

# Uma Breve Análise do Programa Caminho da Escola, no Período de 2015 a 2019 no âmbito do Distrito Federal

**Adriano Alves de Oliveira**

---

**Prof. Dr. Raul Luiz de Melo Dusi**

Coletânea de Pós-Graduação, v.5, n.1  
**Políticas Públicas**



REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL  

---

TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO

**MINISTROS**

José Mucio Monteiro (Presidente)

Ana Arraes (Vice-presidente)

Walton Alencar Rodrigues

Benjamin Zymler

Augusto Nardes

Aroldo Cedraz de Oliveira

Raimundo Carreiro

Bruno Dantas

Vital do Rêgo

**MINISTROS-SUBSTITUTOS**

Augusto Sherman Cavalcanti

Marcos Bemquerer Costa

André Luís de Carvalho

Weder de Oliveira

**MINISTÉRIO PÚBLICO JUNTO AO TCU**

Cristina Machado da Costa e Silva (Procuradora-Geral)

Lucas Rocha Furtado (Subprocurador-geral)

Paulo Soares Bugarin (Subprocurador-geral)

Marinus Eduardo de Vries Marsico (Procurador)

Júlio Marcelo de Oliveira (Procurador)

Sérgio Ricardo Costa Caribé (Procurador)

Rodrigo Medeiros de Lima (Procurador)



**Instituto Serzedello Corrêa**  
Escola Superior do Tribunal de Contas da União

**DIRETOR GERAL**

Fábio Henrique Granja e Barros

**DIRETORA DE RELAÇÕES INSTITUCIONAIS,  
PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA**

Flávia Lacerda Franco Melo Oliveira

**CHEFE DO DEPARTAMENTO DE  
PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA**

Clémens Soares dos Santos

**CONSELHO ACADÊMICO**

Maria Camila de Ávila Dourado

Tiago Alves de Gouveia Lins Dutra

Marcelo da Silva Sousa

Rafael Silveira e Silva

Pedro Paulo de Moraes

**COORDENADOR ACADÊMICO**

Tiago Alves de Gouveia Lins Dutra

**COORDENADOR EXECUTIVO**

Georges Marcel de Azeredo Silva

**PROJETO GRÁFICO E CAPA**

Núcleo de Comunicação - NCOM/ISC

# Uma Breve Análise do Programa Caminho da Escola, no período de 2015 a 2019 no âmbito do Distrito Federal.

Adriano Alves de Oliveira

Monografia de conclusão de curso submetida ao Instituto Serzedello Corrêa do Tribunal de Contas da União como requisito parcial para a obtenção do grau de especialista.

**Orientador:**

Prof. Dr. Raul Luís de Melo Dusi

**Banca examinadora:**

Prof. Dra. Gilvânia Coutinho Silva Feijo

## REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA

OLIVEIRA, Adriano Alves. **Título:** Uma Breve Análise do Programa Caminho da Escola, no período de 2015 a 2019 no âmbito do Distrito Federal. 2020. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização em Avaliação de Políticas Públicas) – Escola Superior do Tribunal de Contas da União, Instituto Serzedello Corrêa, Brasília DF. 44fl.

## CESSÃO DE DIREITOS

NOME DO AUTOR: Adriano Alves de Oliveira

TÍTULO: Uma Breve Análise do Programa Caminho da Escola, no período de 2015 a 2019 no âmbito do Distrito Federal.

GRAU/ANO: Especialista/2020

É concedido ao Instituto Serzedello Corrêa (ISC) permissão para reproduzir cópias deste Trabalho de Conclusão de Curso e emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. Do mesmo modo, o ISC tem permissão para divulgar este documento em biblioteca virtual, em formato que permita o acesso via redes de comunicação e a reprodução de cópias, desde que protegida a integridade do conteúdo dessas cópias e proibido o acesso a partes isoladas desse conteúdo. O autor reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte deste documento pode ser reproduzida sem a autorização por escrito do autor.

---

Adriano Alves de Oliveira

Adriano.adm1612@gmail.com

Ficha de identificação da obra elaborada pelo autor,  
através do Programa de Geração Automática da Biblioteca Universitária da UFSC.

Oliveira, Adriano

Uma Breve Análise do Programa Caminho da Escola, no período de 2015 a 2019 no âmbito do Distrito Federal. / ADRIANO OLIVEIRA; orientador, Raul Luís de Melo Dusi, 2020.  
44 p.

Monografia (especialização) – Instituto Sezerdello Corrêa – Escola Superior do Tribunal de Constas da União, Curso de Especialização em Avaliação de Políticas Públicas, Brasília - DF, 2020.

Inclui referências.

1.Ciências Sociais. 2. Financiamento. 3. Avaliação. I.  
Luís de Melo Dusi, Raul. II. Universidade Federal de Santa Catarina.  
Especialização em Avaliação de Políticas Públicas.  
III. Título.

# **Uma Breve Análise do Programa Caminho da Escola, no período de 2015 a 2019, no âmbito do Distrito Federal.**

**Adriano Alves de Oliveira**

Trabalho de conclusão do curso de pós-graduação lato sensu em Avaliação de Políticas Públicas realizado pela Escola Superior do Tribunal de Contas da União como requisito para a obtenção do título de especialista.

Brasília, 26 de agosto de 2020.

## **Banca Examinadora:**

---

Prof.Dr. Raul Luís de Melo Dusi

Orientador

Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal

---

Prof.<sup>a</sup> Dra Gilvânia Coutinho Silva Feijo,.

Banca examinadora:

Universidade de Brasília

## Agradecimentos

A minha esposa, meus filhos e meu Orientador Prof. Dr. Raul Dusi, por fazer parte de mais esse projeto e conclusão de estudo.

Dedico esta pesquisa a minha esposa minha maior e melhor parceira da vida e ao meu pai, in memoria, que sempre me incentivou a estudar e a buscar o conhecimento.”.



## Resumo

O Programa Caminho da Escola no âmbito do Distrito Federal atinge diretamente e tem como beneficiários todos os alunos matriculados nos sistemas de educação básica das redes públicas de ensino residentes em áreas rurais ou onde não haja transporte público coletivo ofertado. O Programa com seus objetivos definidos em: renovar a frota de veículos escolares das redes municipal e estadual da educação básica na zona rural; de forma a garantir a qualidade e segurança do transporte escolar, por meio da padronização e inspeção dos veículos disponibilizados pelo Programa; garantir o acesso e permanência dos estudantes moradores da zona rural nas escolas da educação básica; reduzir a evasão escolar, em observância às metas do Plano Nacional de Educação; e reduzir o preço de aquisição dos veículos aumentando a transparência nas aquisições. Na perspectiva da gestão e legislação o DF tem a prestação do serviço de transporte escolar fundamentada na realização de licitações cujo objeto é a contratação de empresa especializada em gestão de transporte escolar para atenderem aos alunos matriculados nos Centros de Ensino Especial, nas escolas inseridas no Programa de Educação em Tempo Integral, nas Escolas Parques, bem como para os estudantes que participam de atividades extracurriculares incluídas no Projeto Político Pedagógico das instituições de ensino. Atualmente o transporte Escolar no Distrito Federal é parte integrante do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal, tem o dever de seguir as leis e manter a qualidade e periodicidade para os alunos das escolas públicas. Com uma demanda mensalmente de 57.811 estudantes que necessitam do transporte escolar. Dentre eles, 54.679 são estudantes do ensino regular, 1.271 estudantes de educação integral e 1.861 estudantes do ensino especial. Dessa forma para conduzir esses veículos a secretaria dispõe-se de 844 motoristas e 844 monitores para cobrir 1.583 itinerários. Com uma frota regular de ônibus 710, sendo 134 frota própria. Para cobrir as despesas com o programa entre 2015 a 2018 o montante foi de R\$ 388.727.956,95. Para o ano de 2019, de janeiro a junho/2019, houve empenho no valor de R\$ 69.315.596,03 e pagos R\$ 27.485.694,67. Ao final de 2019, o valor investido no programa teve dispêndio de R\$ 126.611.569,76.

**Palavras-chave:** programa; estudantes; transporte escolar.

## Abstract

The Caminho da Escola Program in the Federal District reaches directly and has as beneficiaries all students enrolled in the basic education systems of public education networks residing in rural areas or where there is no public transportation offered. The Program with its objectives defined in: renewing the fleet of school vehicles of the municipal and state networks of basic education in the rural area; in order to guarantee the quality and safety of school transport, through the standardization and inspection of vehicles made available by the Program; to guarantee access and permanence for students living in the rural area in basic education schools; reduce school dropout, in compliance with the goals of the National Education Plan; and reducing the purchase price of vehicles by increasing transparency in purchases. From the perspective of management and legislation, the DF has the provision of school transport service based on the carrying out of bids whose object is the hiring of a company specialized in school transport management to serve students enrolled in Special Education Centers, in schools included in the Program of Full-Time Education, in the Parques Schools, as well as for students who participate in extracurricular activities included in the Pedagogical Political Project of educational institutions. Currently School transport in the Federal District is an integral part of the Public Transport System of the Federal District, it has the duty to follow the laws and maintain the quality and frequency for public school students. With a monthly demand of 57,811 students who need school transport. Among them, 54,679 are regular education students, 1,271 integral education students and 1,861 special education students. Thus, to drive these vehicles, the secretariat has 844 drivers and 844 monitors to cover 1,583 itineraries. With a regular fleet of 710 buses, 134 of which are owned. To cover program expenses between 2015 and 2018, the amount was R \$ 388,727,956.95. For the year 2019, from January to June / 2019, there was a commitment in the amount of R \$ 69,315,596.03 and R \$ 27,485,694.67 was paid. At the end of 2019, the amount invested in the program had an expense of R \$ 126,611,569.76.

Keywords: program; students; School bus.

## Lista de tabelas

BAZANI, Adamo 2015. Reestruturação do Transporte Rural no DF. Disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2015/05/21/licitacao-deve-reestruturar-transporte-rural-no-df>. Acesso em 02 de julho de 2020. .... 40

## Lista de abreviaturas e siglas

BNDS Banco Nacional de Desenvolvimento

CF Constituição Federal do Brasil

CGDF Controladoria Geral do Distrito Federal

CNE Conselho Nacional de Educação

ECA Estatuto da Criança e do Adolescente

EJA Educação de Jovens e Adultos

FNDE Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação

GDF Governo do Distrito Federal

LDB Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional

MEC Ministério da Educação

PAR Plano de Ações Articuladas

PLE Passe Livre Estudantil

PDE Programa de Desenvolvimento Educacional

PNATE Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar

PNTE Programa Nacional de Transporte Escolar

SEBRAE Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas

SEMOB Secretarias de Mobilidade

SEEDF Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal

STPC Sistema de Transporte Público do Distrito Federal

SIGGO Sistema Integrado de Gestão Governamental

TCB Transportes Coletivos de Brasília

TCDF Tribunal de Contas do Distrito Federal

UnB Universidade de Brasília

## Sumário

<b>1. Introdução</b> .....	<b>14</b>
<b>2. Problema e justificativa</b> .....	<b>15</b>
<b>3. Objetivos</b> .....	<b>15</b>
3.1 Objetivo geral.....	15
3.2 Objetivos específicos .....	15
<b>4. Fundamentação teórica</b> .....	<b>16</b>
4.1 Breve histórico sobre a política nacional de transporte escolar .....	16
4.2 O Programa Caminho da Escola.....	19
4.3 Os Participantes do Programa Caminho da Escola no âmbito do Distrito Federal .....	23
4.4 O Transporte escolar no Distrito Federal.....	26
4.5 Gestão do Transporte Escolar no Distrito Federal.....	26
4.6 Metas Propostas do Programa Caminho da Escola no âmbito do Distrito Federal .....	29
4.7 O atendimento à comunidade Escolar.....	30
<b>5. Metodologia</b> .....	<b>32</b>
<b>6. Desenvolvimento</b> .....	<b>34</b>
<b>7. Considerações finais</b> .....	<b>38</b>
<b>Referências bibliográficas</b> .....	<b>40</b>

## 1. Introdução

O Programa Caminho da Escola atinge diretamente e tem como beneficiários todos os alunos matriculados nos sistemas de educação básica das redes públicas de ensino dos Estados, Distrito Federal e municípios residentes em áreas rurais ou onde não haja transporte público coletivo ofertado. Sabe-se que a educação deve ser oferecida preferencialmente em área escolar onde o estudante reside, em ambiente educacional que observe as peculiaridades de sua realidade social. Mas nem sempre isso pode ocorrer e surge a necessidade de transportar as crianças para uma unidade escolar de outra localidade, como forma de assegurar seu acesso à educação.

Assim, reconhecendo a relevância da questão o objetivo dessa pesquisa consiste em uma breve análise desse programa no âmbito do Distrito Federal, caracterizando como é o Caminho da Escola, irá buscar identificar os participantes do programa, verificar se o programa atingiu as metas propostas e se estão atendendo toda população escolar, para tanto será avaliado o período de 2015 a 2019.

O transporte escolar no Brasil constitui em política pública garantido pela Lei maior a Constituição Federal do Brasil de 1988 (CFB, 1988), em seu capítulo III, traz no artigo 208 que é dever do estado o “atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde”, no âmbito do Distrito Federal, a matéria é tratada no art. 224 da Lei Orgânica do DF, com a redação dada pela Emenda à Lei Orgânica nº 79, de 2014: *Art. 224. O Poder Público deve assegurar atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, por meio de programas suplementares de material didático-escolar, transporte, alimentação e assistência à saúde. (Artigo com a redação da Emenda à Lei Orgânica nº 79, de 2014.)* Como também pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), em seu artigo 4, e ainda pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), no artigo 54, objetivando a promoção do acesso dos estudantes às redes de ensino público escolar e condições suficientes para garantia do direito à educação.

## **2. Problema e justificativa**

Sabe-se que muitas são as políticas públicas em que o Estado deve garantir ao cidadão, entre elas não mais importantes temos o transporte escolar: Que tem sua função principal de conceder o acesso e a permanência dos alunos nas escolas, priorizando o transporte deles oriundos de diversas áreas rurais e ou regiões onde não é ofertado o transporte público para as escolas que oferecem a sua modalidade de ensino, evitando a evasão escolar por motivos de deslocamento.

Como beneficiário do programa Caminho da Escola podemos dimensionar a importância e amplitude alcançada do programa nos últimos anos. Diante disso busca-se responder como tem sido a gestão com o fim da terceirização do transporte escolar no Distrito federal e o atendimento à comunidade que se enquadra nos requisitos do Programa.

## **3. Objetivos**

### **3.1 Objetivo geral**

Analisar o Programa Caminho da Escola implementado no período de 2015 a 2019, no âmbito do Distrito Federal.

### **3.2 Objetivos específicos**

Caracterizar o programa Caminho da Escola;

Identificar os participantes do programa no período de 2015 a 2019, no âmbito do Distrito Federal;

Identificar as metas propostas para o Programa Caminho da Escola no âmbito do Distrito Federal.

## 4. Fundamentação teórica

### 4.1 Breve histórico sobre a política nacional de transporte escolar

Antes de se trazer a evolução da política nacional de transporte público se faz necessário compreender que Políticas Públicas são um conjunto de ações e decisões do governo, voltadas para a solução ou não de problemas da sociedade, as Políticas Públicas são a totalidade de ações, metas e planos que os governos (nacionais, estaduais ou municipais) traçam para alcançar o bem-estar da sociedade e o interesse público. Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE, 2008).

Na concepção de NEVES (apud Höfling (2001) compreende que políticas públicas são as ações do Estado voltadas para setores da sociedade, em prol da implantação de um projeto de governo, por meio de programas. São compreendidas como aquelas de responsabilidade do Estado que, a partir de um processo de tomada de decisões envolvendo órgãos públicos, diversos organismos e agentes da sociedade relacionados à política em questão, a implementa e mantém.

Segundo (FNDE, 2017) no Brasil, 4,6 milhões alunos da educação básica pública residem em área rural e dependem do transporte escolar ofertado pelos estados e municípios para chegar à escola. Deste total, 2,1 milhões (47%) estão no Nordeste.

Para implementação de uma política pública nacional há uma complexa rede de atores de um mesmo nível de governo (relações intragovernamentais), e entre o Estado e diferentes setores da sociedade, tais como o mercado, as entidades organizadas da sociedade civil e o próprio público em geral.

No atual contexto político-institucional brasileiro, são vários os atores e interesses a serem coordenados e processados na execução de uma política: burocracias de diferentes poderes e níveis de governo, parlamentares de diversos partidos e organizações da sociedade civil (sindicatos de trabalhadores, associações empresariais, movimentos sociais). Em torno de cada política se arranjam organizações (com seus mandatos, recursos, competências e instrumentos legais), mecanismos de coordenação, espaços de negociação e decisão entre atores (do governo, do sistema político e da sociedade), além das obrigações de transparência, prestação de contas e controle. Portanto, compreender o processo das políticas



públicas requer aprofundar o olhar nos arranjos institucionais que dão sustentação à implementação destas. (GOMIDE; PIRES 2014, p. 19).

Para garantir a promoção do direito à educação, o governo federal, no âmbito do Ministério da Educação (MEC): colocou em prática a política do transporte do escolar por meio de três programas: o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), que deixou de ser executado em 2007; o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE); e o Programa Caminho da Escola.

São dois os formatos de financiamento para a prestação de serviços de transporte escolar nas redes públicas de ensino brasileiras. O primeiro formato é o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), neste o governo federal repassa um valor aluno/ano para os municípios e estados e o segundo formato é o Programa Caminho da Escola, com objetivo de renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares.

O Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) foi criado em junho de 1994, com o objetivo de contribuir financeiramente para facilitar ou possibilitar o acesso de alunos à escola. Até 2003, o programa repassava recursos, mediante convênio, a organizações não governamentais (ONGs) e prefeituras, para aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário de alunos: da rede pública de Ensino Fundamental, residentes na área rural; ou portadores de necessidades educacionais especiais, atendidos por escolas privadas, mantidas por ONGs sem fins lucrativos, porém em 2007 deixou de ser executado.

Com a criação do PNATE, a partir de 2007, o PNTE não foi mais executado, de modo que, atualmente, o Ministério da Educação desenvolve dois outros programas voltados ao transporte de estudantes: o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Caminho da Escola, voltados aos estados, Distrito Federal e municípios, visando atender alunos moradores prioritariamente da zona rural e ribeirinhas ou onde não é prestado o serviço de transporte público da educação básica pública.

O PNATE foi criado pela Lei nº 10.880/2004, alterada pela Lei nº 11.947 de 16 de junho de 2009, ele oferece assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios, com o objetivo de garantir o acesso e permanência nos estabelecimentos escolares de alunos com características constantes no censo escolar, residentes na zona rural; matriculados em escolas públicas, da Educação Básica e que utilizam o transporte escolar ou portadores de

necessidades educacionais especiais, atendidos por escolas privadas, mantidas por ONGs sem fins lucrativos. A partir de então, o PNATE passou a destinar-se apenas às organizações não governamentais sem fins lucrativos que mantêm escolas de Ensino Fundamental, atendendo alunos com necessidades educacionais especiais, das áreas rurais e urbanas:

Os recursos do PNATE são destinados exclusivamente para o transporte do escolar, ou seja, de quem está matriculado e frequenta a Educação Básica das escolas públicas, além de residir na zona rural. Portanto, esses recursos não devem ser usados para transportar estudantes universitários que frequentam cursos em municípios vizinhos, nem para levar times de futebol que disputam jogos em outras localidades nos finais de semana.

O governo federal estava ciente de que, mesmo com a execução do PNATE, ainda se encontravam situações em que alunos da zona rural não tinham o acesso à escola garantido; logo, medidas urgentes precisavam ser adotadas. Nesse sentido, foi criado o Programa Caminho da Escola, por intermédio do Decreto da Presidência da República nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009 e da Resolução nº 3, CD/FNDE, de 28 de março de 2007. Para que o novo Programa fosse executado, o Conselho Deliberativo do FNDE decidiu: “Aprovar as diretrizes e orientações para que os municípios, os estados e o Distrito Federal se habilitem ao programa Caminho da Escola e possam buscar financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento (BNDES), nos exercícios de 2007 a 2009, visando à aquisição de ônibus de transporte escolar, zero quilômetro, assim como embarcações novas, destinadas ao transporte diário dos alunos da educação básica, transportados da zona rural dos sistemas estadual e municipal, no âmbito do programa.” (Resolução nº 3, CD/FNDE, de 28 de março de 2007, art. 1º).

Até a criação do Programa Caminho da Escola, a indústria nacional não produzia veículos de transporte de pessoas específicos para a área rural. Assim, os ônibus utilizados pelo transporte escolar nessas áreas mantinham as características técnicas e funcionais dos ônibus urbanos de passageiros (CEFTRU, 2009, p. 49). As demandas específicas do Transporte Escolar Rural – TER ensejaram mudanças estruturais nos veículos então disponíveis no mercado, alterando três conjuntos principais dos veículos: o chassi, a carroçaria e a parte de mobiliário, assessorios e equipamentos embarcados – MAE.

## 4.2 O Programa Caminho da Escola

Estudos coordenados pelo MEC/FNDE e a Universidade de Brasília (UnB) – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes (CEFTRU) apontam que no Brasil mais de 4,8 milhões de estudantes da educação básica da rede pública que residem em área rural dependem de transporte diário para chegar à escola.

Considerando esse universo, seria necessária uma frota de 103,7 mil veículos, com capacidade média para 31 passageiros, para executar o transporte escolar desses alunos. Nesse contexto, de 2008 a 2012, foram viabilizadas aquisições para 20.631 veículos, por meio de adesão ao Registro de Preços do Programa Caminho da Escola.

O programa, conforme disciplinado pelo Decreto nº 6.768 (BRASIL, 2009) caracterizou o Programa com cinco objetivos: 1) Renovar a frota de veículos escolares das redes municipal e estadual da educação básica na zona rural; 2) Garantir a qualidade e segurança do transporte escolar na zona rural, por meio da padronização e inspeção dos veículos disponibilizados pelo Programa; 3) Garantir o acesso e permanência dos estudantes moradores da zona rural nas escolas da educação básica; 4) Reduzir a evasão escolar, em observância às metas do Plano Nacional de Educação; e 5) Reduzir o preço de aquisição dos veículos necessários ao transporte escolar na zona rural.

Seu objetivo é o de renovar, padronizar e ampliar a frota de veículos escolares, de forma a melhorar a segurança e a qualidade do transporte dos estudantes das redes estaduais e municipais, no âmbito da educação básica. Ele objetiva também contribuir para a redução da evasão escolar, a redução dos preços e o aumento da transparência nas aquisições dos veículos.

Assim, por meio de pregões eletrônicos de registro de preços nacional, o FNDE viabiliza a aquisição de ônibus, lanchas e bicicletas fabricados com especificações adequadas ao tráfego em áreas rurais e ribeirinhas.

Existem três formas para estados, municípios e Distrito Federal participarem do Caminho da Escola: com recursos próprios, bastando aderir ao pregão eletrônico; via assistência financeira, pelo FNDE, por meio do Plano de Ações Articuladas (PAR); pelo financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que disponibiliza linha de crédito especial para a aquisição de ônibus e embarcações escolares.

O primeiro veículo projetado para o programa foi o ônibus escolar rural. Em parceria com o INMETRO, foram designadas especificações e características para compor um veículo adequado a trafegar em diversas condições de vias com objetivo de proporcionar aos alunos da zona rural um transporte escolar seguro e de qualidade. Essas especificações anualmente sofreram alterações, a fim de aprimorar ainda mais esse veículo às necessidades do seu público-alvo: os estudantes.

Nos últimos anos, o FNDE tem realizado uma série de estudos e pesquisas sobre o Transporte Escolar e, para isto, contou com importante colaboração dos gestores estaduais e municipais que, com sua opinião, ajudam a estabelecer normas e definir novas ações para o Programa. As Prefeituras e Secretarias de Educação são fundamentais nesse processo.

Nesse sentido, o FNDE estabeleceu parceria com a Marinha do Brasil e universidades para a condução de uma investigação que apontasse as necessidades de crianças ribeirinhas relacionadas ao Transporte Escolar Rural Aquaviário.

Em um período de 95 dias uma equipe de pesquisadores percorreu cerca de seis mil quilômetros pelos rios Amazonas, Solimões e alguns de seus afluentes entrevistando alunos, pais, professores, diretores e gestores que manifestaram suas opiniões apontando facilidades e dificuldades relacionadas ao uso do barco para o transporte de crianças de casa para a escola e vice-versa.

Assim, em 2009 foi projetado e construído 674 Lanchas Escolares pela Marinha do Brasil em cooperação com o FNDE/MEC, veículo aquaviário exclusivo para o transporte de estudantes.

De acordo com CAMPOS (apud Freitas et al. (2007), o programa foi criado almejando uma solução aos problemas que são enfrentados pela população rural no que se refere ao transporte escolar. Já Lima (2014) diz que o objetivo e a finalidade do programa Caminho da Escola seria renovar e ampliar a frota de veículos de transporte escolar rural, atendendo diariamente os alunos de educação básica da rede estadual e municipal.

O Programa Caminho da Escola, modalidade de assistência financeira criada por meio da Resolução nº 3, do Conselho Deliberativo do FNDE, de 28 de março de 2007. Consiste na concessão de linha de crédito especial aos estados e municípios para aquisição de ônibus, micro-ônibus zero quilômetro e de embarcações novas, através de contrato com o BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. (BELNIAKI, 2014).

O programa Caminho da Escola foi concebido como um modelo que integra diferentes instituições governamentais e privadas, agindo conjuntamente para solucionar de maneira relevante o problema de transporte escolar rural, tentando ultrapassar as grandes dificuldades de acesso e complicadas condições de operação no interior do país. Com esse intuito, foi disponibilizado um crédito especial aos municípios, estados e Distrito Federal, facultando-lhes, assim, um modelo de compras com custos reduzidos para a aquisição de veículos para o transporte escolar aqui especificado. (NETO, 2015).

Para CAMPOS (2016) o objetivo principal do programa seria realmente promover a renovação da frota de veículos utilizados para o transporte escolar, porém já percebendo que apenas isso não seria suficiente para enfrentar as dificuldades no transporte escolar no campo, o Governo Federal lançou um desafio em conjunto com os gestores públicos, pesquisadores, órgãos de certificação e fabricantes para que pudessem oferecer aos municípios veículos mais adequados às especificidades do transporte escolar na zona rural (FNDE e CEFTRU, 2009).

Os ônibus são desenvolvidos por técnicos do Governo Federal, especialistas independentes e das montadoras. Para enfrentar as áreas de tráfego severo e assegurar acesso à educação para estudantes que moram em locais com menor infraestrutura urbana, os ônibus contam com algumas características próprias, como “suspensões elevadas e reforçadas, pneus de uso misto, eixo dianteiro com viga forjada, balanço dianteiro mais curto, bloqueio no diferencial traseiro, ângulos de ataque e saída maiores, poltronas estofadas e de fácil limpeza, mecanismos ante esmagamento e ainda dispositivos de poltronas móveis (DPM) que garantem a acessibilidade para os alunos com mobilidade reduzida.” – Segundo nota da (Volkswagen).

Em 2010 o Programa Caminho da Escola foi ampliado para dar aos estudantes uma nova alternativa de acesso às escolas públicas: a bicicleta escolar. Esta ação foi concebida após estudos realizados pelo FNDE mostrarem que muitas crianças percorrem a pé, diariamente, de 03 a 15 quilômetros para chegar à escola ou ao ponto onde passa o ônibus escolar. A bicicleta pode diminuir o esforço diário desses alunos, possibilitando, ainda, a prática de uma atividade física saudável.

No âmbito do Programa Caminho da Escola, por meio do Plano de Ações Articuladas (PAR), foram adquiridas 6.404 bicicletas e capacetes escolares no ano de

2011, com vista a possibilitar aos estudantes uma nova alternativa de acesso às escolas públicas.

A partir de 2012, o atendimento ao apoio técnico e financeiro no âmbito do referido Programa é feito mediante a elaboração, por parte dos entes federados, do (PAR) e submetido à aprovação do Comitê Estratégico do (PAR), por meio do Sistema Integrado de Monitoramento, Execução e Controle do Ministério da Educação (SIMEC), nos termos da Lei nº 12.695, de 2012, regulamentada pela Resolução CD/FNDE nº 14, de 2012.

Por meio do PAR e, com o aporte de recursos recebidos, em 2012 foram beneficiados 4.339 municípios com o montante de 11.994 ônibus, totalizando um investimento de R\$ 2,4 bilhões com recursos do governo federal, entre os quais 10.679 foram ônibus rurais, para atendimento ao Prona campo – lançado em 20/3/2012 com o objetivo de oferecer apoio técnico e financeiro aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios para implementação da política de educação do campo, e 1.315 foram veículos acessíveis.

O Projeto Ônibus Urbano Escolar Acessível constitui uma das ações do Programa de Desenvolvimento Educacional (PDE) e se insere no âmbito da Política Nacional de Educação Especial, lançada pelo MEC e do Programa Caminho da Escola, por meio da articulação da SECADI e do FNDE.

O Ônibus Urbano Escolar Acessível é uma oportunidade para municípios, estados e o Distrito Federal iniciar ou ampliar o acesso, a participação e a aprendizagem dos estudantes com deficiência ou mobilidade reduzida nas classes comuns das escolas públicas de ensino regular e a oferta do atendimento educacional especializado, de forma complementar ou suplementar, garantindo a transversalidade da educação especial em todas as etapas, os níveis e as modalidades de ensino.

Durante o processo de concepção do projeto, foi colocado o desafio de criar um veículo com a possibilidade de adaptação ou de adequação do mobiliário e das instalações dependendo da quantidade de estudantes com deficiência ou restrição de mobilidade a serem beneficiados com o veículo em cada município.

Depois de identificado que os modelos existentes não atendiam aos desafios propostos, foi necessária a compreensão dos conceitos fundamentais, buscados a partir de conversações com representantes da educação especial, do Inmetro e com os diversos fabricantes desses veículos. Investiu-se, então, no

desenvolvimento de um novo conceito de ônibus, que atendeu a duas premissas: mobilidade e multifuncionalidade.

Com o crescimento e sucesso do Programa Caminho da Escola, o FNDE tem se empenhado em auxiliar os entes federados beneficiados com seus diversos tipos de veículos a utilizá-los de maneira adequada.

Dessa forma, a Resolução/CD/FNDE Nº 45, de 2013, que dispõe sobre os critérios de utilização dos veículos do Programa Caminho da Escola, dentre outros pontos, possibilita aos estados, municípios e Distrito Federal utilizarem seus veículos para o transporte de alunos da zona urbana e da educação superior públicas, desde que não haja prejuízo ao atendimento dos estudantes residentes na zona rural e matriculados nas escolas das redes públicas de ensino básico. Para tanto, devem expedir regulamentação própria.

#### **4.3 Os Participantes do Programa Caminho da Escola no âmbito do Distrito Federal**

O programa voltado a estudantes das redes públicas de educação estadual, municipal e distrital residentes prioritariamente em áreas rurais e ribeirinhas, oferece ônibus, lanchas e bicicletas fabricados especialmente para o tráfego nessas regiões, sempre visando à segurança e à qualidade do transporte. No Distrito Federal (DF) abrange os alunos matriculados nos Centros de Ensino Especial, nas escolas inseridas no Programa de Educação em Tempo Integral, nas Escolas Parques, bem como para os estudantes que participam de atividades extracurriculares incluídas no Projeto Político Pedagógico das instituições de ensino.

No DF, para chegar à escola há duas maneiras: com o Passe Livre Estudantil (PLE) ou com o transporte público escolar da Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal (SEEDF). Somente tem direito ao transporte escolar da SEEDF estudantes que moram em regiões não atendidas pelo transporte público coletivo. Caso contrário, o estudante terá como benefício apenas o Passe Livre Estudantil.

Assinale-se que na Auditoria realizada pelo TCDF, em 2015, (Processo TCDF nº 1306/15), houveram irregularidades constatadas, a saber:

##### ***Concessão do transporte escolar em duplicidade com passe estudantil***

117. Um dos requisitos para utilização do programa de transporte escolar é a inexistência de linha regular de transporte coletivo entre a casa do

estudante e a escola, conforme se depreende da leitura do art. 3º do Decreto distrital nº 23.819 /03.

Dito de outra forma, ou o estudante recebe o Passe Livre Estudantil, ou é beneficiário do transporte escolar contratado, observada a primazia do primeiro.

118. Todavia, na definição dos alunos que têm acesso ao transporte escolar, a equipe de auditoria não detectou, em nenhuma das três instâncias envolvidas (CTRANS, CREs e escolas), a existência de procedimentos aptos a evitar a concessão concomitante dos dois benefícios. A exceção fica por conta da CRE Plano Piloto/Cruzeiro, que declarou fazer consulta à DFTrans com vistas a verificar se o aluno a ser incluído no programa de transporte escolar recebe o PLE.

119. No curso da auditoria, verificou-se a ocorrência de transporte escolar em duplicidade com o benefício do Passe Livre Estudantil. Com efeito, confrontados os dados sobre os alunos beneficiários do programa de transporte escolar, obtidos junto à SEDF, com a lista dos alunos usuários do Passe Livre Estudantil, fornecida pela DFTrans, evidenciou-se a existência de 9.196 registros coincidentes em ambas as bases; destes, 2.401 registros de alunos que utilizam os dois benefícios para ir de casa à mesma escola, o que caracteriza a duplicidade.

120. Portanto, além de não definir adequadamente a relação de alunos por escola e por itinerário, a Secretaria de Educação do Distrito Federal não observa estritamente a vedação de conceder acesso ao transporte escolar em duplicidade com o benefício do Passe Livre Estudantil.

A fim de evitar a duplicidade de benefícios para os alunos da rede pública, a secretaria de educação tem tomado providências desde 2015, baseada na decisão nº 3.440/2015 do Tribunal de Contas do Distrito Federal. Ou seja, aqueles que já recebem o PLE não terão direito ao transporte público escolar, salvo em casos nos quais a própria secretaria promova o remanejamento dos alunos para outros espaços, por necessidade.

Com base nessas evidências, o TCDF emitiu a Decisão nº 3440/2015, sobre a temática, a saber:

O Tribunal, por unanimidade, de acordo com o voto do Relator, decidiu: I – determinar à Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal – SEDF que: 1) corrija as irregularidades existentes na concessão indevida do transporte escolar a estudantes que usufruem do Passe Livre Estudantil, bem como implemente controles que impeçam a ocorrência de novas irregularidades. [...]

Resultado dessas medidas foi publicada a portaria nº 192, de 10 de junho de 2019, que estabelece os critérios e procedimentos para a oferta do transporte escolar aos estudantes da rede pública de ensino do Distrito Federal, que trás no seu Art. 1º

Regulamentar a oferta de transporte escolar aos estudantes matriculados na Rede Pública de Ensino do Distrito Federal, nas modalidades de Ensino Infantil, Ensino Fundamental, Ensino Médio, Ensino Especial e Educação de Jovens e Adultos de suas residências



e/ou pontos de encontros, de forma residual e complementar diretamente pela Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal, com veículos próprios ou mediante contratação de serviços de empresa legalmente constituídas para tal fim, na forma da legislação vigente, obedecendo aos seguintes critérios:

I – Estudante na faixa etária de 04 a 17 anos preferencialmente e, estudantes matriculados na modalidade Educação de Jovens e Adultos (EJA);

II – estudante que resida a mais de 02 (dois) quilômetros de distância da unidade escolar, na qual estiver matriculado, dentro do limite do Distrito Federal;

III – estudante que resida em localidade onde não haja transporte público coletivo, urbano ou rural;

IV – estudante que não seja beneficiário do Passe Livre Estudantil;

V – estudante que possuir Cadastro de Pessoa Física (CPF) próprio.

§1º – A Unidade Escolar e/ou a Coordenação Regional de Ensino (CRE)/ Unidade Regional de Infraestrutura e Apoio Educacional (UNIAE) ficarão responsáveis em verificar se o estudante está cadastrado ou possui o benefício do Passe Livre Estudantil concedido, nos termos deste artigo, para eximir a possibilidade de duplicidade de benefícios.

§ 2º – Toda e qualquer inclusão de aluno deverá ser autorizada pela UNIAE/ Executor do Contrato, após a conclusão dos trâmites legais previstos nesta Portaria.

§ 3º – Será ofertado o transporte escolar com veículos adaptados ao estudante com deficiência ou mobilidade reduzida, desde que devidamente matriculado na rede pública de ensino do Distrito Federal e residente no Distrito Federal, sem prejuízo aos demais benefícios que garantam sua acessibilidade, conforme demanda e, desde que atenda aos requisitos estabelecidos no Art. 1º.

§ 4º – O estudante que trata o caput deste artigo será incluído no Programa de Oferta Suplementar de Transporte Escolar no ato da matrícula, quando solicitado, tão logo haja percurso definido, bem como existência de vaga no veículo.

§ 5º – Os estudantes com necessidades especiais que possuem dificuldades de locomoção, poderão ser acompanhados pelos pais ou responsáveis no transporte escolar, desde que apresentem laudo médico que indique a necessidade de acompanhamento, após a devida autorização pela UNIAE/ Diretoria de Transporte Escolar (DITRE)/ Gerência de Transporte Escolar (GTESC).

§ 6º – Será autorizado o embarque e desembarque aos estudantes com necessidades especiais em um ponto predeterminado, quando constatada a impossibilidade de acesso ao transporte, cabendo à Unidade Escolar informar aos pais e/ou responsáveis sobre o local definido.

§ 7º – Não farão jus ao transporte escolar ofertado pela Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal os estudantes matriculados em instituições conveniadas.

§ 8º – Será suspenso do transporte escolar o aluno que no decorrer do período letivo apresentar 10 (dez) faltas injustificadas, consecutivas ou alternadas.

§ 9º – É vedada a inclusão de aluno no transporte escolar apenas para ida ou volta (residência/ unidade escolar e unidade escolar/ residência).

#### 4.4 O Transporte escolar no Distrito Federal

O Distrito Federal constitui uma unidade atípica na federação. Não é um estado nem possui municípios. Consiste em um território autônomo dividido em 30 regiões administrativas. Exceto Brasília, capital federal e sede do governo do Distrito Federal, as demais regiões administrativas são conhecidas como cidades-satélites. Mantêm certa autonomia administrativa, mas suas atividades econômicas e sociais ainda dependem de Brasília (FRANCISCO, 2020).

O transporte escolar no Distrito Federal integra o Sistema de Transporte Público do Distrito Federal (STPC), devendo seguir as leis e mantendo a qualidade e periodicidade para os alunos das escolas públicas. Em janeiro de 2020, as secretarias de Mobilidade (SEMOB) e de Educação do Distrito Federal assumiram a gestão compartilhada do transporte com a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília TCB. A intenção é, em parceria com o FNDE, ampliar a quantidade de ônibus em circulação, expandindo o atendimento. Cabe à SEMOB fiscalizar e mapear itinerários e à Educação relacionar as escolas para o serviço e realizar o controle de alunos.

No Distrito Federal atualmente, a Secretaria de Estado de Educação (SEEDF) atende mensalmente um total de 57.811 estudantes que necessitam do transporte escolar. Dentre eles, 54.679 são estudantes do ensino regular, 1.271 estudantes de educação integral e 1.861 estudantes do ensino especial. Para conduzir esses veículos dispõe-se de 844 motoristas e 844 monitores para cobrir 1.583 itinerários. Com uma frota regular de ônibus 710, sendo 134 frota própria.

##### Estudantes atendidos mensalmente

	Regular	Educação Integral	Ensino Especial
	54.679	1.271	1.861
<b>Total</b>			<b>57.811</b>

Fonte: SEEDF, 2019.

##### Ônibus disponíveis

	Frota Regular	Frota Própria	Itinerários
<b>Total</b>	710	134	1583

Fonte: SEEDF, 2019.

#### 4.5 Gestão do Transporte Escolar no Distrito Federal

Muitas são as políticas públicas em que o Estado deve garantir ao cidadão, entre elas não mais importantes tem-se o transporte escolar: Que possui como função principal de conceder o acesso e a permanência dos alunos nas escolas,

priorizando o transporte deles oriundos de diversas áreas rurais e ou regiões onde não é ofertado o transporte público coletivo para as escolas que oferecem a sua modalidade de ensino, embora conte atualmente com mais de 800 veículos de 25 empresas licitadas a qual circulam com os quase 60 mil alunos da rede de ensino público, nem sempre o Estado teve a gestão direta dessa política pública.

Para que se tenha a prestação do serviço de transporte escolar são realizadas licitações cujo objeto é a contratação de empresa especializada em gestão de transporte escolar com a disponibilização de motoristas, monitores, encarregado, manutenção da frota e garagem para os veículos próprios, sendo que estes atendem aos alunos matriculados nos Centros de Ensino Especial, nas escolas inseridas no Programa de Educação em Tempo Integral, nas Escolas Parques, bem como para os estudantes que participam de atividades extracurriculares incluídas no Projeto Político Pedagógico das instituições de ensino.

Na gestão do transporte escolar no âmbito do Distrito Federal ao longo de 2014 o DF recebeu 200 veículos, oriundos da metade do governo Federal e outra metade adquirido pelo governo local, porém havia cerca de 290 ônibus particulares sendo geridos por donos de empresas de transporte escolar.

A partir de 2015 o Governo do Distrito Federal realizou estudos para reestruturar o transporte escolar nas áreas rurais e cidade do entorno por meio de licitação. Algumas permissionárias abandonaram os serviços, os estudos foram realizados por diversos órgãos como como Secretarias de Mobilidade e de Agricultura, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, além do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) e da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB).

Após a conclusão dos estudos e como o objetivo principal era a recuperação dos serviços. Foram demonstrados que existiam 97 permissionárias das linhas, mas a maioria dos serviços foram abandonada por estas operadoras. A TCB, empresa pública de Brasília, assumiu três linhas após a conclusão dos estudos e deveria operar mais dois trajetos rejeitados pelos operadores em regiões administrativas de Planaltina e Paranoá ao longo do ano corrente. O governo do Distrito Federal disse que os estudos viriam atualizar as projeções de demanda, necessidades de trajetos e se há sobreposições com linhas das operadoras do transporte convencional. Algumas regiões deveriam ser atendidas pelas atuais empresas do DF. O sistema de transporte rural, entretanto, deveria ser licitado após a conclusão destes estudos. BAZANI, (2015).

A título de informação, segundo dados constantes do Relatório de Inspeção nº 06/2019 nos contratos de transporte escolar realizada pela Controladoria Geral do Distrito Federal – CGDF (Processo CGDF nº 00480-00005338/2019-01) Verificou-se, por meio do Sistema Integrado de Gestão Governamental – SIGGO, que a cada ano o dispêndio com transporte escolar no Distrito Federal tem aumentado, conforme demonstrado a seguir:

TABELA 01 - Dispêndio com transporte escolar no Distrito Federal

<b>ANO</b>	<b>EMPENHOS (R\$)</b>	<b>PAGAMENTOS (R\$)</b>
2015	76.967.442,85	73.673.01,33
2016	89.775.980,53	82.541.789,12
2017	101.964.251,65	101.146.673,21
2018	135.325.811,27	131.366.479,29
<b>TOTAL</b>	<b>404.033.486,30</b>	<b>388.727.856,95</b>

Fonte: Sistema Integrado de Gestão Governamental – SIGGO. Relatório de inspeção nº 06/2019 - DATCS/COLES/ SUBCI/ CGDF.

Ainda pelo que se observou do Relatório de Inspeção, de 2015 a 2018 houve um aumento de 78% da despesa com transporte escolar, pagando-se neste período o montante de R\$ 388.727.956,95. Sendo que, de 2015 a 2016 o aumento foi de 12%, de 2016 a 2017 foi de 23% e de 2017 a 2018 foi de 30%. Para o ano de 2019, de janeiro a junho/2019, houve empenho no valor de R\$ 69.315.596,03 e pagos R\$ 27.485.694,67. Ao final de 2019, o valor investido no programa teve dispêndio de R\$ 126.611.569,76. Em 2019. (SEEDF, 2019).

A título de comparação por meio do Relatório de Auditoria Operacional realizada pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) em 2015 (Processo nº TCDF 1306/15), as despesas com o serviço de transporte escolar do período de 2011 a 2014 foi elevada em 92,4%. Subiram de R\$ 42,7 milhões para R\$ 82,2 milhões. Com os R\$ 250 milhões gastos nesses quatro anos, por exemplo, seria possível construir cerca de 50 escolas”, afirmou o presidente do TCDF, conselheiro Renato Rainha.

De acordo com o Sistema Integrado de Gestão Governamental (SIGGO) e a pasta de Educação, entre janeiro de 2015 e outubro de 2019, o Governo do Distrito Federal (GDF) investiu R\$ 434.335.979,16 com o deslocamento dos alunos.

Ainda conforme o Relatório de Auditoria realizada pelo TCDF em 2015, foi apontado que os subtítulos afetos ao transporte escolar oferecido pela SEDF integram o Programa Temático “6221 – Educação Básica”, do PPA 2012-2015 (Lei nº

4.742/11). Já o pagamento do benefício do Passe Livre Estudantil, a cargo da atual Secretaria de Mobilidade, é executado no Programa Temático “6216 – Transporte Integrado e Mobilidade”. E trouxe os seguintes dispêndios de recursos:

TABELA 02 - Dispêndio com Passe Livre Estudantil no Distrito Federal

R\$ 1.000,00

Dispêndios com Passe Livre Estudantil em 2011-2014 (UOs e 26204 e 26905)				
ANO	Crédito Inicial	Dotação Atualizada (A)	Despesa Realizada*(B)	% (B/A)
2011	51.500,00	53.332,00	51.487,80	96,50%
2012	30.035,90	72.597,70	72.597,70	100,00%
2013	63.000,00	92.361,40	89.361,40	96,80%
2014	40.678,00	107.188,80	104.226,00	97,20%

\*A despesa realizada incluiu o montante liquidado e os restos a pagar não processados inscritos ao final do exercício.

Fonte: Siggo (banco de dados Semag).

O Tribunal identificou ainda irregularidades com duplicidade de pagamentos. Além dos 44,5 mil usuários do transporte escolar no DF, 2,4 mil também fazem uso do Passe Livre, o que é proibido. A ilegalidade gerou um desperdício de R\$ 4,2 milhões aos cofres públicos.

#### 4.6 Metas Propostas do Programa Caminho da Escola no âmbito do Distrito Federal

Segundo dados da SEEDF o atendimento em 2019 foi, em média, 58 mil estudantes por mês com transporte escolar. A frota conta com 717 ônibus provenientes de contratos locados e outros 134 de frota própria. São atendidos estudantes do ensino regular e especial, além da educação integral. Os veículos percorrem aproximadamente 1.600 itinerários.

De acordo com o Sistema Integrado de Gestão Governamental (SIGGO) e a pasta de Educação, entre janeiro de 2015 e outubro de 2019, o Governo do Distrito Federal (GDF) investiu R\$ 434.335.979,16 com o deslocamento dos alunos.

Conforme dados constantes do Relatório de Inspeção nº 06/2019 nos contratos de transporte escolar realizada pela Controladoria Geral do Distrito Federal – CGDF disponibilizada pela Diretoria de Transporte Escolar, demonstra o quantitativo de alunos da rede pública de ensino do Distrito Federal, por modalidade e por Regional de Ensino que utilizaram o transporte escolar no ano de 2018:

MÉDIA DE ALUNOS 2018							
REGIONAL	CONTRATO	QUANTITATIVO DE ALUNOS POR MODALIDADE					TOTAL
		INFANTIL	FUNDAMENTAL	MÉDIO	ESPECIAL	EA	
PLANO PILOTO E CRUZEIRO	13/2013	664	2439	127	0	0	3230
CELÂNDIA	15/2013	289	1596	94	61	35	2074
TAGUATINGA	14/2013	303	1589	110	6	125	2132
SANTA MARIA	130/2013	26	178	19	57	19	299
ITAPOÁ	21/2016	690	2452	7	11	13	3143
BRAZLÂNDIA	17/2013	303	1549	253	1	158	2264
GUARÁ	14/2013	251	4583	764	79	164	5847
N. BAND	26/2016	649	3448	237	55	83	4471
PARANOÁ	12/2015	356	1988	368	4	102	2819
PLANALINA	104/2014	332	2602	466	1	20	3532
RECANTO DAS EMAS	02/2017	39	1430	431	5	187	2152
SAMAMBÁIA	16/2013	93	372	10	45	19	540
SÃO SEBASTIÃO	23/2018	512	3559	605	9	7	4691
SOBRADINHO	29/2014	516	3278	71	10	48	3923
GAMA	24/2017	196	1638	197	4	131	2167
GUARÁ	49/2015	0	17	0	114	0	131
PLANO PILOTO E CRUZEIRO	49/2015	3	4727	111	120	0	4961
SÃO SEBASTIÃO	49/2015	7	341	0	59	17	424
PARANOÁ	49/2015	0	896	0	10	1	906
SOBRADINHO	38/2015	1	155	0	112	4	273
PLANALINA	38/2015	29	350	33	235	0	646
BRAZLÂNDIA	37/2015	65	2667	39	126	0	2897
GAMA	36/2015	0	529	0	62	0	590
SANTA MARIA	36/2015	0	270	0	57	0	327
N. BAND	36/2015	0	98	0	0	0	98
TAGUATINGA	35/2015	0	199	0	216	0	415
CELÂNDIA	35/2015	0	341	869	300	0	1510
SAMAMBÁIA	35/2015	0	133	0	81	0	215
<b>TOTAL</b>		<b>5355</b>	<b>43485</b>	<b>4810</b>	<b>1837</b>	<b>1183</b>	<b>56670</b>

Foi Observado pelo relatório de inspeção que foram transportados 56.670 estudantes em 2018. Em 2015, esse número era 42.162 e em 2017, 55.803 alunos usufruíram do transporte escolar. A partir destes dados, foi possível verificar um crescente na utilização do transporte escolar, tendo em vista que de 2015 a 2018 o aumento girou em torno de 35%. Informaram que os dados foram disponibilizados pela Diretoria de Transporte Escolar da pasta da Educação que não possuía registro dos referentes ao exercício 2016.

#### 4.7 O atendimento à comunidade Escolar

É de se esperar que o atendimento ao educando, em todas as etapas da educação básica, seja garantido por meio de programas suplementares de material didático-escolar, alimentação, assistência à saúde e o transporte, que darão base necessária ao desenvolvimento desse aluno. Dessa forma os entes federativos devem prestar um atendimento de qualidade, zelar pela eficiência na gestão de recursos públicos e fiscalização dos programas e políticas públicas a todos os alunos que precisam desses programas suplementares, inclusive o transporte para ter garantido o seu direito à educação.

Para se garantir a efetividade da demanda ao atendimento à comunidade escolar no aspecto do transporte o DF dispõe em sua legislação o

Decreto Distrital nº 23.819/2003 que prevê as situações em que cabe a utilização do transporte escolar devido à ausência de escolas nas proximidades da residência dos alunos, a saber:

Art. 3º - Havendo impossibilidade de atendimento do aluno, em unidade de ensino localizada nas proximidades de sua residência, a Secretaria de Estado de Educação, excepcionalmente, promoverá seu deslocamento para outra escola, enquanto perdurar a situação que acarretou a necessidade da utilização do transporte, quais sejam, dentre outras:

I – inexistência de linha regular de transporte coletivo na região do deslocamento; II – interdição da unidade escolar por motivo de reforma, ou de segurança do prédio;

III – criação de novos núcleos populacionais;

IV – existência de demanda em locais onde a construção de unidades de ensino não seja aprovada pelos órgãos próprios;

V – esgotamento da capacidade de absorção da clientela pelas escolas da região.

Art. 4º - O transporte dos alunos da rede pública de ensino, quando necessário, poderá ser realizado diretamente pela Secretaria de Estado de Educação, com utilização de veículos próprios, ou mediante contratação de serviços de empresas legalmente constituídas para realizar o transporte de pessoas, ou ainda, mediante distribuição de passes escolares aos alunos.

Diante disso, via de regra, a disponibilização de vaga aos estudantes deverá ocorrer em escolas mais próximo de suas residências e a concessão do transporte escolar deve se dar de forma residual e suplementar.

Com a falta de ampliação da rede escolar e ou construção de novas unidades de ensino próximo as residências a Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal junto com o governo local têm que se dispor de recursos expressivos no deslocamento de alunos.

São diversos desafios que os gestores demandam em um programa de transporte escolar, dentre eles deve-se priorizar atenção especial aos fatores de segurança, acessibilidade, conforto e qualificação no atendimento aos usuários. A prestação do serviço aos alunos espera-se ainda que se tenha como benefícios para os estudantes em unidades de ensino próximas à residência, proporcionando o menor deslocamento possível casa-escola, criando uma melhor qualidade de vida às crianças e adolescentes; a redução do número de alunos transportados; e a melhoria das condições de aprendizagem dos estudantes.

## 5. Metodologia

A área da pesquisa relativa ao estudo dos transportes é uma área interdisciplinar, pois a temática envolve variáveis socioeconômicas. Para sua análise e estudo faz-se necessário um cruzamento de conhecimentos.

De acordo com Matias-Pereira (2012), não existe um único método científico, uma vez que cada conhecimento é particular e deve ser analisado isoladamente, por suas próprias regras, e não por quaisquer padrões externos que a legitimem. Portanto, pode-se argumentar, pelas tradições metodológicas, que o conceito de método significa um “caminho”, enquanto o da ciência significa descobrir, conhecer. Seguindo essa concepção, percebe-se que o método científico significa o melhor caminho para descobrir, ou conhecer.

A pesquisa exploratória é caracterizada pela utilização de métodos amplos e versáteis, como: levantamento em fontes secundárias (bibliográficas, documentais, entre outras), levantamentos de experiências estudos de casos selecionados e observação informal (MATTAR, 1996).

De acordo com PRODANOV e FREITAS, (2013) a pesquisa exploratória sob o ponto de vista de seus objetivos, pode ser: Pesquisa exploratória: quando a pesquisa se encontra na fase preliminar, tem como finalidade proporcionar mais informações sobre o assunto que vamos investigar, possibilitando sua definição e seu delineamento, isto é, facilitar a delimitação do tema da pesquisa; orientar a fixação dos objetivos e a formulação das hipóteses ou descobrir um novo tipo de enfoque para o assunto. Assume, em geral, as formas de pesquisas bibliográficas e estudos de caso. A pesquisa exploratória possui planejamento flexível, o que permite o estudo do tema sob diversos ângulos e aspectos. Em geral, envolve: - levantamento bibliográfico; - entrevistas com pessoas que tiveram experiências práticas com o problema pesquisado; - análise de exemplos que estimulem a compreensão.

Também pode ser descritiva: quando o pesquisador apenas registra e descreve os fatos observados sem interferir neles. Visa a descrever as características de determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relações entre variáveis. Envolve o uso de técnicas padronizadas de coleta de dados: questionário e observação sistemática. Assume, em geral, a forma de Levantamento. Tal pesquisa



observa, registra, analisa e ordena dados, sem manipulá-los, isto é, sem interferência do pesquisador.

A diferença entre a pesquisa experimental e a pesquisa descritiva é que esta procura classificar, explicar e interpretar fatos que ocorrem, enquanto a pesquisa experimental pretende demonstrar o modo ou as causas pelas quais um fato é produzido PRODANOV; e FREITAS (2013).

Dessa forma a pesquisa será quantitativa, devido ao fato de transformar informações e opiniões em números para que possam ser classificadas e organizadas, tendo a possibilidade de utilização de técnicas estatísticas para interpretação dos dados. Quanto aos objetivos o trabalho é descritiva, expõe as características de uma determinada população ou fenômeno, através do estabelecimento de relação entre variáveis, envolvendo técnicas padronizadas de levantamento e coleta de dados. Quanto aos procedimentos técnicos, a pesquisa é bibliográfica, para que possam ser elaboradas teorias baseadas em materiais já publicados, pois, envolve um breve estudo do programa de maneira que se permita analisar a sua abrangência.

De maneira a sistematizar a pesquisa para atingir seus objetivos seguiu-se as etapas a seguir:

1. Estruturação da Pesquisa
2. Revisão Bibliográfica
3. Pesquisa / levantamento de dados
4. Caracterização do objeto de estudo
5. Análise dos resultados

## 6. Desenvolvimento

O levantamento dos dados e a metodologia aplicada na breve análise do programa Caminho da Escola no âmbito do Distrito Federal entre 2015 a 2019 permitiu verificar entre outras temáticas que para muitos estudantes a disponibilização do transporte escolar não se trata de uma opção, mas o único acesso às unidades de ensino, principalmente em áreas mais distantes onde não é ofertados a educação básica. Possibilitando o acesso à educação e a inclusão social dos discentes.

Dessa forma nos trouxe Matias-Pereira (2012), que o método científico não é singular, tendo vista que os entendimentos é peculiar e tem de ser explorado à parte com suas normas e não por outros modelos exteriores que o atestem.

O programa Caminho da Escola com seus objetivos definidos em: renovar a frota de veículos escolares das redes municipal e estadual da educação básica na zona rural; de forma a garantir a qualidade e segurança do transporte escolar, por meio da padronização e inspeção dos veículos disponibilizados pelo Programa; garantir o acesso e permanência dos estudantes moradores da zona rural nas escolas da educação básica; reduzir a evasão escolar, em observância às metas do Plano Nacional de Educação; e reduzir o preço de aquisição dos veículos aumentando a transparência nas aquisições. Diante do crescimento e sucesso do Programa, o FNDE tem se empenhado em auxiliar os entes federados beneficiados com seus diversos tipos de veículos a utilizá-los de maneira adequada.

Para GOMIDE; PIRES, (2014) à volta de toda política pública há uma série de procedimentos envolvendo diversos responsáveis que possui uma série de atividades na gestão dos programas. Para assimilar as técnicas das políticas públicas exige investigar os sistemas das organizações que dão suporte a execução destas.

Nesse sentido foi demonstrado pela Secretaria de Educação no DF a abrangência do programa compreende aos alunos da rede pública de ensino alunos matriculados nos Centros de Ensino Especial, nas escolas inseridas no Programa de Educação em Tempo Integral, nas Escolas Parques, bem como para os estudantes que participam de atividades extracurriculares incluídas no Projeto Político Pedagógico das instituições de ensino.

Atualmente o transporte Escolar no Distrito Federal é parte integrante do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal (STPC), tem o dever de seguir as

leis e manter a qualidade e periodicidade para os alunos das escolas públicas. Com uma demanda informada pela pasta da educação mensalmente de 57.811 estudantes que necessitam do transporte escolar. Dentre eles, 54.679 são estudantes do ensino regular, 1.271 estudantes de educação integral e 1.861 estudantes do ensino especial. Dessa forma para conduzir esses veículos a secretaria dispõe-se de 844 motoristas e 844 monitores para cobrir 1.583 itinerários. Com uma frota regular de ônibus 710, sendo 134 frota própria.

Para essa abrangente demanda, NETO, (2015) destaca que o programa caminho da escola vem agindo e corroborando como um modelo integrante por distintos órgãos públicos e empresarial em conjunto para sanar ou amenizar a dificuldade de locomoção dos estudantes as escolas, principalmente no interior do país, proporcionando uma forma de aquisição de veículos a um custo menor.

Em janeiro de 2020, as secretarias de Mobilidade (SEMOB) e de Educação do Distrito Federal assumiram a gestão compartilhada do transporte com a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília TCB. A intenção é, em parceria com o FNDE, ampliar a quantidade de ônibus em circulação, expandindo o atendimento. Com base na emissão da Resolução/CD/FNDE Nº 45, de 2013, que dispõe sobre os critérios de utilização dos veículos do Programa Caminho da Escola, dentre outros pontos, possibilita aos estados, municípios e Distrito Federal utilizarem seus veículos para o transporte de alunos da zona urbana e da educação superior públicas, desde que não haja prejuízo ao atendimento dos estudantes residentes na zona rural e matriculados nas escolas das redes públicas de ensino básico. Cabendo à SEMOB fiscalizar e mapear itinerários e à Educação relacionar as escolas para o serviço e realizar o controle de alunos.

Nessa perspectiva da gestão e legislação o DF tem a prestação do serviço de transporte escolar fundamentada na realização de licitações cujo objeto é a contratação de empresa especializada em gestão de transporte escolar com a disponibilização de motoristas, monitores, encarregado, manutenção da frota e garagem para os veículos próprios, sendo que estes atendem aos alunos matriculados nos Centros de Ensino Especial, nas escolas inseridas no Programa de Educação em Tempo Integral, nas Escolas Parques, bem como para os estudantes que participam de atividades extracurriculares incluídas no Projeto Político Pedagógico das instituições de ensino.

Para tanto a partir de 2015 o Governo do Distrito Federal realizou estudos para reestruturação do transporte escolar nas áreas rurais e cidade do entorno por meio de licitação. Diante do cenário que se encontrou foi registrado por BAZANI, 2015 que algumas permissionárias que detinham as linhas abandonaram os serviços, para tanto os estudos foram realizados por diversos órgãos como como Secretarias de Mobilidade e de Agricultura, Abastecimento e Desenvolvimento Rural, além do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) e da Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB). Disse ainda que o governo local ao realizar os estudos possibilitariam atualizar as projeções de demanda, necessidades de outros itinerários e se há coincidência com linhas das operadoras do transporte público coletivo. Algumas áreas deveriam ser atendidas pelas atuais empresas do DF. O sistema de transporte rural, entretanto, deveria passar pelo processo licitatório após a conclusão destes estudos.

Em outro giro a respeito da gestão do transporte escolar o Relatório de Auditoria Operacional para avaliar o transporte escolar da rede pública de ensino do DF realizada pelo TCDF nº 1306/15), apontou que os dispêndios com Passe Livre Estudantil entre 2011 e 2014 a Despesa Realizada (incluindo o montante liquidado e os restos a pagar não processados inscritos ao final de cada exercício) foram de (R\$ 51.487,80), em 2012 (R\$72.597,70), em 2013 (89.361,40) e 2014 (R\$ 101.226,00).

O Tribunal identificou também irregularidades com duplicidade de pagamentos. Além dos 44,5 mil usuários do transporte escolar no DF, 2,4 mil também fazem uso do Passe Livre, o que é proibido. A ilegalidade gerou um desperdício de R\$ 4,2 milhões aos cofres públicos.

Ainda na gestão do transporte escolar foi registrado pelos dados extraídos do Relatório de Inspeção nº 06/2019 nos contratos de transporte escolar realizada pela Controladoria Geral do Distrito Federal – CGDF verificou-se, por meio do Sistema Integrado de Gestão Governamental – SIGGO, que a cada ano o dispêndio com transporte escolar no Distrito Federal teve acréscimo. E se observou do Relatório que entre 2015 a 2018 houve um aumento de 78% da despesa com transporte escolar, pagando-se neste período o montante de R\$ 388.727.956,95. Sendo que, de 2015 a 2016 o aumento foi de 12%, de 2016 a 2017 foi de 23% e de 2017 a 2018 foi de 30%. Para o ano de 2019, de janeiro a junho/2019, houve empenho no valor de R\$ 69.315.596,03 e pagos R\$ 27.485.694,67. Ao final de 2019 a Secretaria

de Educação informou que o valor investido no programa teve dispêndio de R\$ 126.611.569,76.

Consoante o levantamento da breve análise do Programa Caminho da Escola no Distrito Federal pode se verificar uma demanda crescente de estudantes que necessitaram do transporte escolar, a pasta da educação informou que mensalmente em 2019 foram atendidos 57.811. Foi observado pelo relatório de inspeção que foram transportados 56.670 estudantes em 2018. Em 2017 esse número era 55.803. No exercício de 2016 foi informado que os dados disponibilizados pela Diretoria de Transporte Escolar da pasta da Educação não possuíam registro. Em 2015, esse número era 42.162 alunos usufruíram do transporte escolar.

A partir destes dados, foi possível verificar um crescente na utilização do transporte escolar, tendo em vista que de 2015 a 2018 o aumento girou em torno de 35%, e ao final de 2019 chegou a 38%.

Para tanto de acordo com o Sistema Integrado de Gestão Governamental (SIGGO) e a pasta de Educação, entre janeiro de 2015 e outubro de 2019, o Governo do Distrito Federal (GDF) teve que investir R\$ 434.335.979,16 com o deslocamento dos alunos.

Dessa forma o programa caminho da escola que tem caráter suplementar, necessitou que entes federados aderissem a Resolução nº 3, CD/FNDE, de 28 de março de 2007, para se habilitarem ao programa e poderem buscar financiamento junto ao BNDES.

Geralmente, a disponibilização de vaga aos estudantes deveria ocorrer em escolas mais próximo de suas residências e a concessão do transporte escolar deveria se dar de forma residual, vai de encontra o seu caráter suplementar.

À medida que à falta de ampliação da rede escolar e ou construção de novas unidades de ensino próximo as residências a Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal junto com o governo local têm que se dispor de recursos expressivos no deslocamento de alunos.

## 7. Considerações finais

Muitas das vezes o cenário ideal desenhado e projetado nas políticas públicas e programas estão distantes da realidade dessas comunidades que mais necessitam da efetivação dos programas. Vários são os fatores que influenciam na implementação, gestão e execução desses programas. Entre eles definição de procedimentos, normas de execução, controle processual, monitoramento e verificação.

Os atores envolvidos no atendimento aos educandos devem buscar sempre a melhoria dos serviços prestados aos alunos, cumprimento da legislação do transporte escolar, redução de custos operacionais com a otimização dos itinerários dos veículos de transporte escolar.

O estudo do programa voltado ao transporte escolar, foi crucial para compreendermos a dimensão e a evolução da política de transporte escolar, embora, a proposta de estudo teve como foco realizar uma breve análise do Programa Caminho da Escola implementado no período de 2015 a 2019 no Distrito Federal, podemos compreender como são as características do programa; Identificamos os participantes; e mensuramos as metas propostas para o Programa Caminho da Escola.

Sabemos que o Estado e seu gestores tem o dever de garantir que o programa seja executado com o máximo de efetividade possível, porém cabe aos órgãos reguladores e de controle realizar inspeção e auditorias para verificar avaliar a regularidade, conformidade e a efetividade dos serviços de transporte escolar. Cabe também a comunidade escolar diretamente envolvida como os pais de alunos devem ser estimulados a participar dos processos de fiscalização, particularmente em relação à segurança dos alunos, aos horários de embarque/desembarque dos alunos e se os motoristas realmente atendem as conexões/ramificações para atendimento específico, se os monitores estão treinados e preparados para receber os estudantes e identifica-los.

A fiscalização dos veículos de transporte escolar deve ser feita por executores e ou fiscais responsáveis da unidade escolar, das regionais de ensinos, devidamente treinados para essa função; cabe A Secretaria de Estado de Educação,

por meio de técnicos indicados para tal funções complementares e exercer a fiscalização das diversas fases desse programa.

Diante disso vimos o quanto o programa de transporte escolar evoluiu nos últimos anos e o quanto é possível melhorar ainda mais os programas suplementares da educação básica desde que haja comprometimento e interesse de todos os atores envolvido na questão.

## Referências bibliográficas

BAZANI, Adamo 2015. **Reestruturação do Transporte Rural no DF**. Disponível em <https://diariodotransporte.com.br/2015/05/21/licitacao-deve-reestruturar-transporte-rural-no-df>. Acesso em 02 de julho de 2020.

BELNIAKI, Elisângela Hochuli. **A política pública do transporte escolar e a garantia do direito à educação à luz do regime de colaboração: o exemplo do Paraná**. Disponível em: <https://acervodigital.ufpr.br/handle/1884/37846>. Acesso em: 10 nov. 2019.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. **Programas de Transporte do Escolar**. Brasília: MEC, FNDE, SEED. 2008.

BRASIL. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. Decreto nº 6.768, de 10 de fevereiro de 2009. <Disponível em:

<https://www.fnnde.gov.br/index.php/legislacoes/decretos/item/7944-decreto-n%C2%BA-6-768,-de-10-de-fevereiro-de-2009>.

BRASIL. Lei Nº 8.987 de 13 de 1995 – **Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências**. <Disponível em:

[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8987compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987compilada.htm)>. Acesso em 05 de Jul 2020.

BRASIL. Lei nº 12.695, de 2012 – **Dispõe sobre o apoio técnico ou financeiro da União no âmbito do Plano de Ações Articuladas (PAR)**.

BRASIL. Lei nº 12.816, de 2013 – **Dispõe sobre o apoio da União às redes públicas de educação básica na aquisição de veículos para o transporte escolar, e permite que os entes federados usem o registro de preços para aquisição de bens e contratação de serviços em ações e projetos educacionais**. Disponível em [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Atos2011-2014/2013/Lei/L12816.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Atos2011-2014/2013/Lei/L12816.htm). Acesso em 10 de jun. 2020.

BRASIL. Resolução CD/FNDE nº 45, de 2013 – **Dispõe sobre os critérios para utilização de veículos de transporte escolar adquiridos no âmbito do programa Caminho da Escola**. Disponível em <https://www.fnnde.gov.br/index.php/aceso-a-informacao/institucional/legislacao/item/5032-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-45,-de-20-de-novembro-de-2013>. Acesso em mar. 2020

CAMINHO DA ESCOLA: **Educação, Indústria, Números e Política**. <https://diariodotransporte.com.br/2013/04/21/caminho-da-escola-educacao-industria-numeros-e-politica/>. Acesso em: 12 de novembro de 2019.

Caminho da Escola se torna um dos principais destinos dos ônibus Volkswagen para o mercado interno com 3,4 mil Vendas. Disponível em

<https://dana.com.br/canaldana/2019/04/29/caminho-da-escola-se-torna-um-dos-principais-destinos-dos-onibus-volkswagen-para-o-mercado-interno-com-34-mil-vendas>. Acesso em 06 de abril 2020.



CAMPOS, Layla Marcella Barsanuf. **Eficiência do Programa Caminho da Escola na Redução da Taxa de Abandono Escolar nos Municípios Rurais do Brasil.** Brasília – DF 2016.

SECRETARIA DE ESTADO DE EDUCAÇÃO - 2019 Transporte Escolar. Disponível em < <http://www.educacao.df.gov.br/transporte-escolar-4/>> Acesso em 03 de Jul. de 2020.

Decisão nº 3.440/2015 do Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF). <Disponível em <http://www.educacao.df.gov.br/estudantes-tem-onibus-escolares-como-atendimento-suplementar>>. Acesso em: 10 de jul. de 2020.

FNDE. Ministério da Educação. Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação. FRANCISCO, Wagner de Cerqueira e. "Distrito Federal "; Brasil Escola. Disponível em: <https://brasilecola.uol.com.br/brasil/distrito-federal.htm>. Acesso em 29 de julho de 2020.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, **Decreto nº 23.819/2003**, Estabelece diretrizes para o planejamento da matrícula da clientela escolar na rede pública de ensino do Distrito Federal e dá outras providências. Disponível em [http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/43240/Decreto\\_23819\\_04\\_06\\_2003.html#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2023.819%2C%20DE%204,Federal%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs.&text=III%20%E2%80%93%20proporcionar%20ao%20educando%20o,e%20a%20unidade%20de%20ensino](http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/43240/Decreto_23819_04_06_2003.html#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%2023.819%2C%20DE%204,Federal%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs.&text=III%20%E2%80%93%20proporcionar%20ao%20educando%20o,e%20a%20unidade%20de%20ensino). Acesso em 22 de Jul. 2020.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, **Portaria nº192**, de 10 de junho de 2019, que estabelece os critérios e procedimentos para a oferta do transporte escolar aos estudantes da rede pública de ensino do Distrito Federal. Disponível em:< [http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2019/06\\_Junho/DODF%20109%2011-06-2019/DODF%20109%2011-06-2019%20INTEGRA.pdf](http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2019/06_Junho/DODF%20109%2011-06-2019/DODF%20109%2011-06-2019%20INTEGRA.pdf)>. Acesso em 20 de jul. 2020. HISTÓRICO PNTE. Disponível em:< <http://www.fnde.gov.br/arquivos/category/131-transporteescolar?start=20>>. Acesso em: 05 de novembro de 2019.

MATTAR, F. N. **Pesquisa de marketing: edição compacta.** São Paulo: Atlas, 1996. MATIAS-PEREIRA, J. **Manual de metodologia da pesquisa científica.** 3. ed. São Paulo: Atlas, 2012.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de; **Metodologia do Trabalho Científico: Métodos e Técnicas da Pesquisa e do Trabalho Acadêmico.** 2. ed. – Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

NETO, José do Ó Primo. **Política Pública Bicicleta Escolar uma ação do a Caminho a Escola 2015.** Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) Universidade Estadual da Paraíba.

NEVES, Lana Karla Duques – 2019. **O Impacto Dos Recursos Aplicados No Transporte Escolar Em Relação À Gestão Político-Financeira Da Educação Básica:** Um Estudo Do Financiamento Da Educação Em Municípios De Goiás. POLÍTICAS PUBLICAS CONCEITOS E PRÁTICAS - SEBRAE 2008, Série Políticas Públicas Volume 7.

PIRES, Roberto Rocha Coelho; GOMIDE, Alexandre. **Governança e Capacidades Estatais:** Uma análise comparativa de programas federais. Revista Sociologia e

Políticas vol.24 no.58 Curitiba Junho 2016. Disponível em [https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-44782016000200121&script=sci\\_arttext](https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-44782016000200121&script=sci_arttext). Acesso em: 10 de julho de 2020.

Relatório de Auditoria Operacional realizada pelo Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) em 2015 (Processo nº TCDF 1306/15). Disponível em < [https://mpc.tc.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/08/0553\\_1306-2015-ML4-auditoria\\_operacional\\_determinacao\\_convergente\\_com\\_adendo.pdf](https://mpc.tc.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/08/0553_1306-2015-ML4-auditoria_operacional_determinacao_convergente_com_adendo.pdf)>. Acesso em 05 de jul. 2020.

RESOLUÇÃO /CD/FNDE nº 14, de 8 de junho de 2012. Estabelece os critérios para o apoio técnico e financeiro às redes públicas de educação básica dos Estados, Municípios e Distrito Federal, no âmbito do Plano de Ações Articuladas (PAR). Disponível em: [http://www.fnde.gov.br/acessibilidade/item/3524-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-14-de-08-de-junho-de-2012#:~:text=ImagensResolu%C3%A7%C3%A3o%2FCD%2FFNDE%20n%C2%BA%2014%2C%20de%208%20de%20junho.de%20A%C3%A7%C3%B5es%20Articula das%20\(PAR\)](http://www.fnde.gov.br/acessibilidade/item/3524-resolu%C3%A7%C3%A3o-cd-fnde-n%C2%BA-14-de-08-de-junho-de-2012#:~:text=ImagensResolu%C3%A7%C3%A3o%2FCD%2FFNDE%20n%C2%BA%2014%2C%20de%208%20de%20junho.de%20A%C3%A7%C3%B5es%20Articula das%20(PAR)). Acesso em 20 de Jun 2020.

RELATÓRIO de Inspeção nº 06/2019 nos contratos de transporte escolar realizada pela Controladoria Geral do Distrito Federal – CGDF. (Processo CGDF nº 00480-00005338/2019-01). Disponível em < <http://www.cg.df.gov.br/relatorios-de-inspecoes-em-2019/>>. Acesso em 20 de jul. 2020.

### **Missão**

Aprimorar a Administração Pública em benefício da sociedade por meio do controle externo

### **Visão**

Ser referência na promoção de uma Administração Pública efetiva, ética, ágil e responsável