

# **A POLÍTICA DO TRANSPORTE ESCOLAR NO BRASIL**

## **A POLÍTICA DO TRANSPORTE ESCOLAR NO BRASIL**

O objetivo deste trabalho consiste em analisar a política federal do transporte escolar no Brasil, verificando se a mesma contempla a preocupação com a equalização das oportunidades educacionais, prevista constitucionalmente. A investigação teve como fontes a legislação e as produções bibliográficas sobre transporte escolar. O trabalho evidenciou o esforço do governo federal para criar critérios mais equitativos de distribuição dos recursos do transporte escolar, fundamental para que a União exerça sua função supletiva e redistributiva com vistas à equalização das oportunidades educacionais no Brasil, sendo, no entanto, necessária a ampliação dos recursos para essa política educacional.

**Palavras-chave:** Política Educacional; Financiamento da Educação; Transporte Escolar.

### **Introdução**

A União e os demais entes federados, ao longo dos anos, vêm desenvolvendo diferentes políticas, programas e ações voltadas à educação pública de qualidade e à democratização do acesso aos sistemas educacionais, incluindo ações que viabilizem a permanência do aluno na escola. Dentre essas, no âmbito federal, estão o Programa Nacional de Alimentação Escolar (PNAE), o Programa Nacional do Livro Didático (PNLD), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), o Programa Dinheiro Direto na Escola (PDDE), o Programa de Apoio à Educação Especial, além dos programas de formação direcionados aos profissionais da educação.

Reconhecendo a importância das políticas públicas educacionais, o governo federal, em parceria com os demais entes governamentais, busca desenvolver, por meio do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), políticas, programas e ações com o intuito de combater, ou pelo menos amenizar, as desigualdades existentes entre regiões, estados e municípios brasileiros. Este problema é abordado por Dourado (2005) nos seguintes termos:

[o Brasil apresenta uma] estrutura educacional descentralizada e fortemente marcada por disparidades entre as cinco regiões que o compõem (norte, nordeste, centro-oeste, sul e sudeste). Desse modo, os indicadores educacionais retratam esse processo desigual e combinado e requerem políticas e gestões para a educação que considerem esse cenário na busca de alternativas e proposições educativas (DOURADO, 2005, p. 12).

Diante das referidas disparidades educacionais, torna-se indispensável que o governo federal, na execução de suas políticas, programas e ações, considere os indicadores sociais de cada região a fim de atender as reais necessidades da população beneficiada, preocupação verificada, inclusive, nos documentos relacionados à política do transporte escolar.

A questão da evasão escolar motivada pela dificuldade de acesso, ou seja, pela distância entre a casa dos alunos da zona rural e as escolas, é reconhecida pelo governo federal que, desde 1994, desenvolve políticas de assistência financeira a estados e municípios voltadas ao transporte escolar.

Segundo o Ministério Público Federal, Procuradoria da República no Estado do Ceará, “o transporte escolar é serviço de utilidade pública e direito público subjetivo, ficando evidente que o Poder Público deve oferecê-lo gratuitamente para crianças e adolescentes que não tenham escola perto de casa” (BRASIL, 2006, p. 9). Diante disso, fica evidente a relevância social, econômica e, principalmente, educacional que essa política tem para os estudantes que dela necessitam.

O transporte escolar consiste em uma política assegurada pela Constituição Federal de 1988, em seu artigo 208, pela Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB), no artigo 4, e pelo Estatuto da Criança e do Adolescente (ECA), em seu artigo 54, com o objetivo de promover o acesso do alunado às escolas, condição básica para a garantia do direito à educação.

O objetivo deste trabalho é analisar a política federal do transporte escolar no Brasil, verificando se a mesma contempla a preocupação com a equalização das oportunidades educacionais, nos termos definidos no artigo 211 da Constituição Federal. As fontes que subsidiaram a análise ora apresentada foram as informações disponibilizadas no *site* do FNDE, a legislação sobre transporte escolar (medidas provisórias, leis, portarias e resoluções) e as produções bibliográficas sobre o tema.

Antes de apresentarmos os resultados, deve-se destacar que, embora o transporte escolar seja um assunto de interesse de muitos, envolve um campo de investigação bastante complexo, o que acaba inibindo a realização de estudos sobre esta política. Isso fica mais evidente quando é realizado o levantamento bibliográfico sobre a temática, porque se detecta

a dificuldade de encontrar pesquisas e publicações nessa área, sendo um desafio para os pesquisadores das políticas educacionais contemplar em seus estudos as políticas para o transporte escolar.

## **1 Breve histórico da política federal do transporte escolar no Brasil**

A sociedade brasileira é marcada, segundo Feijó (2006, p. 1), “pela desigualdade e pela falta de oportunidades” que dificultam o exercício de muitos “direitos fundamentais do cidadão”. Esse fato demonstra a necessidade do desenvolvimento de diferentes políticas e programas, inclusive no campo educacional, pois, para a maior parte dos educandos, não basta apenas oferecer o ensino público, é fundamental assegurar condições de acesso e de permanência no ambiente escolar.

É nesse cenário de disparidades sociais e necessidades educacionais que a política do transporte escolar foi instituída no Brasil, visando a garantir condições de acesso dos estudantes à escola, mediante a implantação de três programas, no âmbito do Ministério da Educação (MEC): o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE) e o Programa Caminho da Escola.

O primeiro programa instituído foi o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) que teve sua origem na política para o transporte escolar realizada pela Fundação de Assistência ao Estudante (FAE), em 1993, em caráter experimental, mediante programa de assistência financeira aos municípios. A sua institucionalização ocorreu somente no ano seguinte, pela Portaria 955, de 21/06/1994, com o objetivo de contribuir financeiramente com os municípios para a aquisição de veículos automotores zero quilômetro, destinados ao transporte diário dos alunos da rede pública de ensino fundamental residentes na área rural e, desde 2000, também para as organizações não-governamentais filantrópicas sem fins lucrativos que mantivessem escolas de ensino fundamental de educação especial (SOUZA, 2006, p. 25).

O PNTE era uma modalidade de assistência financeira voluntária, portanto dependia da elaboração de Planos de Trabalho Anuais como condição para a celebração de convênio entre o governo federal e estados e municípios. A análise das resoluções do Conselho Deliberativo do FNDE, órgão que assumiu a gestão do Programa depois da extinção da FAE, em 1997, revela que os critérios de atendimento, desde a criação do PNTE, foram variando no decorrer dos anos: municípios do Programa Comunidade Solidária; Índice de Desenvolvimento Humano (IDH); maior percentual de alunos da zona rural transportados;

número de alunos beneficiados pelo transporte escolar; maior percentual orçamentário investido em educação e maior percentual de escolas que atendam as séries iniciais do ensino fundamental na zona rural. O critério de não ter sido atendido nos últimos anos se manteve desde a criação do Programa (CRUZ, 2009).

O PNTE, como política de assistência financeira voluntária, sofria vários intervenientes no momento da definição daqueles municípios que seriam contemplados, porque a definição não se restringia à análise da qualidade dos Planos de Trabalho Anuais (PTAs) ou das necessidades dos pleiteantes, envolvendo outras negociações que ultrapassam as questões específicas da política educacional e de suas prioridades. Os intervenientes político-partidários foram determinantes para a distribuição dos recursos do PNTE, pois, conforme Castro, em análise da política de transferência voluntária nos anos de 1980, “embora houvesse critérios técnicos/burocráticos do FNDE divulgados, prevaleceu o ‘pragmatismo político’ na seleção final dos projetos, em que o maior peso era dado ao ‘patrocínio’ dos pleitos efetuados por parlamentares, altos burocratas e dos dirigentes locais e regionais” (CASTRO, 1997, p. 135).

Neste sentido, até meados de 1990, os PTAs eram caracterizados como uma espécie de balcão em que os estados pleiteavam recursos para projetos específicos, sendo envoltos de uma série de condicionantes políticos para a sua realização (CASTRO, 1997; PARENTE, 2001), dado o grau de permeabilidade do FNDE aos intervenientes político-partidários que ainda se fazem presentes na política educacional brasileira. Essa realidade foi sendo amenizada devido ao aumento das políticas de assistência financeira automática, inclusive para o transporte escolar, mediante a criação do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), em 2004. Nesse ano, o PNTE passou a ser direcionado, exclusivamente, para as Organizações Não-Governamentais (ONGs), sem fins lucrativos, mantenedoras de escolas de ensino fundamental especializadas em atender alunos com necessidades educacionais especiais residentes em áreas rurais e urbanas (BRASIL, 2008). O PNTE foi extinto, finalmente, em 2007.

Antes de tratarmos da principal política para o transporte escolar no Brasil, o PNATE, é importante destacar, ainda, 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. Esse Programa 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 Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

No que refere ao Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), instituído no âmbito do Ministério da Educação, sob a responsabilidade do FNDE, por meio da Medida Provisória nº 173, de 16 de março de 2004, referendado pela Lei nº 10.880, de 9 de junho do mesmo ano, ele tem o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos do ensino fundamental público, residentes em área rural, por meio de assistência financeira automática, em caráter suplementar, aos estados, ao Distrito Federal e aos municípios. Esse Programa será detalhado no próximo tópico do artigo.

## **2 Caracterização e sistemática de funcionamento do Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE)**

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), instituído pela Lei nº 10.880/04, tem “o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar” (BRASIL, 2011, p. 1).

Entretanto, diante da publicação da Medida Provisória nº 455/2009, que se transformou na Lei nº 11.947, em 16 de junho do mesmo ano, o Programa, que até então atendia apenas os alunos do Ensino Fundamental residentes em áreas rurais, passou a beneficiar todos os estudantes da Educação Básica (Educação Infantil, Ensino Fundamental e Ensino Médio), também residentes na zona rural.

O financiamento do PNATE é realizado pelo FNDE, por meio de assistência financeira automática, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, uma vez que a transferência dos recursos ocorre de forma descentralizada e automática, sem necessidade de convênio, acordo, ajuste ou instrumento congêneres, sendo o montante dos recursos financeiros repassado em nove parcelas anuais, tendo como base de cálculo o número de alunos do ensino básico público residentes em área rural, conforme informações do Censo Escolar do ano anterior.

A metodologia de cálculo para distribuição dos recursos do PNATE foi sendo redefinida desde a criação do Programa, conforme resoluções do Conselho Deliberativo do FNDE. Inicialmente, para definir o valor a ser repassado para estados e municípios, o FNDE tomava como referência o montante de recursos disponíveis para esse fim, constante da Lei Orçamentária Anual, e as matrículas cobertas pelo programa, conforme dados do Censo Escolar, relativo ao ano imediatamente anterior ao do atendimento. Em 2004, o valor do custo-aluno foi estipulado em R\$ 76,00 ao ano. Em 2005, R\$ 80,00 (PRETI; PAZ, 2006).

Em 2006, a Resolução nº 12/06 do CD/FNDE aprimorou os critérios de repasses porque, além do número de alunos do ensino fundamental público das redes estadual e municipal residentes em área rural que utilizam transporte escolar, considerou para o cálculo o Fator de Necessidade de Recursos do Município – FNR-M. Este FNR-M procurou considerar a real necessidade de recursos para transporte em cada Unidade da Federação e em cada município e foi construído a partir das seguintes variáveis: 1) percentual da população rural do município (IBGE – 2000); 2) área do município (IBGE-2001); e 3) percentual da população abaixo da linha de pobreza de R\$ 75,00 (IPEADATA – 2000). Considerando as variáveis, os estados e municípios foram divididos em quatro faixas que definiram a necessidade de recursos: faixa 1: muito baixa; faixa 2: baixa; faixa 3: média; e faixa 4: alta. Com esse cálculo, os estados foram da seguinte forma classificados por necessidade de recursos:

Tabela 1- PNATE – Distribuição dos estados e do DF por faixa do FNR-M

Faixas	Necessidade de Recursos	Estados
Faixa 1	Muito Baixa	RJ, SC, RS, PR, SP e DF
Faixa 2	Baixa	SE, ES, RN, GO, AL, PB, PE e MG
Faixa 3	Média	TO, MS, RO, MT, MA, PI, CE e BA
Faixa 4	Alta	RR, AP, AC, AM e PA

Fonte: Preti e Paz (2006, p. 40).

Dentro de cada estado, foram novamente organizados grupos de municípios por tipo de necessidade (muito baixa, baixa, média e alta), gerando uma diferenciação:

Tabela 2 - PNATE – Valores *per capita* dos municípios por faixa, em cada estado e no DF

UF	Faixa 1 muito baixa	Faixa 2 baixa	Faixa 3 média	Faixa 4 alta	Variação entre faixa 1 e 4 (%)
RJ	81,89	83,79	85,68	87,58	6,9%
SC	81,71	83,42	85,13	86,84	6,3%
RS	83,63	83,27	84,90	86,53	6,0%
PR	81,56	83,13	84,69	86,26	5,8%
SP	81,72	83,43	85,15	86,87	6,3%
SE	82,91	85,82	88,73	91,64	10,5%
ES	83,02	86,05	89,07	92,09	10,9%
RN	83,10	86,19	89,29	92,38	11,2%
GO	83,19	86,38	89,58	92,77	11,5%
AL	83,14	86,28	89,42	92,56	11,3%
PB	83,34	86,67	90,01	93,35	12,0%
PE	83,23	86,45	89,68	92,91	11,6%

(continua)

Tabela 2 (continuação)

MG	83,26	86,53	89,79	93,06	11,8%
TO	85,28	90,55	95,83	101,10	18,6%
MS	85,06	90,11	95,17	100,23	17,8%
RO	85,24	90,48	95,71	100,95	18,4%
MT	84,97	89,93	94,90	99,87	17,5%
MA	85,01	90,01	95,02	100,03	17,7%
PI	85,43	90,86	96,29	101,72	19,1%
CE	84,78	89,56	94,34	99,11	16,9%
BA	82,02	90,05	95,07	100,09	17,7%
RR	86,44	92,88	99,33	105,77	22,4%
AP	89,09	98,18	107,27	116,36	30,6%
AC	86,96	93,91	100,87	107,82	24,0%
AM	88,75	97,49	106,24	114,98	29,6%
PA	86,54	93,09	99,63	106,17	22,7%

Fonte: Preti e Paz (2006, p. 41).

Os valores repassados aos governos estaduais e municipais, conforme *per capita*, têm como base os dados do Censo Escolar sobre alunos transportados, no ano anterior. Aos municípios novos (criados após 2000), para os quais não se dispõe das informações que compõem o FNR-M, foi atribuída a mesma classificação do município do qual ele foi desmembrado. No caso de ele ter-se originado de mais de um município, foi atribuída a classificação daquele que apresentava maior necessidade de recursos. Com as mudanças nos critérios de cálculo, em 2006, o menor valor *per capita* ficou em R\$ 81,56 (Paraná) e o maior em R\$ 116,36 (Amapá).

Após 2007, o cálculo do PNATE continuou sendo aprimorado. A definição do valor *per capita* para as diferentes Unidades da Federação, no ano de 2010, segundo dados do FNDE, foi realizada pela Resolução nº 69, de 29 de dezembro de 2009, nas seguintes proporções:

**Quadro 1** – Valor *per capita* do PNATE, no ano de 2010, em valores nominais (R\$ 1,00)

Unidades da Federação	Maior	Menor
Acre	162,62	149,31
Alagoas	137,23	123,07
Amazonas	170,20	133,27
Amapá	172,24	143,90
Bahia	149,23	125,85
Ceará	147,81	125,49
Distrito Federal	128,51	128,51
Espírito Santo	136,32	122,89
Goiás	142,07	123,14
Maranhão	148,56	125,83
Minas Gerais	142,95	123,24

(continua)

Quadro 1 (continuação)

Mato Grosso do Sul	148,36	127,19
Mato Grosso	150,33	127,61
Pará	159,02	128,10
Paraíba	139,62	124,18
Pernambuco	143,64	123,20
Piauí	150,57	127,79
Paraná	128,73	120,73
Rio de Janeiro	132,31	121,21
Rio Grande do Norte	136,75	124,83
Rondônia	149,43	129,28
Roraima	156,56	141,30
Rio Grande do Sul	128,28	120,84
Santa Catarina	128,54	120,95
Sergipe	137,44	123,59
São Paulo	134,31	120,96
Tocantins	149,65	127,79

Fonte: FNDE

Analisando o Quadro 1, considerando a coluna maior valor, observa-se que os Estados que obtiveram valores *per capita* mais elevados foram Amapá, Amazonas, Acre, Pará e Roraima e Piauí. Enquanto isso, os Estados de Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo foram os de menor *per capita*.

Buscando analisar a coerência entre os critérios de distribuição de recursos do FNDE e as necessidades das unidades da federação, entre 1995 e 2006, Cruz (2009, p. 344) construiu um Índice de Desenvolvimento Composto dos estados brasileiros, com base nos indicadores Índice de Desenvolvimento Humano (IDH-M); Índice de Exclusão, apresentado no Atlas da Exclusão Social no Brasil, e média entre taxa de analfabetismo e escolarização, evidenciando que o Distrito Federal, Santa Catarina, São Paulo, Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Paraná são os Estados com maior índice de desenvolvimento, portanto aqueles que não demandariam, de forma mais incisiva, do apoio federal. Por outro lado, os estados de Alagoas, Maranhão, Piauí, Paraíba, Ceará e Sergipe são aqueles que têm o menor índice de desenvolvimento econômico e socioeducacional, demandando de políticas mais contundentes de desenvolvimento.

Adotando a classificação de Cruz (2009), constata-se que estados com maior índice de desenvolvimento foram contemplados com menores *per capita* do PNATE (Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo e Rio de Janeiro). Entretanto, nem todos os estados com menor índice de desenvolvimento econômico e socioeducacional receberam mais recursos, como os estados de Alagoas, Maranhão, Paraíba, Ceará e Sergipe, pois os maiores

recursos ficaram nos estados da região Norte do país, Amapá, Amazonas, Acre, Pará, Roraima, possivelmente decorrente da extensão territorial e da população residente no campo. Embora haja coerência entre a classificação da autora e a distribuição dos menores *per capita*, no caso dos maiores não se verificou tal coerência, já que os estados do Norte ocuparam posições intermediárias no Índice de Desenvolvimento Composto, apontando que cada política tem sua especificidade uma vez que se deve reconhecer que a extensão territorial do Norte do país apresenta demandas contundentes no que se refere ao transporte escolar para alunos das unidades educacionais públicas.

Em 2011, o valor *per capita*/ano transferido para a política do transporte escolar se manteve o mesmo de 2010, “entre R\$ 120,73 e R\$ 172,24”, mantendo os critérios definidos em 2004: “área rural do município, população moradora no campo e posição do município na linha de pobreza” (BRASIL, 2011, p.1). É importante apontar que se faz necessário investigar se a definição de tais valores pauta-se na disponibilidade financeira do FNDE ou em um estudo que define o quantitativo necessário para oferecer um transporte escolar de qualidade a todos que necessitam, assunto que foge ao escopo deste artigo.

Os recursos destinados ao transporte escolar podem ser utilizados de diferentes formas, como, por exemplo, pagamento de despesas com reforma, seguros, licenciamento, impostos e taxas; pneus, câmaras e serviços de mecânica em freio, suspensão, câmbio, motor, elétrica e funilaria; recuperação de assentos, combustível e lubrificantes, assim como para o pagamento de serviços contratados junto a terceiros (PAZ, 2006). É permitida a utilização direta dos recursos pelo ente receptor na manutenção dos veículos próprios de transporte escolar ou na terceirização, mediante a contratação de serviços para o transporte dos alunos.

No que se refere às responsabilidades de execução do PNATE, o FNDE é o órgão responsável pela assistência financeira, normatização, coordenação, acompanhamento, fiscalização, cooperação técnica e avaliação da efetivação da aplicação dos recursos financeiros. O Ente Executor (EEx), secretarias de educação dos estados, municípios e Distrito Federal, é responsável pelo recebimento e execução dos recursos financeiros transferidos pelo FNDE à conta do PNATE (BRASIL, 2011, p. 2).

A legislação prevê a colaboração federativa já que os municípios poderão proceder ao atendimento do transporte escolar dos alunos matriculados nos estabelecimentos estaduais de ensino, localizados nas suas respectivas áreas de circunscrição, desde que assim acordem os entes, sendo, nesse caso, autorizado o repasse direto do FNDE ao município da correspondente parcela de recursos.

O acompanhamento e controle social dos recursos transferidos aos estados, municípios e Distrito Federal deve ser exercido, no âmbito de cada esfera governamental, pelos Conselhos de Acompanhamento e Controle Social (CACCS) do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (FUNDEB), cuja principal competência, no âmbito do PNATE, é acompanhar e controlar a gestão dos recursos do Programa mediante recebimento, análise e encaminhamento da prestação de contas ao FNDE, conforme estabelecido na Lei nº 11.494, art. 24, § 13, de 20 de junho de 2007 (BRASIL, 2008, p. 38). Cabe a cada ente federado a garantia da infraestrutura necessária à execução plena das competências dos Conselhos.

A adequada aplicação dos recursos do PNATE, ou seja, sua utilização tendo em vista atender as reais necessidades do educando, demanda a efetiva fiscalização não somente dos órgãos públicos, mas também da sociedade. Para isso é necessário que conheçam tais políticas a fim de intervir, conscientemente, no desenvolvimento e fiscalização da mesma.

### **Considerações Finais**

A pesquisa sobre a política de transporte escolar permitiu o reconhecimento de que não adianta somente oferecer escolas; é preciso também oferecer meios para que os alunos cheguem até ela e lá permaneçam. É a partir das inúmeras necessidades educacionais da sociedade que nascem as políticas para atender determinados fins e a política do transporte escolar é apenas uma dessas. Mas, para que tais políticas sejam implementadas de maneira que atendam as necessidades educacionais, é preciso que a sociedade as conheça, reconheça sua importância, identifique os sujeitos responsáveis pela execução e pela fiscalização e acompanhe a efetivação das mesmas.

O transporte escolar é, portanto, uma política educacional essencial para o acesso de considerável número de alunos de escolas públicas ao ambiente escolar, condição para que se garanta o direito à educação. Reconhecendo a importância do transporte escolar, o governo federal promove programas nesta área, desde o ano de 1994, mediante ações do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE).

Os principais programas são o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE), que vigorou de 1994 a 2007, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (PNATE), em vigência desde 2004, e o Programa Caminho da Escola, criado em 2007 como linha de financiamento do BNDES para a aquisição de veículos novos para o transporte de estudantes.

A revisão bibliográfica permitiu compreender que o PNTE era uma política de assistência financeira voluntária, afeta aos intervenientes político-partidários no momento da definição daqueles municípios que seriam contemplados, uma vez que diferentes agentes, como parlamentares, altos burocratas e dirigentes locais e regionais, nos termos de Castro (1997), influenciavam a execução da política de financiamento.

Essa realidade só foi modificada com a instituição do PNATE, já que o financiamento passou a ser na modalidade de assistência financeira automática, incluindo critérios objetivos para a distribuição dos recursos do Programa entre as unidades da federação (percentual da população rural do município; área do município e percentual da população abaixo da linha de pobreza). Ademais, também como aspecto positivo, o Programa foi ampliado, em 2007, com a inclusão de todas as matrículas da educação básica rural.

O esforço do governo federal para criar critérios mais equitativos de distribuição dos recursos do transporte escolar deve ser reconhecido, uma vez que é fundamental considerar as especificidades de cada região, estado e ente federado. Ao que tudo indica, o Fator de Necessidade de Recursos, instituído no âmbito do PNATE, foi um importante esforço neste sentido, fundamental para que a União exerça sua função supletiva e redistributiva com vistas à equalização das oportunidades educacionais no Brasil. No entanto, é necessário considerar o imperativo de ampliação dos recursos, para que se garanta a oferta do transporte escolar em quantidade e qualidade adequadas à demanda deste serviço por parte dos estudantes das escolas públicas rurais e urbanas do Brasil.