADCT, incluído pela EC São aquelas previstas em leis específicas, que determinam a transferência, aplicação dos recursos e como deverá ocorrer a respectiva prestação de contas.

Na educação básica, são transferências legais os seguintes programas federais: o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE), o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNATE) e o Programa Dinheiro Direto da Escola (PDDE) Segundo a Constituição Federal (art. 208, VII), consiste em dever do poder público a oferta, em toda a educação básica, dos programas suplementares de material didático escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. Cabe aos Municípios a implementação desses programas para os alunos de suas redes de ensino. E a transferência desses recursos federais corresponde ao desempenho da função supletiva e redistributiva da União, prevista na Constituição (art. 211, § 1º). 53/2006.

Portanto, o governo federal não tem a responsabilidade de financiar integralmente esses programas. Além dos programas de repasse de recursos financeiros, outros programas repassam bens às escolas públicas. Os principais são o Programa Nacional do Livro Didático (PNLD) e o Programa Nacional Biblioteca da Escola (PNBE).

Também consiste em transferência legal o Programa Brasil Carinhoso, que consiste na transferência automática de recursos financeiros para custear despesas com manutenção e desenvolvimento da educação infantil, de acordo com a quantidade de matrículas de crianças de zero a 48 meses, membros de famílias beneficiárias do Programa Bolsa Família em creches públicas ou em instituições comunitárias, confessionais ou filantrópicas sem fins lucrativos conveniadas com o poder público.

Por fim, cabe lembrar que o Plano de Ações Articuladas (PAR) consiste em apoio técnico e financeiro do MEC originalmente condicionado à assinatura, pelos Estados, Distrito Federal e Municípios, do plano de metas Compromisso Todos pela Educação.

Portanto, a título de exemplificação, considerando que todos os 5.563 Municípios, os 26 Estados e o Distrito Federal aderiram ao Compromisso, após a edição da Lei 12.695/2012, a União está autorizada a transferir os recursos financeiros para a execução das ações do PAR sem a necessidade de firmar convênio, ajuste, acordo ou contrato. Portanto, o PAR consiste hoje em transferência legal aos Municípios.

O que claramente demonstra a celeridade, desburocratização e descentralização que se resulta com a utilização da transferência direta de recursos destinados ao custeio de ações em conjunto entre os entes federados.

SINTETIZAÇÃO DA REGRA DE TRANSFERÊNCIA DO TRANSPORTE ESCOLAR PARA EDUCANDO

O cálculo do montante dos recursos será realizado com base no número de alunos apresentados no CENSO do ano subsequente à operação, e publicado em meios oficiais. No entanto, quando ocorrerem casos em que determinada prefeitura apresente e justifique variação de número de alunos matriculados no exercício vigente, em relação ao censo escolar do ano anterior, haverá adequação dos valores das transferências, observada a disponibilidade orçamentário-financeira do Estado de Rondônia.

As administrações municipais serão responsáveis pela execução do transporte escolar dos alunos matriculados nas escolas Estaduais, por meio da adesão ao programa em tela, responsável pela execução do transporte escolar dos alunos matriculados nas escolas estaduais, conforme disposto no art. 10, inciso VII e art. 11, inciso VI, da Lei n.º. 9.394/96 - LDB.

Para que seja feito o transporte escolar dos alunos da Rede Estadual de Ensino, a SEDUC – Secretaria de Estado de Educação, em conformidade com a Lei que sugerimos anexo, repassa os recursos automaticamente aos Municípios, sem a necessidade de formalizar convênio. No entanto, há a obrigatoriedade de apresentar a prestação de contas, conforme mandamento

constitucional e normas internas regulamentadas pela Secretaria de Estado de Educação conforme sugerimos, também neste projeto.

A fim de podermos adequar o repasse financeiro à sazonalidade financeira do estado para cobrir com tais custos, sugerimos o repasse financeiro às prefeituras municipais em quatro parcelas distintas, a serem pagas bimestralmente.

As transferências sugerimos que sejam efetuadas a partir da publicação dos valores estabelecidos para cada ente municipal, devidamente elaborado o cronograma de desembolso. A serem repassados por alunos, divididos da seguinte forma:

Para possibilitar um cálculo isonômico e real a ser transferido para cada municipalidade, não se pode deixar de levar em consideração os quilômetros rodados, assim como padronizar a média de preço pago, até mesmo para proteger o Estado.

A VIABILIDADE ECONÔMICA DO TRANSPORTE ESCOLAR

A avaliação da viabilidade econômica, financeira e social no que se refere ao transporte escolar é algo que deve ser analisado a fundo por todos os atores envolvidos. Por parte do governo (municípios e estado), garantir a economicidade e o atendimento de qualidade aos educandos. Pela ótica do setor privado, garantir a rentabilidade da prestação de serviços e crescimento econômico (geração de renda e emprego).

Neste prisma, faz-se necessário analisar todos os custos que envolvem a prestação destes serviços essenciais aos alunos, aos quais relacionamos os custos fixos e os custos variáveis a constar:

- **Custos Fixos**
 - a) Pessoal (salários, encargos sociais, seguro, benefícios com motoristas, monitores e pessoal da manutenção);
 - b) Administrativo (IPVA, DPVAT, taxas, seguro de responsabilidade civil etc);
 - c) Depreciação;
 - d) Remuneração (salários, encargos sociais, seguro, benefícios com pessoal do setor administrativo).

- **Custos variáveis**

- a) Combustível (valor em reais/km, calculado pelo coeficiente de consumo do veículo);
- b) Lubrificantes (valor em reais/km, conforme custos médios por quilometragem);
- c) Rodagem (valor em reais/km, conforme a vida útil dos pneus);
- d) Manutenção;
- e) Peças e Acessórios.

Dentre estes, ainda temos diversos outros custos que envolvem a manutenção, conservação e operacionalização contínua destes ônibus, que possuem uma depreciação alta, tendo em vista as características das estradas rurais do Estado de Rondônia.

DO CUSTO DO TRANSPORTE ESCOLAR RURAL

Os custos do transporte escolar rural estão sujeitos a diversos fatores externos, que podem tanto majorar, como reduzir seu custo, tendo em vista diversas peculiaridades da atividade, como também da prestação dos serviços em determinado local. Ou seja, uma determinada estrada rural possui condições bem diversas e atípicas de outra, logo, não se tem uma base sólida de mensuração, se não utilizando a análise rota por rota, o que foi o objeto de estudos desta AROM.

Por assim sendo, para se encontrar o custo estimado, é necessário trabalhar com a soma de custos fixos (combustível, lubrificantes, rodagem de pneus e manutenção) e os custos variáveis (salários, encargos, depreciação do capital, seguros e impostos).

Em resumo, o custo de transporte é dado em reais por km (R\$/km) rodado, e possui sua composição pela soma dos custos fixos e variáveis em relação a cada viagem. Como o transporte escolar rural fica a cargo dos municípios, muitas vezes esses entes não possuem técnicos qualificados ao setor. Desse processo, surgiu a necessidade de a AROM buscar estudos e parceiros, a fim de criar uma metodologia de cálculo do custo do transporte escolar rural.

Os resultados tornam-se indispensáveis à padronização de uma metodologia confiável, através de cálculos aceitáveis e coerentes à aplicação dos recursos públicos, permitindo a utilização

de forma simples, clara e objetiva por parte dos municípios. Desta forma, obtém-se uma melhor previsão dos orçamentos necessários ao custeio dessa atividade, como também, tendo uma prestação adequada e evitando mau gasto de recursos públicos.

Outrossim, analisar as nuances e especificidades de cada rota é essencial para que se tenha coerência e justeza na relação custo/prestação do transporte escolar rural, considerando as variáveis em pavimentação, veículos, distancias mínimas percorridas, como também os insumos de cada localidade.

Para constatar a disparidade de realidades entre as localidades na prestação do serviço de transporte escolar rural, basta verificar os valores do combustível na capital e nos extremos do estado. Nessa conferência, já se percebe uma alteração na ordem de mais de 8%, apenas neste insumo. Logo, não basta a mudança no instrumento, mas sim toda uma parametrização de custos, como também uma aplicação adequada aos municípios para gestão, roteirização e monitoramento contínuo deste serviço.

PROJETO DE LEI SUGERIDO PELA AROM

GOVERNO DO ESTADO DE RONDÔNIA
GOVERNADORIA

LEI N. 4.426, DE 10 DE DEZEMBRO DE 2018.

Institui o **Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir**, direcionado à transferência de recursos para custeio do transporte do educando residente em zona rural.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE RONDÔNIA:

Faço saber que a Assembleia Legislativa decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º. Fica instituído o Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir no âmbito da Secretaria de Estado da Educação - SEDUC, com o objetivo de transferir recursos financeiros, de forma direta, aos Entes Municipais que realizarem o transporte escolar dos alunos da rede estadual de ensino residentes em zona rural.

Parágrafo único. O repasse financeiro da quota do transporte escolar ocorrerá na espécie de transferência automática, sem necessidade de utilização de convênio, ajuste, acordo ou contrato, em conta específica aberta para esse fim, no valor per capita calculado, mediante apenas a adesão ao Programa.

Art. 2º. A Administração Municipal que tenha interesse em participar do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir deve inscrever-se mediante a assinatura de Termo de Adesão, pelo Chefe do Poder Executivo Municipal, a ser celebrado com o Estado por intermédio da SEDUC.

§1º. A adesão terá vigência de um 1 (um) ano, renovando-se automaticamente por igual período, podendo, a qualquer tempo, ser rescindida:

I - Pelo Município, que deverá comunicar à SEDUC o seu interesse e assegurará a manutenção do serviço de transporte escolar até o término do ano letivo em curso; e

II - Pelo Estado, por meio da SEDUC, nas seguintes hipóteses:

a) Quando existir interesse público justificado, hipótese em que o Estado assumirá direta ou indiretamente o transporte dos alunos da rede estadual no município, notificando o Ente Municipal com 3 (três) meses de antecedência, para que ele não contraia gastos oriundos desta natureza de despesa; e

b) Quando o Município praticar alguma das condutas a que se refere o artigo 5º desta Lei.

§2º. Na hipótese de que trata o inciso I do § 1º deste artigo, a rescisão ocorrerá em até 180 (cento e oitenta) dias após o comunicado à Secretaria de Estado da Educação - SEDUC e/ou o término do ano letivo.

§3º. Na hipótese de que trata a alínea “a” do inciso II do § 1º deste artigo, a rescisão ocorrerá em 90 (noventa) dias após a manifestação do interesse público justificado.

Art. 3º. Os critérios de cálculo para definição do valor dos recursos do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir a serem repassados a cada Município e a forma de execução do Programa serão estabelecidos e regulamentados por meio de Decreto do Chefe do Poder Executivo Estadual, considerando:

I - Os valores indicados pela Superintendência Estadual de Compras e Licitações - SUPEL, que deverá utilizar-se de parâmetros previamente definidos para a formação do valor médio do transporte escolar para o Estado de Rondônia, levando-se em consideração as características idiossincráticas da região, o Caderno de Informações Técnicas para Ônibus Escolares do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação - FNDE e a legislação nacional de transporte escolar, adaptada à realidade rondoniense;

II - O número de alunos de educação básica da rede estadual residentes em área rural que utilizem transporte escolar, com base nos dados oficiais do censo escolar, realizado pela SEDUC, podendo ser auferido pelo Ente Municipal, relativo ao ano anterior ao do repasse dos recursos;

III - Os custos fixos e variáveis do transporte escolar rural de cada município, a observar: valor do combustível, frota utilizada, insumos e demais custos relativos a esta prestação de serviços, seja ela própria ou terceirizada; e

IV - Os custos fixos e variáveis do transporte aquaviário.

§1º. Os recursos do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir destinam-se exclusivamente ao custeio do transporte escolar, executado direta ou indiretamente pelo Município.

§2º. A SEDUC divulgará em seu *website*, até o dia 31 de janeiro de cada exercício financeiro, os critérios de cálculo, o valor a ser repassado aos Municípios, as rotas a serem realizadas em cada município, a periodicidade dos repasses, bem como as orientações e instruções necessárias à

execução do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir, observado o montante de recursos disponíveis para esse fim na Lei Orçamentária Anual - LOA.

§3º. O valor do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir para cada exercício financeiro será transferido em 4 (quatro) parcelas iguais e sucessivas, entre fevereiro e novembro de cada ano, em conta corrente específica, aberta em instituição financeira oficial, a ser indicada pelo Município.

§4º. Os recursos do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir repassados ao Município, enquanto não utilizados, deverão ser aplicados na mesma instituição financeira em que foram depositados.

§5º. Os rendimentos provenientes das aplicações a que se refere o § 4º serão destinados exclusivamente ao atendimento do objetivo do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir.

§6º. Os saldos remanescentes devem ser obrigatoriamente restituídos ao término de cada exercício financeiro.

§7º. Os saldos remanescentes, ao término do exercício financeiro, superiores a 15% (quinze por cento) do total do repasse serão deduzidos no repasse do exercício seguinte.

§8º. O caderno técnico desenvolvido pela SUPEL será referência apenas no que concerne ao repasse dos recursos do Estado aos Municípios, não sendo necessariamente utilizado como subsídio aos procedimentos internos de cada Município.

§9º. A correção dos valores indicados pela SUPEL para formação do valor médio do transporte escolar de cada Município será realizada de acordo com a normativa definida em Decreto do Chefe do Poder Executivo, utilizando índices oficiais.

Art. 4º. Os Municípios que aderirem ao Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir prestarão contas dos recursos recebidos, anualmente, até o último dia útil do 1º (primeiro) bimestre do ano subsequente ao repasse nos termos do regulamento.

Art. 5º. Serão suspensas as transferências de recursos do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir ao Município que:

I - Utilizar os recursos em desacordo com os objetivos e as normas estabelecidas em regulamento para execução do programa;

II - Apresentar a prestação de contas em desacordo com a forma e o prazo estabelecido;

III - Descumprir as normas do Código de Trânsito Brasileiro e as respectivas regulamentações, no que se refere aos condutores de veículos, prestadores de serviços contratados e adequação dos veículos ao transporte escolar;

IV - Apresentar documento ou declaração falsa; e

V - Apresentar má prestação do serviço, conforme constatado pela fiscalização realizada de acordo com o artigo 7º desta Lei, garantido o contraditório e a ampla defesa.

Art. 6º. A não prestação de contas ou a sua reprovação acarretará a suspensão das transferências dos recursos no ano subsequente, até a respectiva regularização, e ensejará a instauração de Tomada de Contas Especial após a adoção das medidas administrativas cabíveis para o ressarcimento do valor.

§ 1º. Os documentos necessários para a prestação de contas serão definidos por Decreto do Poder Executivo.

§ 2º. Havendo paralisação do transporte escolar por parte do Município, será obrigação do Estado realizá-lo.

Art. 7º. Compete à SEDUC o controle do repasse de recursos aos Municípios e a fiscalização da execução do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir.

Art. 8º. O Poder Executivo incluirá na LOA o montante de recursos do Programa Estadual de Transporte Escolar Compartilhado Ir e Vir para cada exercício financeiro, à conta de dotação orçamentária específica.

Art. 9º. A Secretaria Estadual da Educação - SEDUC promoverá, em conjunto com os Municípios interessados, anualmente, o planejamento conjunto das matrículas e turnos de funcionamento das escolas das redes estadual e municipal de ensino da zona rural, de modo a racionalizar e reduzir custos com transporte escolar terrestre e aquaviário.

Art. 10. Tem direito ao transporte escolar público os alunos da Educação Básica, da zona rural, matriculados na Rede Estadual de Educação e que residem a uma distância igual ou superior a 2 km (dois quilômetros) das escolas em que estão matriculados.

Parágrafo único. O ponto de embarque e desembarque de educandos, deverá ter distância máxima a ser percorrida pelo aluno de sua residência não superior a 1 km (um quilômetro), para que este tenha acesso ao veículo de transporte escolar.

Art. 11. Excetuam-se do critério referido no artigo 10, os seguintes casos:

I - Alunos com deficiência temporária ou permanente de locomoção, decorrente de alguma deficiência física, sensorial ou mental;

II - Ausência de acessibilidade arquitetônica ao longo do trajeto e presença de barreiras impeditivas ao exercício do direito de ir e vir com independência e autonomia;

III - Quando no trajeto percorrido há obstáculos físicos, como rodovias, ferrovias, rios, fundos de vale ou outros que obrigam o aluno a utilizar trajeto alternativo mais longo; e

IV - Quando há fatores objetivos de risco que podem colocar o aluno em condições inseguras.

Art. 12. Fica instituído o Comitê Estadual do Transporte Escolar, a ser composto por, no mínimo:

I - 1 (um) representante da Secretaria de Estado da Educação;

II - 1 (um) representante da Rede Estadual de Ensino;

III - 1 (um) representante da Rede Municipal de Ensino;

IV - 1 (um) representante da União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação de Rondônia - UNDIME-RO;

V - 1 (um) representante da Associação Rondoniense de Municípios - AROM; e

VI - 1(um) representante da CACS/FUNDEB de Rondônia.

§ 1º. Cada instituição deverá indicar representantes titular e suplente, para compor o Comitê Estadual do Transporte Escolar, devendo ser registrado em Ata, e dada a devida publicidade na primeira reunião, a ser realizada nos primeiros 60 (sessenta) dias após o início da vigência desta Lei.

§ 2º. Os representantes do Comitê Estadual de Transportes Escolar terão mandato de, no máximo, 2 (dois) anos, permitida 1 (uma) recondução por igual período.

§ 3º. O Comitê do transporte Escolar Estadual terá 1 (um) Presidente eleito por seus pares, podendo ser reeleito uma única vez em exercício subsequente.

§ 4º. A escolha do Presidente do Comitê Estadual do Transporte Escolar deverá recair entre os representantes previstos nos incisos II, III, IV e V do *caput* deste artigo.

§ 5º. O Presidente poderá ser substituído, sendo imediatamente eleito outro membro para completar o período restante do respectivo mandato.

§ 6º. A atuação dos membros do Comitê Estadual de Transporte Escolar não será remunerada e é considerada atividade de relevante interesse social.

§ 7º. O Comitê Estadual de Transporte Escolar não contará com estrutura administrativa própria, cabendo a SEDUC garantir infraestrutura e condições materiais adequadas à execução plena das suas competências.

§ 8º. A criação do Comitê Estadual do Transporte Escolar deverá ser publicada no Diário Oficial dos Municípios e também no Diário Oficial do Estado.

Art. 13. Compete ao Comitê Estadual de Transporte Escolar, as seguintes atribuições:

I - Analisar os Relatórios Anuais, que deverão ser fornecidos pela SEDUC contendo, no mínimo: Município atendido; valor repassado, rota de transporte escolar com quilometragem total;

número de alunos atendidos; quantidade de ônibus e descrição da aplicação dos recursos, possibilitando que o Comitê emita parecer conclusivo quanto ao programa, no exercício do exame do relatório;

II - Verificar a correta aplicação dos recursos, podendo requisitar ao Governo do Estado e aos Municípios cópias dos documentos que julgar necessário ao esclarecimento de quaisquer fatos relacionados à aplicação dos recursos do Transporte Escolar;

III - Realizar visitas técnicas para verificar a adequação e a regularidade do Transporte Escolar;

IV - Requisitar informações e solicitar aos órgãos de controle e fiscalização apoio nas ações propostas pelo Comitê;

V - Emitir recomendações, e observações de caráter geral e preventivo, específico e corretivo, às autoridades públicas, com vistas à efetiva garantia do cumprimento do programa;

VI - Publicar e difundir as boas práticas do projeto, como também da funcionalidade dos ônibus escolares nos municípios; e

VII - Emitir opiniões, pareceres, recomendações e propostas sobre melhorias no projeto de lei, reformas de suas regulações, assim como sugerir ações em busca de melhorias no programa.

Art. 14. Os veículos a serem empregados no serviço de transporte escolar rural objeto de terceirização, que estejam no cumprimento de objeto de edital de contratação pública, em conformidade com a Lei nº 1.571, de 13 de janeiro de 2006.

Parágrafo único. Os veículos da frota própria pertencentes aos municípios não se enquadram no regramento do *caput* deste artigo, podendo este ter quaisquer idades, desde que devidamente regular e estejam habilitados a prestar a atividade.

Art. 15. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Palácio do Governo do Estado de Rondônia, em 10 de dezembro de 2018, 131º da República.

DANIEL PEREIRA

Governador

DECRETO DE REGULAMENTAÇÃO DA LEI N. 4.426, DE 12/2018 – SUGESTÃO MUNICIPALISTA

SUGESTÃO DO MOVIMENTO MUNICIPALISTA PARA REGULAÇÃO DA LEI, POR MEIO DE DECRETO:

Art. 1º O Programa Estadual de Transporte Escolar IR e VIR, instituído pela Lei N. 4.422, de 10 de dezembro de 2018, reger-se-á pelo disposto neste Decreto.

Art. 2º O Programa Estadual de Transporte Escolar IR e VIR tem por objetivo a transferência de recursos financeiros, de forma direta, aos municípios que realizam o transporte escolar dos alunos da rede estadual de ensino, residentes em zona rural.

§1º Os recursos repassados à conta do Programa Estadual de Transporte Escolar IR e VIR destinar-se-ão a:

I - Gastos com manutenção de veículos escolares rodoviários – de propriedade do município e com Certificado de Registro de Veículo regularizado –, tais como:

a) Despesas com reforma, pneus, câmaras de ar, serviços de mecânica em freios, para-brisas, janelas e acessórios, suspensão, tacógrafo, equipamentos de segurança, hidráulica, suspensão, câmbio, motor, elétrica, funilaria, recuperação de assentos, assoalho, combustível, lubrificantes e outros serviços necessários à adequada manutenção do veículo;

b) Pagamento do Seguro Obrigatório DPVAT e do licenciamento do veículo, correspondentes ao ano da transferência do recurso, como também vistoria de regularidade e taxas oriundas desta.

II - Gastos com manutenção de veículos escolares aquaviários – de propriedade do município e com Registro de Propriedade da Embarcação regularizado –, tais como:

a) Pagamento de despesas com reforma, peças e serviços de mecânica do motor, conjunto de propulsão e equipamentos embarcados, combustíveis, lubrificantes e outros serviços necessários à adequada manutenção da embarcação;

b) Pagamento do Seguro Obrigatório DPEM, das taxas e do registro na autoridade marítima competente, correspondentes ao ano da transferência do recurso.

III - Pagamento de serviços de transporte contratados junto a terceiros que disponibilizem veículos adequados ao transporte escolar;

IV - Aquisição de passe estudantil, quando houver, na região, oferta de serviço regular de transporte coletivo de passageiros.

V – Pagamentos com custeio de pessoal;

- a)** Custeio da folha de pagamento de motoristas, monitores e aqueles que trabalham nos ônibus de formas direta e indireta, para ofertar ao educando o transporte;
- b)** Custeio dos tributos e encargos relacionados aos servidores instados no inciso V;

§2º Na hipótese do inciso III, o prestador de serviço deverá observar a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, nomeadamente as exigências previstas nos arts. 136 a 138, ou, quando for o caso, as Normas da Autoridade Marítima, assim como as eventuais legislações existentes nos âmbitos estadual e municipal.

§3º A hipótese do inciso IV só poderá ser utilizada quando a região for atendida regular e satisfatoriamente por transporte coletivo público, com fácil acesso da residência do estudante e da unidade de ensino aos pontos de embarque e desembarque, assegurando-se condições de deslocamento, acessibilidade e segurança.

Art. 3º A transferência de recursos financeiros, no âmbito do IR e VIR, será efetivada mediante a adesão do município ao programa, através da assinatura de termo de adesão.

§1º A adesão do município ao IR e VIR ocorrerá mediante o preenchimento e assinatura do termo de adesão, observado o modelo do **Anexo I**, a ser celebrado com o Estado, por intermédio da Secretaria de Estado da Educação – SEDUC.

§2º O município deverá efetivar a adesão ao IR e VIR até a primeira quinzena de fevereiro de cada ano, sem prejuízo do repasse ocorrer em 04 (quatro) parcelas previstas no §3º do art. 3º da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018, desde que o transporte dos alunos da rede estadual tenha sido iniciado em conformidade com o calendário estipulado pela SEDUC.

§3º O município que aderir ao IR e VIR após o prazo estipulado no § 2º só receberá as parcelas vincendas.

§4º O município que não aderir ao IR e VIR no primeiro ano de vigência terá, anualmente, prazo até a última quinzena de março para efetivar sua adesão ao programa, aplicando-se o disposto nos §§ 2º e 3º.

Art. 4º O termo de adesão terá vigência de um ano, renovando-se automaticamente por iguais períodos, podendo ser rescindido nos termos dos parágrafos do art. 2º da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018.

§ 1º Na hipótese de rescisão prevista no inciso I do § 1º do art. 2º da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018, a comunicação do município deverá observar o modelo do Anexo II.

§ 2º A formalização da rescisão do termo de adesão se dará após comunicado formal emitido pela SEDUC.

§ 3º O município que rescindir o termo de adesão ao IR e VIR, nos termos do inciso I do § 1º do art. 2º da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018, poderá propor nova adesão, observado o prazo estabelecido no § 4º do art. 3º.

Art. 6º A SEDUC editará, anualmente, até o dia 31 de janeiro, Resolução Conjunta que estabelecerá:

I – O valor dos recursos do IR e VIR a ser repassado a cada município, observando o disposto nos incisos I e II do art. 3º da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018;

II - O valor a ser repassado a cada município será calculado a partir do custo individual do aluno do Estado em cada rota atendida pelo município, somando todas as rotas;

III - As orientações e instruções necessárias à execução do IR e VIR;

IV - As normas e obrigatoriedades para prestação de contas do IR e VIR.

Parágrafo único. Para fins do disposto no inciso II do art. 3º da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018, a resolução da SEDUC deverá considerar todos os custos inerentes à prestação do transporte do educando da rede estadual, sendo custeado o que lhe é devido.

Art. 7º O valor do repasse do IR e VIR, para cada exercício financeiro, será transferido obrigatoriamente em quatro parcelas iguais e sucessivas, em conta corrente específica aberta em instituição financeira oficial, a ser indicada pelo município, nos seguintes períodos:

§1º - 1º parcela – Até o último dia útil do **mês de março**;

§2º - 2º parcela – Até o último dia útil do **mês de maio**;

§3º - 3º parcela – Até o último dia útil do **mês de julho**;

§4º - 4º parcela – Até o último dia útil do **mês de setembro**;

§5º Os recursos repassados do programa de transporte escolar IR e VIR, enquanto não utilizados pelo município, deverão ser aplicados na mesma instituição financeira em que foram depositados.

§6º Os rendimentos provenientes das aplicações financeiras a que se refere o §5º serão destinados, exclusivamente, ao atendimento do objetivo do IR e VIR e sujeitam-se às regras de prestação de contas previstas neste Decreto.

§7º Aos saldos remanescentes do exercício financeiro, aplica-se o disposto nos §§ 6º e 7º do art. 3º da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018.

Art. 8º O município que aderir ao programa IR e VIR prestará contas dos recursos recebidos, na forma estabelecida na Lei.

Parágrafo único. A prestação de contas ocorrerá até o último dia útil do bimestre do ano subsequente, conforme art. 4 da lei de criação do programa.

Art. 9º A prestação de contas dos recursos financeiros transferidos será constituída de:

I - Ofício de encaminhamento;

II - Demonstrativo da Execução da Receita e da Despesa, nos termos do Anexo III;

III - Relação de Pagamentos Efetuados, nos termos do Anexo IV;

IV - Declaração de Cumprimento de Obrigações, nos termos do Anexo V;

V - Extratos bancários da conta corrente específica em que os recursos foram depositados e das aplicações financeiras realizadas.

VI – Relação dos ônibus utilizados (frota própria e terceirizada), contendo placa, origem, ano e modelo, nos termos do Anexo VI;

VII – Relação dos motoristas (frota própria e terceirizada), contendo, dados da CNH, dados pessoais, vínculo empregatício e rota que atua, nos termos do Anexo VII;

VIII – Relação dos monitores (frota própria e terceirizada), contendo, dados pessoais, vínculo empregatício e rota que atua, nos termos do Anexo VIII;

IX – Boletim mensal por ônibus, relacionando os alunos do Estado, que foram objeto de transporte pelo programa, nos termos do Anexo IX;

Parágrafo único. Em caso de rescisão do Termo de Adesão, a prestação de contas dos recursos recebidos e a devolução de eventuais saldos remanescentes deverão ocorrer em até trinta dias, contados da data de recebimento, pelo município, do comunicado formal da rescisão emitido pela SEDUC.

Art. 10º A não prestação de contas ou a sua reprovação acarretará:

I - A inadimplência do município com a respectiva inscrição;

II - A suspensão das transferências dos recursos, até a respectiva regularização;

III - A instauração de tomada de contas especial após adoção das medidas administrativas cabíveis para o ressarcimento do valor.

Art. 11º Após a entrega ou regularização da prestação de contas pelo município, desde que não tenha havido paralisação dos serviços de transporte escolar, as parcelas suspensas serão disponibilizadas pela SEDUC.

Art. 12º Constatadas quaisquer denúncias ou irregularidades referentes à execução do programa IR e VIR, a SEDUC determinará diligências ao município, estabelecendo prazo máximo de 30 (trinta) dias, a partir da data do recebimento da notificação, para apresentação de justificativas e alegações de defesa ou devolução dos recursos transferidos, atualizados pela taxa SELIC.

Art. 13º Toda documentação relativa à execução do programa IR e VIR deverá ficar à disposição do Tribunal de Contas do Estado, da SEDUC e da Controladoria Geral do Estado, para subsidiar, sempre que necessário, os trabalhos de auditoria, de fiscalização, de inspeção e de análise da sua prestação de contas.

Art. 14º As transferências de recursos do programa IR e VIR ao município serão suspensas nas hipóteses do art. 5º da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018.

Art. 15º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

DANIEL PEREIRA

Governador

MODELO - ANEXO I “Termo de Adesão”

(a que se refere o § 1º do art. 3º do Decreto modelo -sugerido.)

PROGRAMA ESTADUAL DE TRANSPORTE ESCOLAR – IR VIR

TERMO DE ADESÃO N° _____/_____

O Município de _____, neste ato representado pelo(a) Prefeito(a) _____, nacionalidade, estado civil, carteira de identidade, órgão emissor, UF, residente e domiciliado(a) na Avenida/Rua/Praça, nº, bairro, na cidade de, UF, manifesta sua adesão ao **PROGRAMA IR e VIR**, destinado ao atendimento do transporte dos educandos da rede estadual de ensino residentes em zona rural, que utilizem o transporte escolar, instituído pela Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018, e se declara ciente das normas e procedimentos que disciplinam o programa.

Os recursos financeiros deverão ser creditados nos seguintes dados bancários:

Código do Banco: _____ Código da Agência: _____ N° da Conta bancária:
_____, _____ de _____ de

Cidade do Prefeito _____, de _____ de 2019

Prefeito(a) Municipal

MODELO - ANEXO II “rescisão”

(a que se refere o § 1º do art. 4º do *Decreto modelo -sugerido.*)

PROGRAMA ESTADUAL DE TRANSPORTE ESCOLAR – IR e VIR

SOLICITAÇÃO DE RESCISÃO DO TERMO DE ADESÃO Nº _____/_____

O Município de _____, neste ato representado pelo
(o) Prefeito(a) _____,
nacionalidade, estado civil, carteira de identidade, órgão emissor, UF, residente e domiciliado(a) na
Avenida/Rua/Praça, nº, bairro, na cidade de, UF, manifesta interesse pela rescisão do Termo de
Adesão ao IR e VIR, assegurando a manutenção dos serviços destinados ao atendimento do
transporte dos alunos da rede estadual de ensino até o término do ano letivo em curso, conforme
previsto no inciso I do § 1º do art. 2º, da Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018.

Cidade do Prefeito _____, de _____ de 2019

Prefeito(a) Municipal

MODELO - ANEXO III “demonstrativo de receitas e despesas”

(a que se refere o inciso II do art. 9º do *Decreto modelo -sugerido.*)

PROGRAMA ESTADUAL DE TRANSPORTE ESCOLAR – IR e VIR

DEMONSTRATIVO DA EXECUÇÃO DA RECEITA E DA DESPESA

EXERCÍCIO FINANCEIRO:	
Prefeitura Municipal:	
CNPJ:	
Dados Bancários:	
Nome Banco:	
Código Agência:	
Nº Conta Bancária:	
DESCRIÇÃO RECEITA	DESPESA
Saldo do Exercício Anterior	
Recursos Recebidos da SEE	
Aplicação Financeira	
Recursos Próprios do Município	
Despesas Realizadas do IR e VIR	
Despesas vedadas (Restituídas)	
TOTAL	
Saldo Final	
Percentual Executado	
Autenticação:	
Data: ____/____/____	

Cidade do Prefeito _____, de _____ de 2019

Prefeito(a) Municipal

MODELO - ANEXO V “declaração de cumprimento de obrigações”

(a que se refere o inciso V do art. 9º do *Decreto modelo -sugerido.*)

PROGRAMA ESTADUAL DE TRANSPORTE ESCOLAR – IR e VIR

DECLARAÇÃO DE CUMPRIMENTO DE OBRIGAÇÕES

EXERCÍCIO _____

Declaro para os devidos fins que este município:

- I - Garantiu o transporte dos alunos da rede estadual de ensino nos duzentos e dez dias letivos;
- II - Observou a Lei Federal nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, nomeadamente as exigências previstas nos arts. 136 a 138, relativamente aos condutores de veículos, prestadores de serviços contratados e adequação dos veículos ao transporte escolar;
- III - observou as determinações da Lei Federal nº 8.666, de 21 de junho de 1993, e a legislação suplementar específica aplicável às licitações e contratos na utilização dos recursos do IR e VIR.

Cidade do Prefeito _____, de _____ de 2019

Prefeito(a) Municipal

MODELO - ANEXO VI “relação dos veículos”

(a que se refere o inciso V do art. 9º do *Decreto modelo -sugerido.*)

PROGRAMA ESTADUAL DE TRANSPORTE ESCOLAR – IR e VIR

**RELAÇÃO DOS VEÍCULOS DISPONÍVEIS NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS,
OBJETO DO PROGRAMA IR E VIR**

Marca	Ano	Modelo	Quant. de lugares	Origem (própria / terceirizado)	Placa	Renavan

Declaro que as informações acima, são fidedignas e sou responsável pelas mesmas.

Cidade do Prefeito _____, de _____ de 2019

Prefeito(a) Municipal



MODELO - ANEXO VII “relação dos motoristas”

(a que se refere o inciso V do art. 9º do *Decreto modelo -sugerido.*)

PROGRAMA ESTADUAL DE TRANSPORTE ESCOLAR – IR e VIR

**RELAÇÃO DOS MOTORISTAS DISPONÍVEIS NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS,
OBJETO DO PROGRAMA IR E VIR**

Nome	Idade	Nº CNH	Tipo CNH	Origem (própria / terceirizado)	RG	CPF	Placa Ônibus que atua

Declaro que as informações acima, são fidedignas e sou responsável pelas mesmas.

Cidade do Prefeito _____, de _____ de 2019

Prefeito(a) Municipal



MODELO - ANEXO VIII “relação dos motonitores”

(a que se refere o inciso V do art. 9º do *Decreto modelo -sugerido.*)

PROGRAMA ESTADUAL DE TRANSPORTE ESCOLAR – IR e VIR

**RELAÇÃO DOS MONITORES DISPONÍVEIS NA PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS,
OBJETO DO PROGRAMA IR E VIR**

Nome	Idade	CPF	RG	Origem (própria / terceirizado)	Formação	Placa Ônibus que atua

Declaro que as informações acima, são fidedignas e sou responsável pelas mesmas.

Cidade do Prefeito _____, de _____ de 2019

Prefeito(a) Municipal

MODELO - ANEXO IX “Boletim Mensal de Alunos Transportados”

(a que se refere o inciso V do art. 9º do Decreto modelo -sugerido.)

PROGRAMA ESTADUAL DE TRANSPORTE ESCOLAR – IR e VIR

BOLETIM MENSAL POR ÔNIBUS DOS ALUNOS DO ESTADO QUE UTILIZARAM O PROGRAMA IR E VIR

Mês: (Janeiro, etc...)

Rota: (possível nome da rota)

Motorista: (nome do motorista)

Monitor: (nome do monitor)

Ônibus: (placa)

Tipo: (Próprio ou terceirizado)

Nome do aluno	Local de embarque	Dia do Embarque	Escola de Desembarque

Declaro que as informações acima, são fidedignas e sou responsável pelas mesmas.

Cidade do Prefeito _____, de _____ de 2019

Prefeito(a) Municipal

TERCEIRIZAÇÃO DO TRANSPORTE X TRANSPORTE PRÓPRIO

Os custos fixos analisados sobre os gastos referentes ao veículo ônibus para o transporte do educando da zona rural, a serem considerados todos os custos fixos do veículo e de pessoal, encargos trabalhistas, depreciação de frota e demais concernentes à matéria, verificou-se não ser a proposta mais vantajosa a utilização de frota própria.

Para a apuração dos custos variáveis, foram realizados cálculos utilizando valores reais praticados pelo setor de compras. Nos cálculos da previsão dos custos que aquele ente público foi considerado a quantidade de 210 (duzentos e dez) dias que os veículos percorreram no ano letivo do educando.

Ao comparar os valores pagos por quilômetros rodados, a terceirização do veículo, com os valores gastos com a própria frota, verifica-se que a locação do veículo é mais onerosa para o município. Mas, de forma diferente acontece com os custos por quilômetro rodado do veículo ônibus, pois em mantendo a frota própria, a rota é que se torna mais onerosa.

Dessa forma, constata-se vantajosidade ao município a terceirização do transporte escolar rural. O presente estudo apresenta similaridade com diversos outros estudos, no qual demonstram que o transporte escolar próprio mantido pela prefeitura é mais oneroso em cerca de 74% do valor do transporte terceirizado.

Com os resultados apurados, é possível aos gestores de municípios tomarem decisões e direcionarem o dinheiro público em outras áreas prioritárias para a população. Para estudos mais aprofundados, é necessário adentrar-se a: análise de todas as rotas que a instituição pública oferece no transporte escolar, tanto as terceirizadas quanto as próprias; utilização de métodos de custos para estimar o impacto nos custos finais com a comparação entre os custos fixos e variáveis com o custeio por absorção e, por último, desenvolver um trabalho que possibilite demonstrar o percentual gasto com o transporte escolar dos valores repassados aos municípios pela esfera estadual e federal.

FUNCIONAMENTO DO IR E VIR APARTIR DE 2019

Instituído pela Lei nº 4.426, de 10 de dezembro de 2018, o Programa de Transporte Escolar Compartilhado IR e VIR, se tornará uma realidade no ano de 2019, consistindo na desburocratização do repasse aos municípios que realizarem o transporte dos alunos do Estado, de forma direta, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congêneres.

Espera-se com este programa dar legalidade, celeridade, desburocratizar a máquina estatal de atribuições desnecessárias, permitindo assim que a SEDUC possa exercer suas atividades de fiscalização e acompanhamento do bom andamento das ações prestadas pelos municípios.

ADESÃO AO IR E VIR

Após a publicação por parte do Estado, por meio da Secretaria Estadual da Educação, das informações da base de alunos da área rural, informando os estudantes de cada municipalidade, suas localizações, suas escolas e períodos, com que possui o Estado interesse em compartilhar rota com os municípios, fica a cargo das Administrações Municipais o procedimento de adesão, que será mediante sua apresentação de Termo de Adesão.

O procedimento de adesão é simplificado, com vigência de 12 (doze) meses, podendo ser renovado automaticamente, por iguais períodos, sendo rescindido a qualquer tempo mediante prévio comunicado do interesse das partes.

REPASSE DOS RECURSOS AOS MUNICÍPIOS

Como já demonstrado, o repasse ocorrerá aos moldes adotados pelo FNDE aos municípios, sendo por meio de transferência direta pela SEDUC, para o objetivo exclusivo de custear as despesas diretas ou indiretas dos municípios com o transporte de educandos da rede estadual de ensino, residentes na zona rural do Estado de Rondônia, sem qualquer necessidade de convênio, acordo, ou instrumentos congêneres.

Este repasse, ocorrerá em 04 (quatro) distintas parcelas, conforme estabelecido em Decreto pelo Chefe do Executivo Estadual, o que não deverá inviabilizar as finanças do Estado, e permitirá as gestões municipais a regularidade nos seus compromissos para manutenção dessa atividade essencial ao acesso à Educação, a serem realizadas nas datas de:

- ✓ 1º parcela – Até o último dia útil do **mês de março**;

- ✓ 2º parcela – Até o último dia útil do **mês de maio**;
- ✓ 3º parcela – Até o último dia útil do **mês de julho**;
- ✓ 4º parcela – Até o último dia útil do **mês de setembro**;

A transferência ocorrerá para conta criada pelas Administrações Municipais, exclusiva para o programa, aberta em instituição financeira oficial realizando todos os procedimentos habituais de aplicação do saldo, quando este não for utilizado.

DA EXECUÇÃO DO PROGRAMA

O programa traz mudanças robustas na dinâmica de aferição do custo/aluno, como também na forma de execução, sendo importante considerá-las, de forma a aclarar a comunidade municipalista.

Da metodologia de cálculo do custo do aluno do Estado e valor a ser repassado

Uma das principais pautas do movimento municipalista foi a definição exata e, sem margens de dúvida, quanto ao valor que seria objeto de transferência aos municípios. Neste sentido, não bastava apenas a regulamentação por transferência automática, mas a criação de uma métrica adequada e coerente aos serviços prestados pelos municípios.

Neste intento, a SUPEL, foi cirúrgica ao divulgar o Caderno Técnico do Transporte Escolar, criando a partir deste documento uma base oficial do custo deste. Logo, os demais procedimentos foram complementares a justa pactuação para com os entes, sendo calculado pelo valor do aluno do estado individualizado por trecho (rota), ou seja, cada ônibus terá um determinado custo, objeto da seguinte aferição:

- ✓ Aluno do Estado no ônibus – variável (AE)
- ✓ Aluno do Município no ônibus - variável (AM)
- ✓ Km total percorrido pelo ônibus por dia – variável (kmDia)
- ✓ Custo do km ônibus da rota (pelo do caderno técnico da SUPEL) – variável (R\$km)
- ✓ Quant. de alunos no ônibus – Variável (QuantAlunos)
- ✓ Dias letivos – Variável (DiasLet)
- ✓ Valor do Estado – variável (VE)
- ✓ Valor do Município – variável (VM)
- ✓ Custo Aluno ônibus – variável (CA)

$$\text{Custo aluno \u00f4nibus} = \left(\frac{[kmDia * R\$km] * DiasLet}{QuantAlunos} \right)$$

$$VE = (CA * AE)$$

Desta forma, o valor a ser repassado correspondente ao aluno do Estado estar\u00e1 mais pr\u00f3ximo da realidade, j\u00e1 que n\u00e3o ser\u00e1 um valor padr\u00e3o para todas as rotas e sim para cada \u00f4nibus o custo proporcional ao ve\u00edculo utilizado. Isso porque tal custo possui vari\u00e1veis discrepantes, tendo rotas que possuem menos alunos do Estado e outras que possuem mais, o que enseja a pormenoriza\u00e7\u00e3o do custo individual e depois uma somat\u00f3ria.

$$\text{Valor do repasse} = (\text{SOMA DE TODOS OS VE})$$

Tal como o quesito composi\u00e7\u00e3o do valor sofreu uma grande regulamenta\u00e7\u00e3o, o mesmo ocorre no quesito utiliza\u00e7\u00e3o dos recursos, pelos quais o novo regramento permite que todos os custos oriundos da manuten\u00e7\u00e3o da frota pr\u00f3pria sejam abarcados, como tamb\u00e9m o pagamento da frota terceirizada.

Das atividades custeadas com o repasse do programa IR e VIR

Nesta senda, destinar-se-\u00e3o os recursos do programa ir e vir a qualquer custeio que esteja diretamente ligado ao transporte do aluno, sendo obrigatoriamente no objeto, n\u00e3o pairando a possibilidade de aplica\u00e7\u00e3o em objetos relacionados de forma secund\u00e1ria, como recupera\u00e7\u00e3o de estradas e pontes.

Podendo ser gastos na manuten\u00e7\u00e3o da frota rodovi\u00e1ria e aquavi\u00e1rios, com as atividades de:

- ✓ Reforma da frota, pneus, c\u00e2maras de ar, servi\u00e7os de mec\u00e2nica em freios, para-brisas, janelas e acess\u00f3rios, suspens\u00e3o, tac\u00f3grafo, equipamentos de seguran\u00e7a, hidr\u00e1ulica, c\u00e2mbio, motor, el\u00e9trica, funilaria, recupera\u00e7\u00e3o de assentos, assoalho, combust\u00edvel, lubrificantes e outros servi\u00e7os necess\u00e1rios para a adequada manuten\u00e7\u00e3o do ve\u00edculo espec\u00edfico ao transporte de alunos;

Ainda neste, os munic\u00edpios poder\u00e3o se utilizar do recurso para regularidade de documenta\u00e7\u00e3o dos mesmos, para cobrir:

- ✓ Pagamento do Seguro Obrigat\u00f3rio DPVAT e DEPEM, como tamb\u00e9m taxas e do licenciamento do ve\u00edculo, correspondentes ao ano da transfer\u00eancia do recurso, como tamb\u00e9m vistoria de regularidade e taxas oriundas desta.

Prática já utilizada anteriormente na modalidade convênio, os municípios poderão realizar o pagamento de execução direta e indireta, ou seja:

- ✓ Pagamento de serviços de transporte contratados junto a terceiros, que disponibilizem veículos adequados ao transporte escolar;
- ✓ Custeio da folha de pagamento de motoristas, monitor e aqueles que trabalham nos ônibus de forma direta e/ou indireta, para ofertar ao educando o transporte;
- ✓ Custeio de encargos trabalhistas oriundos da execução direta;

Outra inovação advinda da nova Lei que regulamenta o programa é a previsão para custeio de passe estudantil, sendo:

- ✓ Aquisição de passe estudantil, quando houver na região oferta de serviço regular de transporte coletivo de passageiros.

Da regularidade dos pagamentos

As administrações, embora possam contar com a celeridade no recebimento dos recursos, não poderão deixar de seguir as devidas orientações e observâncias da legislação quanto ao processo de pagamento, em especial as estabelecidas na Lei Federal 4.320/64, que regula as normas do direito financeiro, devendo todos os processos de pagamento deste programa estarem compostos de, no mínimo:

- ✓ Contrato assinado com o fornecedor, se o caso exigir;
- ✓ Empenho prévio da despesa orçamentária, com a devida dotação condizente com a ação, objeto da liquidação;
- ✓ Nota fiscal, em 1ª via ou documento equivalente definido pela legislação específica, nos casos de impostos e tributos;
- ✓ Regularidade fiscal do credor;
- ✓ Liquidação da despesa;
- ✓ Ordem de pagamento processada;

Da prestação de contas

Não é demais reforçar que as Administrações Municipais de Rondônia deverão continuar prestando contas destes recursos, conforme preconiza a Carta Magna, em especial no artigo 70 da CF. Todavia, essa prestação de contas dos executivos municipais permite sua simplicidade tendo a municipalidade de demonstrar a prestação do transporte escolar aos alunos do Estado, a

regularidade deste transporte, bem como o detalhamento das despesas que foram gastas exclusivamente no objeto pactuado no programa.

As despesas realizadas deverão ser comprovadas por meio de documentos originais em 1ª via (notas fiscais, faturas, recibos). Todos os documentos comprobatórios das despesas deverão ser emitidos em nome do Município, contendo a identificação do Termo de Adesão, assim como dos demais dados cadastrais da Administração Municipal.

Devem estar presentes, ainda, carimbos de atestado (declaração), com assinatura dos responsáveis pelo recebimento dos materiais ou serviços, de que estes foram entregues e/ou prestados.

Apensados ao documento fiscal, deve-se constar o número do cheque ou comprovante de transferência bancária relativa ao pagamento realizada pela administração municipal.

Para que não paire dúvidas nas Secretarias Municipais de Educação, o procedimento de prestação de contas do PROGRAMA IR E VIR consistirá na comprovação pela Administração Municipal da Execução dos recursos em conformidade com o programa (Lei e Decreto), incluindo o saldo que por ventura seja objeto de reprogramação para o exercício anterior, e os rendimentos auferidos na aplicação financeira.

De acordo com o modelo de regulamentação proposto pelo movimento municipalista à SEDUC, a comprovação da utilização dos recursos financeiros será constituída de:

- ✓ Ofício de encaminhamento;
- ✓ Demonstrativo da Execução da Receita e da Despesa, nos termos do Anexo III;
- ✓ Relação de Pagamentos Efetuados, nos termos do Anexo IV;
- ✓ Declaração de Cumprimento de Obrigações, nos termos do Anexo V;
- ✓ Cópia dos documentos que atestam a regularidade da prestação terceirizada
 - 1) Extrato da publicação da homologação do processo licitatório;
 - 2) Extrato da publicação do Contrato;
 - 3) Nota de empenho global;
- ✓ Relação dos veículos objeto de atuação (frota própria e frota terceirizada)
- ✓ Comprovante dos condutores de cada veículo, em consonância ao art. 138 do CTB;
- ✓ Comprovante dos monitores de cada veículo;
- ✓ Extratos bancários da conta corrente específica em que os recursos foram depositados e das aplicações financeiras realizadas.

PRÓXIMO PASSO DO PROJETO

A entidade busca somar esforços para regulamentar e colocar em funcionamento, no exercício de 2019, esta nova metodologia de repasse dos recursos para transporte escolar compartilhado. Entretanto, esta não é a única missão, quando agora os esforços somam-se na criação de condições para que todas as Administrações Municipais possam fazer a gestão, controle, monitoramento, acompanhamento e a correta fiscalização da execução dos serviços de transporte escolar, sejam estes de forma direta ou indireta.

Este processo, necessariamente, passa por uma implantação tecnologia, capaz de automatizar processos, rotinas, e dar segurança aos gestores municipais em todos os procedimentos, desde a correta aferição do deslocamento do aluno até o embarque, até mesmo o tempo que este fica dentro do veículo.

Para isso, é preciso rever, não apenas os custos e a qualidade do transporte escolar que se busca, mas a condições que se espera do educando, desde a sua permanência dentro deste ônibus até chegar a escola e o mesmo o deslocamento ao ponto de embarque.

Por isso, a entidade realizou estudos mais aprofundados, considerando estudantes, ônibus, rotas, e passando por uma contundente análise de dados e de soluções apresentadas no mercado, identificando processos de gestão, metodologias, custos, coeficientes compostos, estudos de malha viária, assim como demais cálculos, afim de possibilitar de forma dinâmica a otimização do processo.

É preciso criar ferramentas que possam fornecer não apenas aos gestores, mas à sociedade como um todo, informações corretas e coerentes, como exemplo:

- ✓ Período da viagem de cada ônibus (início ao fim);
- ✓ Tempo embarcado de cada aluno (início ao fim);
- ✓ Percalços que possam ocorrer no trajeto (desvio, atoleiro, ponto, etc...);
- ✓ Distância percorrida entre a casa do aluno até o seu embarque;
- ✓ Distância de fato percorrida pelo ônibus;
- ✓ Velocidade média das viagens;
- ✓ Custo individual por ônibus (diretos e indiretos);
- ✓ Mapa adequado das rotas utilizadas;

A etapa final que a entidade espera entregar aos seus associados será a disponibilização de solução sistêmica, capaz de permitir o controle de todos os procedimentos que envolvem a atividade do transporte escolar, favorecendo um cálculo com exatidão do custo do ônibus, do aluno, da rota, assim como estipulando as geometrias horizontal e vertical das rotas e a roteirização

destas logísticas, a fim de propiciar ao gestor a melhor condicionante a suas características, pelas quais sempre levarão em consideração o educando.

CONCLUSÃO

O transporte escolar é o meio de oferecer aos alunos moradores de zonas rural ou afastadas acesso à educação com parâmetros iguais aos dos moradores do centro urbano. O Estado de Rondônia possui mais de 52 mil estudantes que necessitam deste instrumento de acesso ao ensino, com mais de 1.300 rotas de ônibus que atendem as duas redes da educação (municipal e estadual).

Por se tratar de um sistema que exige grande quantidade de recursos, seus custos merecem destaque, sendo apenas no exercício de 2018, investimentos superiores a R\$ 100 milhões dos entes municipais e estaduais, sem que estes apresentem um transporte de qualidade aos educandos. Nesse contexto, o presente trabalho buscou contribuir para a discussão do transporte escolar rural no Estado, resgatando elementos importantes das ações sociais estaduais para o desenvolvimento de políticas municipalistas e gerar conhecimento para o setor, com informações sobre custos relacionados à oferta do serviço de transporte escolar rural.

O trabalho foi realizado com o subsídio composto de informações técnicas fornecidas pela SEDUC. A salientar, o municipalismo mantém quase a totalidade de seus serviços de transporte escolar de forma terceirizada. Tais fundamentos justificam a importância de se alterar a metodologia da transferência de convênio para transferência direta.

É necessário verificar uma nova possibilidade de se trazer celeridade e diminuição da burocracia à transferência de recursos pelo Estado, para custeio do transporte escolar compartilhado. De posse dos cálculos, permitiu-se a comparação, chegando-se à conclusão de que se faz necessário criar legislação específica a essa prática, regulamentar e normatizar seu funcionamento.

Conclui-se ainda que, para as municipalidades que recebem o recurso destinado ao transporte escolar, é mais vantajosa a terceirização realizada atualmente.

Cabe ressaltar que, 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 ônibus 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 grande 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 este prestado de forma direta ou terceirizada

Ademais, atualmente necessita-se adequar a transferência para o cenário econômico e a crise que se acentua nas administrações municipais, por isso a transferência direta seria crucial para solucionar este problema.

Este projeto trará um novo momento para a Educação do Estado de Rondônia, regulamentando uma ação de política pública, com sensibilidade e olhar municipalista.

A criação deste programa “Ir e Vir” tem amparo legal suficiente e atende a todos os princípios basilares da oferta de Educação. Em contraponto, a atual forma de convênio encontra questionamentos acerca da legalidade e entendimento contrário à sua finalidade. Para se ter uma ideia da inviabilidade, conforme esboço de um passo a passo realizado pela associação, até ser concluído, o trâmite de um convênio passa por 14 setores da administração estadual, levando mais de quatro meses.

Este projeto procura, em sua essência, adequar o repasse financeiro à sazonalidade financeira do Estado para cobrir tais custos. O programa sugere que os repasses às Prefeituras sejam efetivados pela SEDUC em quatro parcelas distintas. As transferências poderão ser efetuadas a partir da publicação dos valores estabelecidos para cada ente municipal, devidamente elaborado o cronograma de desembolso. Os parâmetros para a definição dos valores deverão possibilitar um cálculo isonômico e real a ser transferido para cada municipalidade, considerando, além do número de alunos, os quilômetros rodados. A medida deve padronizar a média de preço pago, podendo beneficiar também a gestão estadual.

EXPEDIENTE EXECUTIVO

O Conselho Diretor da AROM, que apreciou e deliberou pela aprovação deste projeto, é composto pelos membros:

Airton Gomes – Presidente - Prefeito de Cerejeiras
Claudio Santos – Vice-Presidente e Prefeito de Theobroma
Izael Dias – Secretário-Geral – ex-Prefeito de Cabixi
Gislaine Clemente - Tesoureira – Prefeita de São Francisco do Guaporé
Luiz Ademir Shock – 1º Titular do Conselho Fiscal – Prefeito de Rolim de Moura

ELABORAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

O Projeto IR E VIR foi desenhado pelo corpo técnico da AROM, formado pelos colaboradores:

Roger André Fernandes – Diretor Executivo
Ivonete Caja – Assessora Jurídica
Willian Luiz Pereira – Coordenador dos Estudos Técnicos
Evandro Moreira Tavares – Diretor de Comunicação

