



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS

---

**RESOLUÇÃO DO CONSELHO UNIVERSITÁRIO (CONSUNI)**

**N.º 06/2011**

Dispõe sobre a participação da Universidade Federal do Tocantins no Projeto Transporte Escolar – Pesquisa Nacional Custo Aluno.

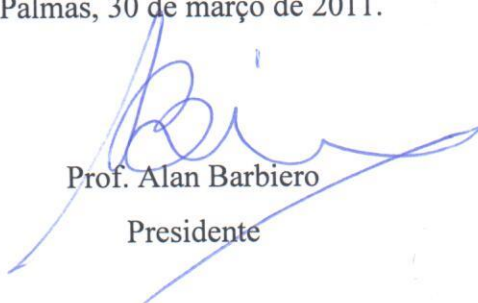
O Egrégio Conselho Universitário (Consuni) da Universidade Federal do Tocantins (UFT), reunido em sessão ordinária no dia 30 de março de 2011, no uso de suas atribuições legais e estatutárias,

**RESOLVE:**

**Art. 1º** Aprovar a participação da UFT na condução do Projeto Transporte Escolar – Pesquisa Nacional Custo Aluno (em anexo).

**Art. 2º** Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Palmas, 30 de março de 2011.

  
Prof. Alan Barbiero  
Presidente



SERVIÇO PÚBLICO FEDERAL  
UNIVERSIDADE FEDERAL DO TOCANTINS

---

*Anexo à Resolução n.º 06/2011 do Consuni*

## **Projeto Transporte Escolar – Pesquisa Nacional Custo Aluno**

**Identificação do Proponente:** Universidade Federal do Tocantins por meio do Núcleo de Estudos Contemporâneos - NECON

### **Apresentação do Projeto:**

#### **1 - Introdução**

A garantia do acesso à educação por parte dos alunos que residem nas áreas rurais do país se dá, em muitos casos, com a dependência do fornecimento gratuito de um transporte público. Para tal, grandes são os desafios enfrentados pelos gestores, que possuem a responsabilidade legal do fornecimento do transporte escolar rural a todos os alunos da rede pública de ensino. Dentre tais desafios está no custeio do serviço prestado.

Como diz a Constituição Federal, cabe a cada ente federado garantir o transporte dos alunos da sua rede de ensino. No entanto, em muitos municípios brasileiros recai sobre o município a responsabilidade do transporte dos alunos da rede estadual de ensino.

Para realizar esse transporte, o município tem o direito de receber, mediante convênio, recursos do Estado referentes a cada aluno da rede estadual transportado. Entretanto, nessa relação existem conflitos no que diz respeito ao valor do repasse. Enquanto municípios afirmam gastarem mais do que o valor repassado, os Estados questionam os valores dos gastos colocados pelos municípios.

Dessa forma, pela inexistência de um procedimento único, de âmbito nacional para definição do custo do transporte escolar rural, e pelo desconhecimento desse valor nas diferentes regiões do país, o problema que surge é como encontrar os valores de custo desse serviço, levando-se em conta as particularidades existentes nas diferentes regiões brasileiras.

#### **2 - Justificativa**

Uma das grandes preocupações atuais do governo federal é a educação. Nesse sentido, foi criado o Plano de Desenvolvimento da Educação - PDE, pelo Ministério da Educação - MEC, tendo como prioridade o desenvolvimento de uma educação básica de qualidade. Para isso, o PDE inclui programas específicos, metas de qualidade para a educação básica, além de prever o acompanhamento e a assessoria aos municípios com baixos indicadores de ensino.

Dentre os programas desenvolvidos no PDE tem-se o denominado Caminho da Escola. O Caminho da Escola é o programa de transporte escolar para estudantes da educação básica



que residem na zona rural, criado em 2007. Esse programa tem como alguns de seus objetivos a renovação da frota atualmente utilizada para o transporte de escolares no Brasil, a promoção da sua padronização, a redução dos preços desses veículos, bem como a transparência no processo de sua aquisição. Tudo isso com o intuito de garantir a segurança e a qualidade do serviço prestado para essa parcela importante da sociedade (FNDE, 2010).

Todas as ações incorporadas dentro desse programa buscam fazer com que o transporte escolar não seja um empecilho para que estudantes das áreas rurais, residentes nas mais variadas regiões do país, acessem as unidades de ensino, mas sim um facilitador nesse processo. Dessa forma, a oferta de um serviço de transporte de qualidade pode trazer como benefícios um melhor acesso dos estudantes às escolas, a redução da evasão escolar e a maior permanência nas escolas por parte desses alunos.

A importância de todas essas ações direcionadas para o transporte escolar rural se justifica pela carente situação que vive hoje o setor. Veículos velhos, impróprios para o transporte de pessoas, má distribuição da rede física de ensino na área rural, vias precárias e sem manutenção adequada, e carência de instrumentos para a gestão desse serviço é uma realidade no país.

Diante de tamanhos desafios, cabe ao programa Caminho da Escola desenvolver e implementar um conjunto de ações que se articulem de modo a garantir a melhoria contínua da qualidade do serviço de transporte escolar oferecido aos estudantes da zona rural.

No entanto, ainda não se tem, no país, um entendimento dos custos relacionados a esse serviço, o que acaba promovendo conflitos entre aqueles que possuem a responsabilidade de custear tal atividade. Além disso, não existem parâmetros claros e homogêneos para todo o país, para o processo de estimativa dos valores a serem pagos tanto para a terceirização do serviço, no caso de licitação, como nos convênios de repasse de recurso firmados entre Estados e Municípios. Nesse último, tais convênios são necessários para custear o transporte realizado pelos municípios dos alunos da rede estadual de ensino.

Diante do exposto, e conhecendo a complexa relação que envolve a remuneração desse serviço e seus custos, propõe-se a estruturação e o desenvolvimento de uma pesquisa amostral, de âmbito nacional, para o levantamento dos dados e a estimativa do custo do transporte escolar rural nas mais diferentes regiões do país, em seus diferentes modos (aquaviário e rodoviário).

Aspectos históricos, econômicos e culturais fizeram do campo um lugar esquecido por muitos, isolado, com baixa ocupação, baixa densidade demográfica, em grande parte dos casos com poucas oportunidades de emprego e, principalmente, carente de serviços básicos como saúde e educação. Em diversos casos, para a consecução de tais serviços necessários ao dia a dia do cidadão, é preciso deslocar-se para cidades mais próximas (HOWLEY; HOWLEY; SHAMBLIN, 2001). Assim, dada a segregação existente no meio rural, o transporte rural emerge como um forte aliado da integração social e em espacial desse meio, caracterizando-se como elemento importante para a viabilização dos deslocamentos às cidades e o acesso aos mais diversos serviços (PEGORETTI; SANCHES, 2004).

Diante disso, a busca pelo resgate da cidadania dos residentes das áreas rurais, e da proposta de manutenção desses moradores em sua região original, o campo, se materializam em políticas de governo. Atualmente o foco dessas políticas no Brasil volta-se para o transporte escolar rural, entendido como uma das principais formas de garantia de acesso às



escolas e instrumento indispensável para assegurar a essa comunidade um dos serviços básicos essenciais, que é a educação. Visa-se, com isso, possibilitar que os moradores de áreas rurais se desenvolvam e criem oportunidades para melhoria de sua condição de vida.

Nesse sentido, o Transporte Escolar Rural surge para responder a necessidade que o aluno que reside e/ou estuda em área rural tem de acessar as escolas. Portanto, segundo CEFTRU/FNDE (2008), o Transporte Escolar Rural é o “deslocamento que ocorre a partir da intenção dos alunos que residem e/ou que estudam em área rural e sua finalidade é permitir que o aluno se desloque e possa estudar”.

No entanto, o transporte escolar rural no Brasil apresenta alguns aspectos negativos. Grandes distâncias percorridas, vias em estado de conservação ruim, veículos inadequados e com idade avançada, superlotação e falta de uma regulação apropriada, são fatores que deterioram a qualidade do transporte escolar rural.

Um dos pontos importantes desse sistema é a distância que os alunos precisam percorrer para chegarem até as escolas, que mostra a falta de um planejamento adequado. Nesse aspecto, pesquisa realizada pelo Ceftru e FNDE identificou rotas com extensão de até 140 km, existindo muitas rotas acima dos 50 km de extensão, correspondendo estas últimas a cerca de 30% do total (CEFTRU/FNDE, 2007 e CEFTRU/FNDE, 2009).

De acordo com os resultados da pesquisa, 32,4% das rotas levantadas possuem tempos de viagem entre 60 e 90 minutos. É importante ressaltar a grande quantidade de rotas (13,7%) que apresenta tempos de percurso superior a duas horas, chegando a ter rotas com até 4 horas de percurso (CEFTRU/FNDE, 2007).

É importante observar que a distância do percurso não é o único fator responsável pelo alto tempo de deslocamento dos alunos, nem ao desconforto que esses apresentam ao longo do trajeto. Aliado às grandes distâncias percorridas, as condições do transporte oferecido aos alunos não contribui para assegurar um deslocamento seguro e com qualidade. Dentre essas condições do transporte pode-se citar: condições das vias, qualidade dos veículos, taxa de ocupação dos veículos, dentre outras.

Assim, com relação ao sistema viário, por se tratar de área rural é esperado que em sua grande maioria seja composto por vias não pavimentadas. Além disso, as vias por onde os veículos trafegam apresentam condições precárias de trafegabilidade, tendo pouca manutenção, buracos, lamaçais e outras patologias que dificultam o acesso dos veículos a determinados locais. Isso causa mais desconforto aos alunos, aumenta o tempo necessário para realizar os deslocamentos, e gera condições de risco de acidentes.

Já os veículos utilizados para realizar o transporte dos alunos são os mais variados possíveis, sendo encontrado um número considerável, mais de 20%, de veículos impróprios para o transporte de pessoas, ou seja, veículos concebidos e construídos para o transporte de carga (CEFTRU/FNDE, 2007). Assim, esses veículos vão desde carroças puxadas por animais, passando por moto, carro particular, caminhonete, caminhão “pau-de-arara”, vans, micro-ônibus, ônibus, canoa, barco, lancha, etc.

Além do fato da grande diversidade dos veículos serem velhos, com idade média de mais de 16 anos, apresentando má conservação e, além disso, são veículos nem sempre aptos a operarem nas condições do meio rural (CEFTRU/FNDE, 2007).

Grande parte dos aspectos que levaram o transporte escolar rural ao estado atual é reflexo da carência de políticas voltadas para o setor, e também de falhas no processo de



gestão, planejamento e regulação desse serviço. Assim, problemas tais como a taxa de ocupação dos veículos surgem no dia a dia de sua operação.

Dentro desse aspecto, observa-se que em boa parte dos municípios brasileiros, os veículos trafegam com uma quantidade de passageiros superior à sua capacidade. Levantamentos apontam para uma taxa de ocupação média de aproximadamente 1,2. Em outras palavras, o veículo transporta, em média, 20% a mais do que sua capacidade permite. Além disso, são verificadas taxas de ocupação maiores que 3,5. Valores extremos como esses levam a uma condição de superlotação dos veículos, fazendo com que alunos percorram todo o trajeto até as escolas em pé dentro do veículo (CEFTRU, 2008).

Dessa forma, o quadro aqui apresentado para a situação do transporte escolar rural no Brasil, aponta para a necessidade de realizar medidas que possam efetivamente elevar as condições de qualidade do serviço prestado, que é o grande incentivo para a proposta do projeto de estudo aqui apresentado.

## **Objetivo Geral**

Desenvolver pesquisa de campo amostral, de âmbito nacional, para o levantamento dos dados relacionados ao custo operacional do transporte escolar rural brasileiro nos seus diferentes modos de transporte (aquaviário e rodoviário), a fim de se conhecer a realidade desse custo nas diferentes regiões do país. Além disso, realizar estudo para subsidiar a padronização dos veículos e sua regulação.

## **Objetivos Específicos**

- Implementação do plano de logística para realização da Pesquisa Nacional Custo Aluno
- Acompanhar e gerenciar a Pesquisa Nacional Custo-Aluno;
- Estimar o custo - aluno para os diferentes Estados brasileiros;
- Estudo para subsidiar a regulação do transporte escolar rural urbano e a padronização dos veículos utilizados nesse serviço

## **Metodologia**

O estudo será desenvolvido por professores e alunos da Universidade Federal de Tocantins, em parceria com os professores da UnB, sob a coordenação da UFT.

A seguir estão apresentadas as atividades por objetivo específico e os seus respectivos produtos esperados:

## **Macro-atividades do Projeto**

<b>Objetivos Específicos</b>	<b>Macro-Atividades</b>
Implementação do plano de logística para realização da Pesquisa	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Aplicação das técnicas e instrumentos de coleta de dados</li><li>▪ Implementação das formas de coletas dos dados</li><li>▪ Ajustes no Plano Amostral</li></ul>

Nacional Custo Aluno	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificação das instituições de ensino para a parceria no processo de coleta de dados</li> <li>▪ Contato com as instituições de ensino</li> <li>▪ Definição das instituições a se fazer as parcerias</li> <li>▪ Definição das etapas da pesquisa</li> <li>▪ Ajuste e Implementação da logística de coleta</li> <li>▪ Ajuste de cronograma de execução da pesquisa</li> <li>▪ Preparação de material de seleção e treinamento das equipes de campo para as instituições de ensino</li> <li>▪ Aquisição de equipamento de coletor de dados e adequação de sistema de aquisição</li> <li>▪ Aquisição de veículo Ônibus para transporte das equipes de campo no itinerário determinado</li> <li>▪ Definição de sistema de acompanhamento de processos (work Flow)</li> </ul>
Acompanhamento e gerenciamento da pesquisa nacional custo aluno	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Treinamento das equipes</li> <li>▪ Acompanhamento da qualidade dos dados de campo</li> <li>▪ Visita a pontos estratégicos da pesquisa</li> <li>▪ Ajustes do plano logístico</li> <li>▪ Controle do andamento da pesquisa de campo</li> <li>▪ Elaboração de relatórios</li> </ul>
Estimativa do custo aluno para os diferentes estados brasileiros	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consolidação dos dados</li> <li>▪ Análise de qualidade</li> <li>▪ Tratamento dos dados</li> <li>▪ Cálculo dos custos por estado</li> <li>▪ Elaboração de relatório</li> </ul>
Estudo para subsidiar a regulação do transporte escolar rural urbano e a padronização dos veículos utilizados nesse serviço	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Identificação dos aspectos relevantes no processo de regulação do serviço</li> <li>▪ Desenvolvimento dos subsídios necessários para a regulação do setor</li> <li>▪ Levantamento dos aspectos veiculares básicos para padronização dos veículos</li> <li>▪ Proposta para a padronização dos veículos</li> <li>▪ Contratação de órgão/instituto para inspeção e certificação de qualidade dos veículos</li> </ul>

### Macro-Produtos do Projeto

Objetivos Específicos	Macro-Produtos
Implementação do plano de logística para realização da Pesquisa Nacional Custo Aluno	Aquisição dos equipamentos de coleta de dados Aquisição dos veículos para a pesquisa Relação de contatos dos municípios
Acompanhar e gerenciar a Pesquisa Nacional Custo Aluno	Relatórios de acompanhamento da pesquisa
Estimar o custo aluno para os diferentes Estados brasileiros	Valores dos custos calculados por estado
Estudo para subsidiar a regulação do transporte escolar rural urbano e a padronização dos veículos utilizados nesse serviço	Relatório sobre a padronização veicular Relatório sobre a regulação Avaliação das bicicletas



### Cronograma de Execução

Objetivos Específicos	Descrição	Duração (dias)
01	Implementação do plano de logística para realização da Pesquisa Nacional Custo Aluno	720
02	Acompanhamento e gerenciamento da pesquisa nacional custo aluno	720
03	Estimativa do custo aluno para os diferentes estados brasileiros	180
04	Estudo para subsidiar a regulação do transporte escolar rural urbano e a padronização dos veículos utilizados nesse serviço	720
Total		900

### Orçamento (Descrição genérica e previsão de recursos necessários)

Natureza da Despesa			Total R\$
	Código	Especificação	
CUSTEIO	33.90.14	Diária servidor público	20.000,00
	33.90.18	Bolsa de estudo no país	158.000,00
	33.90.20	Bolsa de pesquisa	550.000,00
	33.90.30	Material de Consumo	492.006,18
	33.90.33	Passagens e Despesas de Locomoção	554.411,39
	33.90.36	Outros Serv. Terceiros - Pessoa Física	14.162.571,04
	33.90.39	Outros Serv. Terceiros - Pessoa Jurídica	3.979.381,69
CAPITAL	44.90.51	Obras e Instalações	8.500,00
	44.90.52	Material Permanente	5.518.728,60
CUSTEIO R\$ 19.916.370,30		TOTAL GERAL R\$	25.443.598,90

### Equipe responsável

Membro	Instituição	Registro Funcional	Função
Waldecy Rodrigues	UFT	1127187	Professor Adjunto
Erich Collicchio	UFT	1753192	Professor Adjunto
Jean dos Santos Nascimento	UFT	1413342	Professor Adjunto

Marcus V. A. Finco	UFT	2437019	Professor Adjunto
--------------------	-----	---------	-------------------

Membro	Órgão	Função
Yaeko Yamashita	UnB	Professora Adjunta
José Matsuo Shimoishi	UnB	Professor Adjunto
Joaquim José G. de Aragão	UnB	Professor Adjunto
Kao Yung Ho	UnB	Professor Adjunto
Alexandre Henrique Silva	UnB	Aluno/ Doutorando em Transporte
Adrienne de Capdeville	UnB	Aluna/ Mestranda em Transporte
Rodrigo da Cruz Moreira	UnB	Aluno/ Doutorando em Transporte
Willer Luciano Carvalho	UnB	Aluno/ Doutorando em Transporte

### Percentual de Pesquisadores da UFT

Total de Pesquisadores: 12

Total de Pesquisadores da UFT: 4

Percentual pertencente a UFT: 33,33%

Atende ao §4º, art. 6º do Decreto nº 7.423/12/2010 e Resolução §4º art. 2º da Resolução do CONSUNI nº 03/2011.

### Resultados Esperados

Todas as ações incorporadas dentro desse programa buscam fazer com que o transporte escolar não seja um empecilho para que estudantes das áreas rurais, residentes nas mais variadas regiões do país, acessem as unidades de ensino, mas sim um facilitador nesse processo. Dessa forma, a oferta de um serviço de transporte de qualidade pode trazer como benefícios um melhor acesso dos estudantes às escolas, a redução da evasão escolar e a maior permanência nas escolas por parte desses alunos.

A importância de todas essas ações direcionadas para o transporte escolar rural se justifica pela carente situação que vive hoje o setor. Veículos velhos, impróprios para o transporte de pessoas, má distribuição da rede física de ensino na área rural, vias precárias e sem manutenção adequada, e carência de instrumentos para a gestão desse serviço é uma realidade no país.

Diante de tamanhos desafios, cabe ao programa Caminho da Escola desenvolver e implementar um conjunto de ações que se articulem de modo a garantir a melhoria contínua da qualidade do serviço de transporte escolar oferecido aos estudantes da zona rural.

No entanto, ainda não se tem, no país, um entendimento dos custos relacionados a esse serviço, o que acaba promovendo conflitos entre aqueles que possuem a responsabilidade de custear tal atividade. Além disso, não existem parâmetros claros e homogêneos para todo o país, para o processo de estimativa dos valores a serem pagos tanto para a terceirização do serviço, no caso de licitação, como nos convênios de repasse de recurso firmados entre



estados e municípios. Nesse último, tais convênios são necessários para custear o transporte realizado pelos municípios dos alunos da rede estadual de ensino.

Diante do exposto, e conhecendo a complexa relação que envolve a remuneração desse serviço e seus custos, pretende-se a estruturação e o desenvolvimento de uma pesquisa amostral, de âmbito nacional, para o levantamento dos dados e a estimativa do custo do transporte escolar rural, nas mais diferentes regiões do país, em seus diferentes modos (aquaviário e rodoviário). Além disso, pretende-se apresentar estudos para subsidiar a regulação do transporte escolar e também a padronização dos veículos utilizados nesse serviço dentro do país.