

Experiência: Programa Caminho da Escola

Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE)

Diretoria de Administração de Tecnologia

Responsável: José Carlos Wanderley Dias de Freitas

Equipe: Monica Jamal Gotti, José Maria Rodrigues de Souza, Garibaldi José Cordeiro de Albuquerque, Silvério Morais da Cruz, João Antônio Lopes de Oliveira, Valdecy Mendes Muniz, Aloma Marques Taveira Barbosa.

Endereço: Setor Bancário Sul Quadra 02 Bloco F, Edifício Áurea, Brasília-DF CEP: 70070929

Telefone: (61) 3966 4803

Fax: (61) 3966 4188

jose.freitas@fnde.gov.br

Data de início da implementação da experiência: Março de 2007

RESUMO DA EXPERIÊNCIA

O Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE) concebeu o modelo do Programa Caminho da Escola almejando uma solução aos problemas enfrentados no âmbito do transporte escolar. Desde o princípio, o programa procurou alcançar resultados concretos e eficientes para transpor as conhecidas dificuldades de veículos que trafegam na zona rural e enfrentam condições severas de operação como vias sem asfaltamento, com poeira, lama, buracos, pontes precárias e mata-burros, assim como as embarcações, que navegam com estiagens e enchentes por rios caudalosos e com grande incidência de troncos e galhos, sem píer para atracação.

A fim de facilitar esse processo de melhoria da gestão de transporte escolar, foi disponibilizada aos municípios, estados e Distrito Federal uma linha de crédito do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES) com menores juros de mercado e extenso prazo para quitação, facultando-lhes um modelo de compras que - reduziu expressivamente os custos e lhes isentou do processo licitatório para a aquisição de veículos que atendem rigidamente a especificações próprias e que contam com chancela de qualidade e conformidade.

Caracterização da situação anterior

O Ministério da Educação (MEC) executa dois programas voltados ao transporte dos estudantes: o Programa Nacional de Transporte Escolar (PNTE) e o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate).

O PNTE foi criado por meio da Portaria Ministerial nº 955, de 21 de junho de 1994, com o objetivo de contribuir financeiramente com os municípios e organizações não-governamentais (ONGs) 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 das escolas de ensino fundamental que atendam alunos com necessidades educacionais especiais.

A partir de 2004, o Programa Nacional de Transporte Escolar foi modificado e, agora, consiste no repasse de recursos financeiros somente às organizações não-governamentais sem fins lucrativos que mantenham escolas especializadas de ensino fundamental, atendendo até 100 alunos com necessidades educacionais especiais.

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate) foi instituído pela Lei nº 10.880, de 9 de junho de 2004, com o objetivo de garantir o acesso e a permanência nos estabelecimentos escolares dos alunos do ensino fundamental público residentes em área rural que utilizem transporte escolar, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos estados, Distrito Federal e municípios.

O Pnate consiste na transferência automática de recursos financeiros, sem necessidade de convênio ou outro instrumento congênere, para custear despesas com a manutenção de veículos escolares pertencentes à esfera municipal ou estadual e para a contratação de serviços terceirizados de transporte, tendo como base o quantitativo de alunos transportados e informados no censo escolar realizado pelo Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP/MEC), relativo ao ano anterior ao do atendimento.

Em novembro de 2003, o INEP realizou um levantamento, em parceria com a União Nacional dos Dirigentes Municipais de Educação (Undime), sobre o custo/aluno no transporte escolar e as reais condições do sistema no país que coletou dados em 218 municípios, em dezenove unidades da federação. Embora pouco representativo do ponto de vista estatístico, posto que teve caráter declaratório e voluntário, o levantamento nos permitiu ter uma visão ampla do transporte escolar no Brasil.

O objetivo do levantamento foi de oferecer subsídios para o desenvolvimento de ações e planejamento de políticas públicas, que possam garantir uma melhor qualidade do ensino.

Os resultados apresentaram informações sobre o valor custo/aluno (alunos transportados, quilometragem, custo diário), condições da frota de veículos (tempo de uso, propriedade e adequação para o transporte escolar), recursos investidos na manutenção do sistema, sobre as escolas que atendem alunos usuários, como também - apresentam estimativas das próprias Secretarias Municipais de Educação a respeito da quantidade de alunos que poderiam estar fora da sala de aula por falta de transporte escolar.

Entre os dados não menos importantes do levantamento, extraímos alguns que traduzem, sintomaticamente, as razões de um cenário negativo dos programas PNTE e Pnate:

- Com relação aos recursos transferidos aos 218 municípios estudados para a manutenção do transporte escolar no mês de novembro de 2003, comparado ao custo realizado, ficou revelado que, na abrangência Brasil, Região Geográfica, Unidades da - Federação e Municípios, ressalvadas raras exceções, todas as regiões apresentaram déficit que montou naquele mês R\$ 965.690,85;

- Informações originárias das próprias escolas, alvo dos levantamentos, apontaram para uma estimativa de 23.294 alunos que poderiam, naquele exercício, estar fora das salas de aula por falta de transporte escolar. Desse total, 55,34% da região Nordeste, 31,93 da região Norte, 7,54% da região Sul, 4,13 do Centro-Oeste e 1,02% do Sudeste, evidenciando-se que justamente os percentuais mais significativos situavam-se nas regiões mais carentes do país.

Em paralelo, o FNDE, por meio do Ceftru – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da Universidade de Brasília (UnB) coletou outras

informações, dados estatísticos e informações sobre as reais necessidades do transporte escolar rural em uma pesquisa em cerca de 4.500 municípios.

Os resultados mostraram-se alarmantes quando nos deparamos com 8,4 milhões de estudantes da educação básica pública, que vivem em áreas rurais, e são conduzidos, em sua grande maioria, por veículos totalmente inadequados, ou seja, ônibus muito velhos e em péssimas condições de conservação, vans totalmente sem segurança, caminhões, e até mesmo tratores, como foi mostrado pela imprensa brasileira, sem mencionar as crianças das regiões ribeirinhas, que passam muitas vezes até seis horas dentro de uma pequena embarcação sem as mínimas condições de segurança e conforto.

Alguns fatores justificaram e exigiram medidas que possibilitassem um maior equilíbrio entre a demanda e os meios necessários para atendê-la, como a inexistência de transporte suficiente para a demanda; as dificuldades das prefeituras para a aquisição, não só pelas questões relativas a licitações, mas, especialmente, pelos poucos recursos disponíveis; o sabido mau estado de conservação dos poucos veículos existentes; a utilização de veículos inadequados ao transporte de alunos; os retraídos resultados das ações do MEC, uma vez que os recursos disponibilizados pelo FNDE para a aquisição de veículos e para a manutenção do sistema mostraram-se insuficientes para satisfazer as necessidades da maioria dos municípios do país.

Descrição da iniciativa

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.

Objetivos a que se propôs e resultados visados

O objetivo principal dessa iniciativa é a melhoria do serviço de transporte escolar rural. Evidentemente, é sabido o precário estado das estradas brasileiras e a dificuldade de manutenção das mesmas. Além disso, o transporte rural tem as suas dificuldades específicas, como as longas distâncias, veículos desconfortáveis e a falta de - equipamentos de segurança. Assim, esse programa teve como foco o aspecto de melhora da frota existente, visando alcançar os seguintes resultados:

1) Padronização das especificações dos ônibus e embarcações destinados ao transporte escolar rural, visto que os ônibus enfrentam condições severas de operação como, por exemplo, vias não pavimentadas, poeira, lama, buracos, pontes precárias e mata-burros, assim como as embarcações, que navegam por rios caudalosos e com grande incidência de troncos e galhos, sem píer para atracação, e sujeitos a estiagens e enchentes;

2) Disponibilização aos municípios, estados e Distrito Federal de uma linha de crédito concedida pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social (BNDES) com os menores juros do mercado e um extenso prazo para quitação;

3) Adoção de um modelo de compras que traz redução significativa de preços e desonera os municípios, estados e Distrito Federal do processo licitatório;

4) Redução dos preços dos veículos, que atendam rigidamente às especificações, através da desoneração da carga tributária federal e estadual; e

5) Garantia de que cada um dos veículos, antes de serem entregues aos municípios, estados e Distrito Federal, passe por vistoria e receba um selo que ateste sua qualidade e conformidade com as especificações adotadas.

Público-alvo da iniciativa

O programa atinge diretamente os alunos da educação básica da zona rural dos sistemas estadual e municipal, do Distrito Federal, estados e municípios brasileiros.

Indiretamente, os próprios municípios, estados e Distrito Federal são beneficiados, pois têm a possibilidade de acesso a uma linha de financiamento com excelentes condições de juros e prazos, ficam isentos do processo licitatório e de todos os tributos estaduais e federais, além de poderem adquirir veículos novos, confiáveis e que atendem às suas reais necessidades.

Ainda de forma indireta, o setor produtivo é beneficiado, pois foi criado um novo e significativo nicho de mercado que envolve diversos segmentos, como os fabricantes de chassis, carrocerias, fornecedores de tecnologia, mobiliário, estaleiros, entre tantos outros.

Concepção e trabalho em equipe

Os municípios brasileiros sofrem em sua grande maioria da carência de recursos, não somente financeiros, mas principalmente humanos, dificultando sobremaneira a concretização dos processos de compra.

Pensando em todas as questões envolvidas, o MEC, na figura de seu Secretário-Executivo encomendou à Diretoria de Administração e Tecnologia do FNDE um modelo que pudesse atender às necessidades dos municípios, proporcionando economia de escala, porém, sem perder de vista a lisura e a transparência em todas as etapas do processo.

O modelo concebido, conforme abaixo mencionado, envolve não somente a Presidência e diversas coordenações do FNDE, como também uma série de parceiros externos, apresentando destaque em quatro pontos-chaves, quais sejam:

Recursos financeiros

Para sanar esse problema, recorremos ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que se mostrou extremamente receptivo e concedeu inicialmente uma linha de crédito no valor de R\$ 300 milhões, passando, em um segundo momento, para R\$ 600 milhões, com uma taxa de juros de apenas 4% ao ano, ou seja, a menor taxa do mercado, carência de seis meses para iniciar o pagamento após a efetiva entrega do veículo e financiamento em 72 parcelas.

A concessão do montante de recursos disponibilizado pelo BNDES contou com a anuência e a aprovação das concessões de operações de crédito pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), e com a análise e aprovação de cada uma das solicitações dos municípios, pela Secretaria do Tesouro Nacional (STN).

Em maio de 2008, o Congresso Nacional aprovou emenda parlamentar concedendo R\$ 90 milhões para a aquisição direta pelo FNDE de ônibus, que foram destinados a 635 municípios carentes, através da assinatura de um convênio durante a marcha dos prefeitos, salientando que, nesse caso, não é exigida a contrapartida do município.

Carga tributária

No quesito carga tributária, contamos com a colaboração da União e dos Estados, com a aprovação pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) da isenção do ICMS e redução a zero das alíquotas do IPI, PIS e Cofins, pelo Congresso Nacional.

Especificação e padronização de veículos adequados para utilização em área rural

O processo de especificação e padronização dos ônibus e embarcações vem sendo conduzido pelo FNDE, em parceria com o Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (Inmetro), com o Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes da UnB (Ceftru), com o setor produtivo, além de consideráveis contribuições de outros órgãos governamentais e instituições privadas.

De acordo com pesquisas realizadas, os ônibus que atualmente trafegam na zona rural são, em sua maioria, as sucatas provenientes da zona urbana que, além de não apresentarem as características adequadas às condições severas de rodagem, típicas de estradas de terra, são muito velhos e propícios à quebra, causando muito transtorno aos alunos transportados.

Esse quadro, em poucos anos, será alterado de forma considerável, pois os ônibus que estão sendo especificados pelo programa deverão evoluir no sentido de estarem inteiramente adequados às condições da zona rural.

No que tange às embarcações, os obstáculos foram enormes, pois não havia qualquer parâmetro anterior do qual pudéssemos partir e o setor produtivo é pulverizado e pouco preparado para a demanda do programa. No entanto, em um curto intervalo de tempo, estaremos realizando o primeiro Pregão Eletrônico para Registro de Preços das embarcações, que serão inovadoras e adequadas ao transporte eficiente e seguro de crianças.

Processo licitatório

De nada serviria os recursos financeiros, as isenções fiscais e as especificações dos veículos obtidos, se o processo de compra não pudesse ser centralizado para o necessário ganho de escala que o vulto do programa exige.

Foi com esse propósito que nos valem da modalidade licitatória de Pregão Eletrônico por Registro de Preços, onde o FNDE realiza o Pregão e todos os entes federados que estejam interessados em adquirir os veículos do programa solicitam, através de ofício, a sua adesão à Ata de Registro de Preços do Pregão em questão.

Ações e etapas da implementação

Depois de resolvidos os problemas fundamentais, publicamos a Resolução FNDE/CD nº 3, de 28 de março de 2007, contendo todas as regras, e confeccionamos uma Cartilha do Programa Caminho da Escola, que foi encaminhada a todos os entes - federativos.

Conforme as normas do Programa Caminho da Escola, a sua execução adota os seguintes passos:

I) o FNDE disponibiliza em seu sítio na internet a relação dos municípios, estados e Distrito Federal com o quantitativo de veículos que cada um pode pleitear baseado na quantidade de alunos transportados da zona rural, assim como o Termo de Adesão que cada um deve preencher e entregar ao agente financeiro de sua escolha;

II) os municípios, estados e Distrito Federal preenchem o Termo de Adesão e o entrega ao agente financeiro;

III) os agentes financeiros analisam o risco de crédito e, se aprovado, enviam ao BNDES o Termo de Adesão;

IV) o BNDES avalia se o solicitante está apto a receber o crédito e, em caso afirmativo, emite o Termo de Habilitação aos agentes financeiros;

V) os agentes financeiros fazem análise prévia da documentação necessária prevista no Manual de Instrução de Pleitos (MIP), assinam a Proposta Firme e enviam para a STN;

VI) a STN confere a documentação e, caso atenda a todos os requisitos, autoriza a operação de crédito;

VII) municípios, estados e Distrito Federal com operações autorizadas solicitam adesão à Ata de Registro de Preço ao FNDE;

VIII) o FNDE consulta o fornecedor vencedor do certame e encaminha aos interessados a autorização de adesão e a documentação do referido pregão;

IX) os municípios, estados e Distrito Federal solicitam ao agente financeiro o encaminhamento da Proposta de Abertura de Crédito para o BNDES;

X) o BNDES aprova a abertura de crédito e comunica ao agente financeiro;

XI) o agente financeiro contrata a operação de financiamento com o interessado e o autoriza a contratar o fornecedor para faturar o(s) veículo(s);

XII) o fornecedor fabrica o veículo e o submete ao Inmetro para que o mesmo faça sua vistoria e entregue, em caso de total conformidade, seu Selo de Garantia que é condição para entrega do veículo;

XIII) o fornecedor entrega o(s) veículo(s) ao comprador e a documentação comprobatória ao agente financeiro;

XIV) o agente financeiro solicita ao BNDES a liberação dos recursos que, quando liberados, serão repassados diretamente aos fornecedores; e

XV) após a carência de seis meses o comprador começa a pagar pelo(s) veículo(s) em 72 (setenta e duas) parcelas.

Dando continuidade às ações previstas, realizamos diversas reuniões com o Ministério da Fazenda nas quais apresentamos a realidade vivida pelas crianças da zona rural e demonstramos que a renúncia fiscal proveniente da aquisição dos veículos adequados a esse tipo de transporte escolar representava muito pouco em relação aos benefícios trazidos, além de fomentar a indústria nacional com a criação de um novo nicho de mercado.

Vitoriosos, conseguimos, depois de muitas dificuldades, que os veículos do Programa Caminho da Escola pudessem ser adquiridos com total isenção de impostos federais e estaduais.

Em 1º de novembro de 2007, realizamos no Auditório do Inmetro a primeira Audiência Pública para fechamento das especificações dos ônibus escolares, que resultaram no Edital para o Pregão Eletrônico nº 53/2007, que foi aberto em 10 de dezembro de 2007 e gerou a Ata de Registro de Preços nº 01/2008, de 06 de janeiro de 2008, à qual já aderiram 1.022 municípios, num total solicitado de 1.857 ônibus, cabendo salientar que esse número ainda não foi maior em consequência do processo - eleitoral.

Em 2008, realizamos duas Audiências Públicas no Inmetro, sendo que a primeira foi em 09 de abril de 2008 e teve por objetivo a aprovação do Modelo Conceitual das Embarcações para o programa; a segunda foi em 10 de junho de 2008 e visou ao avanço nas especificações dos ônibus do programa, visto que a Ata de Registro de Preços tem a vigência de um ano e, portanto, até o mês de dezembro, um novo Pregão Eletrônico para os ônibus deverá ter sido realizado.

Recursos utilizados

Descrição dos recursos humanos, financeiros, materiais, tecnológicos etc.

Os recursos humanos utilizados para a criação, implementação e monitoramento do programa são provenientes, no âmbito do MEC, da Diretoria de Administração e Tecnologia do FNDE e da Coordenação Geral de Transportes do FNDE. Contamos, ainda, com a colaboração constante do BNDES, no controle das operações de crédito, da STN, na análise e aprovação das operações de crédito solicitadas pelos entes, do Inmetro, na aprovação das especificações e inspeção dos veículos, do Ceftru, com seu conhecimento aprofundado da realidade vivida na zona rural, do setor produtivo, entre outros colaboradores eventuais.

Em primeira instância, os recursos financeiros eram provenientes exclusivamente do BNDES, que disponibilizou uma linha de crédito no valor de R\$ 600 milhões, tendo sido aberta, porém, a possibilidade de adesão ao Registro de Preços para entes que - dispusessem recursos próprios totalizando R\$ 46.307.910,00 (quarenta e seis milhões trezentos e sete mil e novecentos e dez reais), além de recursos provenientes da própria União no valor de R\$ 90 milhões para aquisição direta no caso dos municípios muito carentes.

Os recursos tecnológicos estão sendo agregados ao programa na medida em que os veículos especificados dispõem do que existe de mais avançado em termos de equipamentos de segurança e comunicação, para garantir conforto e segurança aos alunos.

Adicionalmente, estamos nos valendo de recursos de Tecnologia da Informação através da utilização de um complexo Sistema Informatizado, desenvolvido inteiramente em ambiente Web, pela Coordenação Geral de Tecnologia e Informação do FNDE, que permeia todo o fluxo do programa, iniciando nas prefeituras solicitantes, passando pelo BNDES, STN e Inmetro, sendo que este registra as inspeções em cada um dos ônibus a serem entregues aos solicitantes e finaliza na entrega dos veículos.

Por que considera que houve utilização eficiente dos recursos na iniciativa?

Há cerca de um ano, o FNDE não dispunha de iniciativa, muito menos de recursos orçamentários que pudessem realmente resolver, mesmo que em médio prazo, um problema tão grave quanto o transporte escolar seguro e eficiente de crianças e jovens.

Atualmente, dispomos de especificações de ônibus e embarcações voltadas ao transporte escolar rural, aprovadas e certificadas pelo Inmetro, e cerca de R\$ 750 milhões de recursos disponíveis, dos quais já foram gastos R\$ 263.880.800,00 (duzentos e sessenta e três milhões oitocentos e oitenta mil e oitocentos reais), que foram suficientes para aquisição de 1.857 ônibus rurais, conforme quadro abaixo:

Consideramos, portanto, que, em apenas um ano de vida do programa, avançamos de maneira surpreendente, pois conseguimos conceber um modelo que vem se mostrando eficaz e eficiente, sem agregarmos custos desnecessários, já que contamos com a dedicação dos servidores dos órgãos públicos envolvidos e com a colaboração voluntária do setor privado. Prevemos, ainda, que a partir de 2009 serão adquiridos pelo menos cinco mil novos veículos ao ano, totalmente padronizados e seguros, e a um custo muito abaixo dos valores praticados no mercado.

Caracterização da situação atual

Mecanismos ou métodos de monitoramento e avaliação de resultados e indicadores utilizados

O assunto transporte escolar é tratado pelo FNDE há vários anos, e conta com a parceria do Ceftru, que vem acumulando, nesse período, toda a sorte de dados estatísticos e informações sobre as reais necessidades do transporte escolar rural.

A partir desses estudos, o FNDE, em parceria com o Inmetro, Ceftru e setor produtivo definiu as primeiras especificações diferenciadas para ônibus, que embasaram a Ata de Registro de Preços nº 01/2008 em vigor, bem como as especificações das embarcações que, em breve, serão finalizadas e embasarão a primeira Ata de Registro de Preços deste tipo de veículo. Cabe salientar que esse é um fórum de discussão permanente que já está em processo de fechamento das próximas e mais evoluídas especificações dos ônibus.

A transparência do processo é garantida através da realização constante de Audiências Públicas, para aprovação das especificações, ocorridas no auditório do Inmetro.

Firmamos, ao longo do processo, um Acordo de Cooperação Técnica com o Inmetro que garante ao FNDE que todos os veículos fabricados para o Programa Caminho da Escola passem por uma vistoria detalhada, e somente sejam entregues aos municípios se não contiverem qualquer “não conformidade” e receberem o Selo de Qualidade do Inmetro.

O Ceftru iniciará em breve uma nova pesquisa de campo para aferição do grau de satisfação dos municípios com os ônibus especificados pelo programa, com o intuito de aprimorarmos cada vez mais, tanto as especificações quanto o processo de gestão do transporte escolar.

Resultados quantitativos e qualitativos concretamente mensurados

Os resultados da iniciativa são reconhecidos por aspectos que envolvem especificações dos ônibus homologadas em Audiência Pública realizada na sede do Inmetro, com características próprias ao transporte de escolares da zona rural. Igualmente, vale salientar a isenção total de impostos federais e estaduais para os ônibus e embarcações do Programa Caminho da Escola.

Além disso, podemos citar ainda como resultados alcançados:

1) Homologação da Ata de Registro de Preços dos ônibus escolares, válida pelo período de um ano, a contar de 6 de janeiro de 2008, resultado do bem sucedido Pregão Eletrônico nº 53/2007.

2) Criação de Grupos de Estudos voltados ao aprimoramento e evolução das especificações dos veículos do programa, dos quais participam FNDE, Inmetro, Ceftru e setor produtivo.

3) Adesão à Ata de Preços dos ônibus, por 1.022 municípios, totalizando a compra de 1.857 ônibus a um custo de R\$ 263.880.800,00 (duzentos e sessenta e três milhões oitocentos e oitenta mil e oitocentos reais), que já começaram a ser entregues em todas as regiões.

4) Aprovação em Audiência Pública, realizada na sede do Inmetro, do modelo conceitual das embarcações do Programa, sendo que as especificações que serão utilizadas para a realização de Pregão Eletrônico encontram-se em fase final de aprovação.

5) Implantação do Sistema Informatizado do Programa Caminho da Escola que registra e gerencia todas as fases do fluxo, desde a solicitação pelos municípios até a entrega dos veículos.

Lições aprendidas

Soluções adotadas para a superação dos principais obstáculos encontrados

Apesar de termos encontrado uma série de obstáculos, esses foram vencidos pelo esforço pessoal dos envolvidos e o apoio de instituições responsáveis no que concerne o objetivo principal da iniciativa, que trata da disponibilização de veículos para o transporte escolar.

Quando o BNDES disponibiliza uma linha de crédito, o ente interessado deve passar por um árduo processo junto à STN onde tem que provar, através de uma enorme quantidade de documentos, sua capacidade de endividamento, o que acaba muitas vezes inviabilizando a operação.

Cientes do risco envolvido fizemos um trabalho conjunto com os agentes financeiros credenciados pelo BNDES que atuaram diretamente nos municípios orientando e, na maioria dos casos, ensinando-os na preparação dos documentos que foram submetidos à STN, iniciativa esta que superou as expectativas, fazendo com que muitos municípios conseguissem inédita aprovação do crédito solicitado em tempo recorde.

O modelo licitatório, que era ponto crucial, para o sucesso do programa, mostrou-se eficiente, graças ao estudo detalhado do mercado de ônibus no Brasil, que foi elaborado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV).

Fatores críticos de sucesso

Conhecimento profundo da realidade do transporte escolar rural, obtenção de uma linha de crédito de valor substancial, economia real de recursos públicos, transparência em todo o fluxo do processo, fiscalização rígida e, principalmente, a dedicação apaixonada de todos os recursos humanos que estiveram e continuam, de alguma forma, envolvidos no processo.

Por que a iniciativa pode ser considerada uma inovação?

O Programa Caminho da Escola concebeu um modelo governamental totalmente novo para solução de um problema antigo, crônico, grave e que tem-se mostrado extremamente dispendioso para os cofres da União, trazendo consigo ideias práticas e concretas, quais sejam:

1) Com a adoção das especificações rigidamente padronizadas, ao longo dos anos o transporte escolar no Brasil vai ganhar a mesma notoriedade que possui, por exemplo, nos Estados Unidos, pois estaremos aptos a substituir toda a frota existente, além de aumentá-la em muito, passando nossos ônibus e embarcações a figurarem com identidade própria, visto que as cores amarelo e preto, padrão do programa, assim como nos modelos americanos, serão imediatamente identificadas como portadoras de carga preciosa, ou seja, nossos alunos.

2) A modalidade de licitação adotada possibilita que, a qualquer tempo um ente público possa, da maneira que melhor lhe convier, quer seja por financiamento do BNDES, quer seja com recursos próprios, aderir ao(s) Registro(s) de Preços vigente(s), sem se submeter a um complexo processo licitatório.

3) Em momento algum os recursos financeiros provenientes do BNDES circulam dentro dos municípios, estados ou Distrito Federal, indo diretamente para os fornecedores, que são obrigados a cumprir todos os requisitos impostos pelo Edital do Pregão Eletrônico para Registro de Preços, e a praticarem somente os preços que os sagraram vitoriosos, trazendo transparência e facilitando o trabalho dos órgãos de controle.

4) Introduzimos no mercado de fabricação de ônibus e embarcações um novo e promissor nicho de mercado, o que fez com que o setor se transformasse em um dos maiores parceiros do programa, o que vem se refletindo no seu comprometimento com a evolução das especificações e o rigor no processo fabril.

5) Por meio da assinatura de Acordo de Cooperação Técnica com o Inmetro podemos garantir a fidelidade das especificações constantes nos editais, através da fiscalização e aprovação de cada um dos protótipos dentro da própria fábrica, da fiscalização e aprovação por amostragem de uma quantidade significativa de veículos por cada lote produzido, ainda dentro da fábrica e, por último, e sem sombra de dúvida, a mais importante, é a fiscalização e aplicação do Selo de Qualidade a todos os veículos que não apresentarem qualquer “não conformidade” antes da entrega ao comprador. Os veículos que apresentarem “não conformidades” só poderão ser entregues depois de terem todos os problemas resolvidos.

6) Os entes que aderirem ao programa, colaborando com a renovação e padronização da frota de transporte escolar, se beneficiarão da total isenção fiscal conquistada e da significativa redução de preços trazida pela centralização do processo licitatório.

7) O Sistema Informatizado desenvolvido para o programa, inteiramente em ambiente Web, possibilita que todas as etapas do seu fluxo sejam automatizadas, gerando transparência, economia, condições de acompanhamento por todos os agentes envolvidos e capacidade gerencial ao FNDE.

Tendo essas ações sido levadas em consideração, assim como os mecanismos e processos descritos neste relato, pode-se afirmar, com convicção, o seu caráter inovador e facilitador do longo caminho até a sala de aula, enfrentado por uma grande parcela das crianças brasileiras.