VOTO EM SEPARADO AO PROJETO DE LEI N. 184/2020

AUTORA: VEREADORA CÁTIA RODRIGUES
EMENTA: Altera a Redação do Art. 1° da Lei Municipal n° 5.699/2000, Para Incluir O Direito à Meia Passagem nos Veículos de Transporte Público Coletivo aos Estudantes, do Cursos Profissionalizantes, Livres, e Técnicos em consonância com a definição disposta no art. 2º, II do Decreto nº 8.537/15, que regulamenta a Lei Federal nº 12.933/13.

RELATÓRIO
Vem à análise desta Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização o PLE-184/2020, de autoria da vereadora Cátia Rodrigues, que propõe a alteração da redação do Art. 1° da Lei Municipal n° 5.699/2000.

Em sua justificativa, o edil afirma que o projeto de lei tem por objetivo ampliar o acesso a meia-passagem para Cursos Profissionalizantes, Livres e Técnicos, pois a atual legislação municipal restringe o direito à meia-passagem a alunos de determinados estabelecimentos de ensino, o que fere a isonomia e acesso à educação entre os próprios estudantes.

Recepcionado na Comissão de Constituição e Justiça, o PLE-184/2020 foi aprovado sem emendas.

A Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização, no uso de suas competências constantes no artigo 163 da Lei Orgânica do Município do Salvador, passará a análise neste parecer se o projeto de lei, uma vez aprovado, não colidirá com os dispositivos da Lei de Responsabilidade

Fiscal, com o Plano Plurianual-PPA, a Lei Orçamentária Anual- LOA e a Lei de Diretrizes Orçamentárias-LDO.

ESSE É O BREVE RELATÓRIO. PASSO A OPINAR.

Do ponto de vista do Regimento Interno da Câmara de Vereadores, Resolução nº 910, de 16 de maio de 1991, temos que o projeto atende ao disposto no artigo 188. A luz da Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, ainda, a apresentação proposição deveria seguir a observância de apresentação da estimativa do impacto orçamentário-financeiro e impactos fiscais. A temática não expõe oneração direta do poder público, visto que a meia-passagem é coberta pelos usuários que pagam inteira. Desta forma, a implementação do projeto é ajustada por este relatório a fim de propor emendas de adequações para esses estudantes que não possuem o direito a meia-passagem.

(I) DA EDUCAÇÃO PROFISSIONAL E A LEI MUNICIPAL Nº 5.699/2000.

Considerando Lei Federal nº 11.741/2008, que altera a Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional (LDB) para institucionalizar e integrar as ações da educação profissional técnica de nível médio, da educação de jovens e adultos e da educação profissional e tecnológica.

De tal maneira, A alteração do Art. 39, parágrafo 2º, da Lei, e o acréscimo do Art.36-B, reconhecem duas modalidades. A forma “Subsequente” para quem concluiu ensino médio, bem como a educação profissional

com abrangência "**de formação inicial e continuada ou qualificação profissional".**

A Resolução nº 172/2017 do Conselho Estadual de Educação (CEE) fixa normas complementares para implementação das Diretrizes Curriculares Nacionais da Educação Profissional Técnica de Nível Médio no Sistema Estadual de Ensino da Bahia.

Nós temos ciência que término do ensino médio não é um passaporte direto ao mercado de trabalho, em alguns casos, de famílias mais carentes. E, por isso, a educação profissional é vista como oportunidade à homens e mulheres que almejam espaço no mercado de trabalho ou melhores condições no mesmo.

É dizer: A modalidade subsequente, por exemplo, reconhecida por legislações federais e resoluções estaduais tenta reduzir as barreiras de indivíduos que buscam espaço no mercado de trabalho formal, ou até empreendedorismo, independente de sua origem, idade ou tempo da sua conclusão no ensino médio, da mesma forma, os cursos de formação inicial e continuada ou qualificação profissional.

Em analise o Art. 2 da Lei Municipal nº 5.699/2020 no parágrafo 2º descreve as possibilidades de não aplicação da meia-passagem que são: cursos supletivos, **de pós-médio, e, de outros não enquadrados como cursos regulares de educação básica** e que não exigem frequência diária durante o período letivo.

Haja vista o conjunto de considerações, conclui-se que não há referências ao conceito “Cursos Profissionalizantes”, de forma que o que é estabelecido nas diversas modalidades da Educação voltada ao mundo do trabalho.

Por outro lado, o que a Lei Municipal nº 5.699/2000 chama de pós-médio, a nomenclatura utilizada pelos referidos instrumentos legais na Educação Profissional e Tecnológica deveria ser subsequente. Essa forma é instruída o Conselho Nacional de Educação através da resolução de nº 06/2021, e oferece modalidades que respeitem a carga horária mínimo de 800 a 1.200 horas com catálogo oferecido pelo MEC.

É importante destacar. Em consulta as instituições de ensino credenciadas que oferecem cursos nesta modalidade sem articulação com ensino médio, ficaram, e estão, sujeitas a concessão do benefício da meia-passagem aos seus estudantes por acordos de ajustes e, até mesmo, judicialização dos casos. Algumas não conseguiram êxito no benefício e das que conseguiram não possuem a segurança jurídica na forma da Lei para concessão, mesmo já constando nos passageiros equivalentes atuais do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus de Salvador (STCO).

Por esse olhar, a Lei Municipal 5.699/2000 necessita de adequação sob ponto de vista formal pelas alterações da educação profissional técnica de nível médio, da educação de jovens e adultos e da educação profissional e tecnológica[1] na LDB. Afinal esta Lei, tem promulgação em

[1]BRASIL. Lei Federal nº 11.741, de 16 de julho de 2008. Altera dispositivos da Lei no 9.394, de 20 de dezembro de 1996, que estabelece as diretrizes e bases da educação nacional, para redimensionar, institucionalizar e integrar as

2000 e sofre alterações em 2003. Assim, as nomenclaturas utilizadas para concessão, ou não, do benefício parecem ser distantes das previstas, e não acompanhou as formulações das políticas públicas de Ensino Profissional e Técnico e resultados estudos com base em evidências sobre esses programas.

Em tal adequação as nomenclaturas corretas, o que se é chamado de "cursos livres", de forma genérica, por esse pelo Projeto de Lei nº 184/2020 e pela Lei, deve-se considerar o Art. 36, parágrafo 2º, inciso I, que são cursos os "**de formação inicial e continuada ou qualificação profissional**", que necessita de carga horária mínima para validação.

(II) DO MÉRITO AO PROJETO DE LEI Nº 184/2020.

Dito isso, lidando ao mérito do Projeto de Lei nº 184/2020, de autoria da Vereadora Cátia Rodrigues, adianto o registro da importante iniciativa da extensão de meia-passagem às alunas/os de cursos profissionalizantes, técnicos e livres.

No entanto, apresento discordâncias e cito.

Não me parecem adequadas a formalização dos instrumentos de técnica legislativa e impacto orçamentário propostos à modificação da Lei Municipal 5.699/2000. Porque a proposta visa inclusão ao direito a Meia Passagem Estudantil (MPE) aos matriculados em "instituição de ensino, pública ou privada, nos níveis e modalidades previstos no Título V" da

ações da educação profissional técnica de nível médio, da educação de jovens e adultos e da educação profissional e tecnológica.

LDB abrindo margem para impacto financeiro do maior ao sistema de transporte.

Assim, pode-se abrir margem benefício à MPE a quaisquer cursos, dito livres, por exemplo, sem credenciamento do Conselho Estadual de Educação ou das Secretarias de Educação do Munícipio ou Estado.
Os dispositivos legais apresentados pela autora não me parecem suficientes, pois a justificativa do conceito de estudante é dada pela regulamentação da Lei Federal nº 12.933/13 no Decreto nº 8.537/15, sem considerar o aspecto estrito da Educação Profissional. Como a título de informe, é dizer que a normativa citada estabelece procedimentos para a reserva de vagas do sistema de transporte coletivo interestadual, o que não é de competência do Munícipio de Salvador.

Em sua justificativa, a autora cita "como uma forma de incentivo, propiciando a diminuição do custo com o transporte, sendo uma espécie de ação afirmativa" e o Art. 39, parágrafo 2º. Nesse sentido, tenho concordância e faço propostas de **emendas,** conforme Art. 195 do Regimento Interno, cujo objetivo é aperfeiçoar a proposição apresentada, oferecer segurança jurídica aqueles que já possuem direito e conceder uma política com viabilidade técnico-financeira no sentido da Lei Federal nº 11.741/2008 e o sistema de transporte, sem interferir em impactos orçamentários, que seguem abaixo.

Emenda Modificativa nº 01

Altera a ementa do projeto, que passa vigorar com a seguinte redação.

Altera e acrescenta dispositivos à Lei Municipal nº 5.699 de 10 de fevereiro de 2000, para institucionalizar regras de concessão de meia-passagem estudantil às modalidades previstas da Lei Federal nº 11.741, de 16 de julho de 2008.

Emenda Supressiva nº 02
Suprime-se o preâmbulo[2] do projeto.

Emenda Modificativa nº 03
Altera o Artigo 1, que passa vigorar com a seguinte redação.

Art. 1º O § 2º do Art. 1º da Lei nº 5.699/2000, alterada pela Lei 6.324/2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º .....

§ 2º Não se aplica o dispositivo do caput deste artigo aos estudantes dos cursos supletivos e cursos livres que não exijam frequência durante o período letivo."

Emenda Modificativa nº 04
Altera o Artigo 2, que passa vigorar com a seguinte redação.

Art. 2º Acrescenta-se § 4º do Art. 1º da Lei nº 5.699/2000, alterada pela Lei 6.324/2003, passam a vigorar com a seguinte redação:

"Art. 1º .....

[2] De forma expressa, entende-se por preâmbulo no projeto segue essa redação: "Nessa Esteira, Haverá uma derrogação expressa do art. 1º da Lei Municipal 5.699/2000, e alterações posteriores, para vigorar com a seguinte redação:".

§ 4º Fica assegurado, durante o período do curso, o disposto no caput deste artigo aos estudantes matriculados nos estabelecimentos de educação profissional públicos e privados, na modalidade de ensino presencial, devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação e Conselho Estadual de Educação (CEE), que ofereçam:

I - cursos técnicos na modalidade subsequente, reconhecidos pelo Art. 36-B da Lei Federal nº 9.394/1996, na integralidade do benefício da Meia Passagem Estudantil previstos no caput.

II – cursos de educação profissional e tecnológica, em conformidade com o Art. 39, § 2º, inciso I, da Lei Federal nº 9.394/1996, com seguintes dispostos:

a) aos que cumpram requisitos: trabalhador informal, seja empregado, autônomo ou desempregado, de qualquer natureza, inclusive o intermitente inativo, inscrito no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal (CadÚnico), nos termos de autodeclaração; ou pessoa renda familiar mensal per capita seja de até 1/2 (meio) salário-mínimo ou a renda familiar mensal total seja de até 3 (três) salários-mínimos; e

b) o direito do benefício parcial: 1 (um) Cartão de Transporte Meia Passagem, intransferível, com quantidade de recarga limitada à carga horária do curso, enviada pelo estabelecimento de educação profissional, que exigem frequência presencial e garanta o direito à locomoção de ida e volta; e

c) o direito ao Cartão de Transporte Meia Passagem ao previsto neste inciso será limitado ao estudante 2 (duas) vezes ao ano.”

Emenda Modificativa nº 05

Altera o Artigo 3, que passa vigorar com a seguinte redação.

Art. 3º O Art. 2 da Lei nº 5.699/2000 passa vigorar com a seguinte redação:

"Art. 2º A concessão do benefício desta Lei fica condicionada ao credenciamento e cadastro prévio anual dos estabelecimentos de ensino no Sistema de Meia Passagem Escolar e a sua regularização junto ao Ministério da Educação e demais órgãos competentes.

§ 1º O cadastramento dos estudantes beneficiados poderá ser realizado entre os dias 01 de fevereiro e 31 de outubro de cada ano, para o direito previsto no caput do Art. 1º, e a revalidação da credencial autorizativa do benefício poderá ser realizada em qualquer período do ano.

§ 2º O cadastramento dos estudantes beneficiados para concessão do benefício parcial previsto pelo § 4º, inciso II, do Art 1º poderá ser feito ser realizado a qualquer período do ano.

§ 3º Os estabelecimentos de educação profissional públicos e privados, devidamente reconhecidos pelo Ministério da Educação e Conselho Estadual de Educação, que ofereçam cursos conforme § 4º do Art. 1º, deverão apresentar, no ato de cadastramento no Sistema de Meia Passagem Escolar, os alunos que cumpram os requisitos previsos nesta Lei e as informações complementares, incluindo a periodicidade máxima do curso e frequência dos alunos regularmente matriculados, considerando as prerrogativas da Lei Federal 13.709/2018.

§ 4º Os estudantes de programas de qualificação profissional oferecidos pelo Poder Executivo Municipal, que não recebem algum incentivo pecuniário pelo Munícipio, estarão aptos a receber o benefício previsto § 4º, inciso II, do Art 1º, com responsabilidade do Município no

envio, periodicidade máxima e frequência dos alunos regularmente matriculados, independente da regularização escolar citada no § 3º.”

Emenda Modificativa nº 06

Altera o Artigo 4, do referido projeto, que passa vigorar com a seguinte redação.

Art. 3º O Art. 3 da Lei nº 5.699/2000 passa vigorar com a seguinte redação:

“Art. 3º Perderão o direito ao benefício da Meia Passagem Escolar os estudantes que deixarem de frequentar as aulas por um período superior a trinta dias.”

Emenda Aditiva nº 07

Inserção do Art. 5, acrescentando o Art. 3º-A à referida lei, que passa vigorar com a seguinte redação.

Art. 5º Fica acrescentado o Art. 3º-A à Lei nº 5.699/2000:

“Art. 3º-A Poderá perder o direito ao benefício da Meia Passagem Escolar concedido pelo § 4º, inciso II, do Art 1º, em uma segunda solicitação anual, os estudantes que deixem de cumprir, sem justificativa, a frequência de 75% (setenta e cinco por cento) às aulas presenciais do curso de educação profissional e tecnológica.”

Emenda Aditiva nº 08

Inserção do Art. 6, que passa a viger com a seguinte redação

Art. 6º As despesas com a execução desta Lei ocorrerão por conta das dotações orçamentárias próprias, suplementadas, se necessário.

Emenda Aditiva nº 09
Inserção do Art. 7, que passa a viger com a seguinte redação.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor dia 01 de fevereiro de 2022 e sua Regulamentação se dará em 30 (trinta) dias.

Diante apresentado, **passo a explorar a justificativas das adequações propostas pelas emendas.**

EMENDA Nº 1. Ajuste de acordo com as emendas as emendas propostas.

EMENDA Nº 2. Correção do entendimento do preâmbulo, conforme a ADI 2076[3] do STF. Justifica-se que este não possui caráter ou força vinculativa, portanto, derrogaria o Art. 1 da Lei Municipal nº 5.699/2000.

EMENDA Nº 3. Busca adequação aos termos utilizados pela LDB dos cursos de ensino profissionalizante, bem como a correção do termo "pós-médio" para oferecer segurança jurídica aos estudantes com direito de cursos subsequentes. Mantem-se a

[3] CONSTITUCIONAL. CONSTITUIÇÃO: PREÂMBULO. NORMAS CENTRAIS. Constituição do Acre. I. - Normas centrais da Constituição Federal: essas normas são de reprodução obrigatória na Constituição do Estado-membro, mesmo porque, reproduzidas, ou não, incidirão sobre a ordem local. Reclamações 370-MT e 383-SP (RTJ 147/404). II. - Preâmbulo da Constituição: não constitui norma central. Invocação da proteção de Deus: não se trata de norma de reprodução obrigatória na Constituição estadual, não tendo força normativa. III. - Ação direta de inconstitucionalidade julgada improcedente.
(STF - ADI: 2076 AC, Relator: CARLOS VELLOSO, Data de Julgamento: 15/08/2002, Tribunal Pleno, Data de Publicação: DJ 08-08-2003 PP-00086 EMENT VOL-02118-01 PP-00218)

proibição à “cursos livres” por um entendimento mais amplo de treinamentos.

EMENDA Nº 4. Garante o MPE aos estudantes que fazem o curso técnico de modalidade subsequente e demais cursos de educação profissional e tecnológico. Sendo clara: o Cartão de MPE para os não subsequentes limitaria a frequência dos cursos, com critérios de renda e limitação de 2 (duas) vezes por ano para os cursos “de formação inicial e continuada ou qualificação profissional”.

EMENDA Nº 5. Garante para os benefícios de curso de formação inicial e continuada ou qualificação profissional o cadastramento a qualquer tempo, desde que cumpra os critérios de envio da lista pela instituição. E garante aos programas oferecidos pela Prefeitura de Salvador, que não ofereçam auxílio pecuniário, o direito do benefício.

EMENDA Nº 6. Altera, apenas, o termo errôneo, “Meta Passagem Estudantil” que consta na Lei, para “Meia Passagem Estudantil”.

EMENDA Nº 7. Acrescenta o artigo 3º-A para delimitar aos estudantes que não cumpram frequência mínima presencial ao curso de educação profissional e tecnológica de 75%, sem devida justificativa à instituição, em uma segunda solicitação.

EMENDA Nº 8. Cumpre critério de prática legislativa, caso necessite utilizar orçamento próprio para tal, mesmo que o pagamento da meia-passagem estudantil não seja pago pelo Munícipio, segundo Salvador Card.

EMENDA Nº 9. Estabelece que Lei só entra em vigor no segundo mês do ano que vem, por questões orçamentárias e metas de LDO, se tratando da política afirmativa proposta por este parecer.

EMENDA Nº 10.

(III) DA JUDICIALIZAÇÃO DA MATÉRIA.

Como é sabido, o direito a educação e ao transporte são reconhecidos constitucionalmente (Art. 6, CF/88)[4]. Na ausência do direito ao transporte para este fim, há um comprometimento da viabilidade à educação, principalmente aqueles que possuem vulnerabilidades sociais[5].

São inúmeras as disputas judiciais pela matéria discutida até aqui. Os estabelecimentos de ensino técnico e profissional buscam seus convênios pelas vias judiciais e sempre há conquista da parte autora na Corte Estadual de Justiça[6-7]. Ela concedida, na maior parte das vezes, por decisões liminares, justifica-se pela ação afirmativa ao direito à educação a possibilidade do MPE e o cumprimento do imediato por comprometer

[4] Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. Constituição Federal.

[5] AGRAVO DE INSTRUMENTO. AÇÃO CIVIL PÚBLICA. TRANSPORTE PÚBLICO ESCOLAR. REGULARIZAÇÃO. DEVER CONSTITUCIONAL. LIMINAR SATISFATIVA CONTRA PODER PÚBLICO. GARANTIA CONSTITUCIONAL. POSSIBILIDADE. MULTA DIÁRIA. REDUÇÃO. PRAZO. CUMPRIMENTO. DILAÇÃO. RECURSO PROVIDO PARCIALMENTE. 1.É dever constitucional do Estado promover o adequado e regular serviço de transporte escolar, em plenas condições de segurança, visando efetivar o acesso das crianças e adolescentes à educação; 2.O argumento de impossibilidade de concessão de medida liminar satisfativa em desfavor do ente público não prospera, pois é possível desde que deferida com o objetivo de efetivar a garantia constitucional, como é o caso dos autos; 3.O valor arbitrado a título de multa diária (R$ 3.000,00) revela-se exorbitante, devendo ser reduzido para R$ 1.000,00, limitada ao período de 30 dias; 4. Cotejados o direito ao adequado serviço de transporte escolar e a duração regular do processo administrativo para sua regularização, revela-se razoável dilatar o prazo para cumprimento da obrigação para 90 (noventa) dias; 5. Agravo de Instrumento parcialmente provido para reduzir o valor da multa para R$ 1.000,00, limitada ao período de 30 dias, bem como fixar o prazo de 90 dias para cumprimento da decisão de primeiro grau. (TJ-AC - AI: 10008613820188010000 AC 1000861-38.2018.8.01.0000, Relator: Roberto Barros, Data de Julgamento: 30/10/2018, Segunda Câmara Cível, Data de Publicação: 31/10/2018)

[6] AGRAVO DE INSTRUMENTO. EDUCAÇÃO TÉCNICA PROFISSIONAL ENCONTRA-SE INCLUSA NO NÍVEL MÉDIO. DIREITO À MEIA-PASSAGEM NO TRANSPORTE COLETIVO. PRECEDENTES DESTE TRIBUNAL. RECURSO NÃO PROVIDO. DECISÃO MANTIDA. (Classe: Agravo de Instrumento,Número do Processo: 0014427-31.2016.8.05.0000, Relator (a): Gesivaldo Nascimento Britto, Segunda Câmara Cível, Publicado em: 21/03/2017) (TJ-BA - AI: 00144273120168050000, Relator: Gesivaldo Nascimento Britto, Segunda Câmara Cível, Data de Publicação: 21/03/2017)

[7] APELAÇÃO CÍVEL. MANDADO SE SEGURANÇA. PRELIMINAR. VÍCIO DE REPRESENTAÇÃO DA IMPETRANTE. DEFEITO SANADO EM SEGUNDA INSTÂNCIA. CABIMENTO. PRELIMINAR PREJUDICADA. MÉRITO. CONCESSÃO DE MEIA PASSAGEM A ESTUDANTES MATRICULADOS EM CURSO DE EDUCAÇÃO PROFISSIONAL DE NÍVEL MÉDIO. POSSIBILIDADE. ATIVIDADE INCLUÍDA NO SISTEMA DA EDUCAÇÃO BÁSICA. INTELIGÊNCIA DA LEI FEDERAL Nº 9.394/96. DIREITO RECONHECIDO EM LEIS E DECRETOS MUNICIPAIS. PRECEDENTES DESTA CORTE. SENTENÇA MANTIDA. RECURSO NÃO PROVIDO. (Classe: Apelação,Número do Processo: 0053678-29.2011.8.05.0001, Relator (a): Dinalva Gomes Laranjeira Pimentel, Segunda Câmara Cível, Publicado em: 23/11/2016) (TJ-BA - APL: 00536782920118050001, Relator: Dinalva Gomes Laranjeira Pimentel, Segunda Câmara Cível, Data de Publicação: 23/11/2016)

o deslocamento de estudantes. Muitas vezes a disputa se torna conflitante entre aqueles que oferecem cursos integrados ao nível médio e aos que não estão.

Por isso, cito o mais recente.

> PODER JUDICIÁRIO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DO ESTADO DA BAHIA Quarta Câmara Cível Processo: AGRAVO DE INSTRUMENTO n. 8008282-46.2018.8.05.0000 Órgão Julgador: Quarta Câmara Cível AGRAVANTE: CONSÓRCIO SALVADOR TRANSCARD DE BILHETAGEM AUTOMATICA Advogado (s): DANIELA FERREIRA QUADROS COUTO AGRAVADO: ÉTICA EDUCACAO LTDA - ME Advogado (s):BRUNO LEONARDO DE ASSIS SILVA, ANDREZA DE ASSIS SILVA ** IV CONSTITUCIONAL E ADMINISTRATIVO. MANDADO DE SEGURANÇA. AGRAVO DE INSTRUMENTO. TRANSPORTE. MEIA-PASSAGEM. ESTUDANTES. CURSO TÉCNICO. CONVÊNIO. PEDIDO LIMINAR. DEFERIMENTO. LEI 12.016/09, ART. 7º, III. REQUISITOS. DEMONSTRAÇÃO. DECISÃO. MANUTENÇÃO. I – A teor do artigo 7º, III, da Lei 12.016/09, a concessão de liminar em mandado de segurança pressupõe a coexistência do fundamento relevante e do perigo de ineficácia da ordem pleiteada. II – A realização de convênio para possibilitar meia-passagem no transporte coletivo para estudantes de curso técnico, como forma de ação afirmativa para a garantia do direito fundamental à educação, além da existência de precedentes desta Corte Estadual de Justiça, atende ao requisito da probabilidade do direito e permite a visualização do perigo da demora, no caso, inverso, para os estudantes que necessitam do deslocamento. III – Evidenciado que a decisão proferida na primeira Instância, deferitória da liminar em mandado de segurança, observou os requisitos legais, impositiva é a sua manutenção. RECURSO NÃO PROVIDO. ACORDÃO Vistos, relatados e discutidos estes autos de Agravo de Instrumento nº 8008282-

46.2018.8.05.0000, de Salvador, em que figura como AGRAVANTE CONSÓRCIO SALVADOR TRANSCARD DE BILHETAGEM AUTOMÁTICA e como AGRAVADO ÉTICA EDUCAÇÃO LTDA - ME, ACORDAM os Senhores Desembargadores componentes da Quarta Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Estado da Bahia, à unanimidade, em NEGAR PROVIMENTO AO RECURSO, pelos fundamentos que integram o voto condutor. Sala das Sessões, 12 de Março de 2019. PRESIDENTE HELOÍSA Pinto de Freitas Vieira GRADDI RELATORA PROCURADOR (A) DE JUSTIÇA (TJ-BA - AI: 80082824620188050000, Relator: HELOISA PINTO DE FREITAS VIEIRA GRADDI, QUARTA CAMARA CÍVEL, Data de Publicação: 13/03/2019)

Diante exposto, é **nítida a necessidade de alteração na Lei Municipal nº 5.699/2000** para adequação as atualizações das legislações federais sobre educação técnica e profissional, garantia de direitos constitucionais, realidade do transporte público e, inclusive, termos incorretos na atual legislação, porque a última atualização desta foi em 2003. E, sendo assim, possibilita margens para entendimentos diversos, tanto pelo ativo e passivo.

(IV) DA IMPORTÂNCIA DO INCENTIVO NOS CURSOS DE QUALIFICAÇÃO PROFISSIONAL.

O acesso à educação e emprego de qualidade são objetivos e metas da Organização das Nações Unidas (ONU). De acordo com OCDE[8], 22% de 15 a 19 anos de idade estão matriculados no ensino profissionalizante, em média, nos países da OCDE. Em 2011, o Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (Pronatec) do Governo Federal foi criado

[8] OECD: Education at a Glance 2020, Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico Publishing, Paris, 2020.

com intuito de expandir a formação inicial e continuada do ensino técnico e profissional.

Os estudos acadêmicos sobre a matéria de programas de educação e qualificação profissional no mundo demonstram que as avaliações de impacto do programa, em alguma parte, positivas.

Cito apenas duas experiências internacionais e uma nacional.

Segundo artigo científico de MAITRA e MANI[9] há evidências de retornos econômicos da participação em programa de educação profissional para famílias de baixa renda na Índia, em especial mulheres. Para o artigo, o efeito às mulheres que receberam o programa segue: 6% a mais de probabilidade de estar empregadas, 4% a mais de serem autônomas e ganhar 150% a mais por mês das que não receberam. De tal maneira, por meio do incentivo indica que os custos do programa podem ser recuperados com menos de quatro anos de emprego.

Outro que avalia programas da Colômbia[10], busca-se avaliar um programa para jovens em condição de vulnerabilidade de 2005. Para os autores, o programa aumenta a renda e o emprego para as mulheres e as que recebem treinamento ganham 19,6% a mais.

A síntese desses estudos encontra-se em um artigo científico de autores brasileiros[11] que avaliam o PROSUB e encontram efeitos positivos

[9] MAITRA, Pushkar; MANI, Subha. Learning and earning: Evidence from a randomized evaluation in India. Labour Economics, v. 45, p. 116-130, 2017.
[10] ATTANASIO, Orazio; KUGLER, Adriana; MEGHIR, Costas. Subsidizing vocational training for disadvantaged youth in Colombia: Evidence from a randomized trial. American Economic Journal: Applied Economics, v. 3, n. 3, p. 188-220, 2011.
[11] DA MATA, Daniel; OLIVEIRA, Rodrigo; SILVA, Diana. Who Benefits from Job Training Programs? Evidence from a High-Dosage Program in Brazil. Evidence from a High-Dosage Program in Brazil (September 22, 2020), 2020.

significativos do programa para estudantes do sexo feminino que concluíram o curso anterior a 2014 (período de recessão). Conforme a literatura de países internacionais de renda média, esse tipo treinamento pode ser particularmente crucial durante crises econômicas (ou sociais), pois determinados “choques podem causar mudanças nas necessidades de habilidades e exigem treinamento para combater o desemprego”.

De tal forma, é bom alegar que algum dos programas em outros países foram realizados pela iniciativa privada, e, que o PROSUB, oferece educação profissional subsequente, por exemplo, é financiado pelo Estado, mas não ofereceu bolsas pecuniárias no programa como mecanismo de incentivo.

É dizer: Ponderando os bons resultados de programas profissionais em países de renda média, considerando o choque pós-pandemia de um programa de treinamento profissional e mecanismos de incentivo utilizado por eles, percebe-se que o resultado pode impactar na renda de indivíduos mais vulneráveis e entrada no mercado formal. Desta forma, o custo de deslocamento é variável importante para permanência em um treinamento profissional presencial, por isso visa-se ajustar tal projeto, mostrando, inclusive, viabilidade orçamentária-financeira.

A fim de ilustrar tal situação, simularemos curso de “formação inicial e continuada ou qualificação profissional” em um indivíduo. Considerando o valor diário de ida/volta do transporte em R$ 8,80 reais, curso presencial 2 vezes na semana, por 6 (seis) meses, totaliza-se R$ 422,40 reais com custo mensal de R$ 70,40 reais. Algo que poderia ser

facilmente ponderado se a passagem deste individuo fosse pela metade como R$ 211,20 reais nos 6 (seis) meses.

Essa ilustração simples visa explanar uma/a trabalhadora, ex., cabeleireira renda inferior, que deseje curso de “design de sobrancelha” para agregar valor ao seu trabalho. Agora imaginemos cursos do subsequente que a carga horária pode chegar a 1200 horas e durar 24 meses para formação de técnica de enfermagem, algo muito necessitado nesse período de pandemia, inclusive na formação de leitos.

O transporte público pode inserir na Meia-Passagem essas duas modalidades: a primeira, enquanto ação afirmativa para o devido fim de estudar o curso; a segunda, enquanto estudante regular para finalização do curso.

Não há nada distante de nenhuma prerrogativa do prevista ao estudante na Constituição e da LDB, fora o incentivo do transporte que Salvador poderia oferecer aos mais pobres, que poderiam não realizar essa viagem, e farão com um valor mais baixo, o que viabilizaria o curso e injetaria mais dinheiro ao sistema. Mesmo que não fosse reconhecida a equiparação como estudante regular, mas teria um desconto às passagens necessárias para o curso presencial em condição de meia-passagem estudantil.

Por fim, cabe ressaltar que iniciativas como incentivo ao transporte para melhorar indicadores de saúde é utilizada pela Prefeitura, pela Lei Municipal nº 9.555/2020, no Programa Salvador Mãe. Neste caso, há um subsídio próprio, como passe-livre, pois a finalidade da ação o estudo.

Afinal a prefeitura paga a passagem inteira para realização de consulta pré-natal, exame e ida maternidade.

(V) DA VIABILIDADE ORÇAMENTÁRIA.

Desta forma, trago argumentos para viabilidade do Projeto e demais anos posteriores, sendo suplementadas e incorporadas nas peças orçamentárias.

Segundo o Salvador Card, o pagamento da Meia Passagem Estudantil é feito pelos usuários que pagam inteira, a ser visto pela citação no próprio site:

> "Muitas pessoas ainda têm dúvida sobre quem, efetivamente, paga pelo desconto oferecido aos estudantes. **Na verdade, o desconto é coberto pelos usuários que pagam a passagem inteira**. Esses são os verdadeiros financiadores da Meia Passagem Estudantil e de todo tipo de gratuidade concedida no transporte coletivo no Município de Salvador"[12] (grifo desta).

Conforme o Censo Escolar de 2019[13], a modalidade "Curso Técnico - Subsequente", de locais credenciados, representa 3,5% dos estudantes por etapa de ensino com 18.393 alunos; inserindo as demais modalidades de curso técnico que não se relacionam ao ensino regular esse número não supera 18.600 (dezoito mil e seiscentos mil) alunos.

[12] SALVADOR CARD. O que é a meia passagem. Disponível em <https://www.salvadorcard.com.br/produtos/meia-passagem/o-que-e/>
[13] BRASIL. Censo Escolar Ano 2019. Brasília: INEP, 2020.

Destes 97% dependem de transporte público e cerca de 40% estão relacionados aos cursos da rede pública (rede estadual quase na integralidade), que esses estudantes já têm direito. Além disso, a disputa entre cursos subsequentes e concessão dos benefícios de Salvador Card para Meia-Passagem Estudantil ações judiciais. Alguns casos com sucesso, por meio de liminar.

As ponderações de **curto-prazo** que faço, cito.

Dessa forma, provoco os demais membros. Não seria melhor garantirmos a segurança jurídica a estes estudantes que dependem em sua totalidade do transporte público? Visto parte, cerca de 50%, já recebem o benefício, e esses acordos internos entre instituições ou conquistas judiciais. A quantidade de alunos no Censo não aumentaria um novo valor da tarifa atual.

E explico.

Com introdução de novas passageiros equivalentes pelos dados de 2020, realizadas pelo Ofício nº 133/2021 enviado à Câmara, que versa sobre o Reajuste Tarifário do STCO, considerando os programas citados e a garantia jurídica de todo estudante da modalidade subsequente, **não traria impacto no preço final do transporte público, que foi arredondada para cima R$ 4,40**, sendo que os preços mensurados circundaram entre R$ 4,37 e 4,38.

Vencida essa explanação. Passarei explorar a outra proposta para garantir os direitos e reduzir a judicialização.

Nos casos dos cursos de qualificação profissional, os considerados na linguagem comum como “cursos livres”, a restrição ainda é mantida, no entanto, abrimos possibilidade, às pessoas de baixa renda, utilizarem o MPE para esse devido fim. Como já exemplificado pelos estudos de programas de qualificação profissional, há o componente da locomoção e a ausência de bolsa pode aumentar evasão e reduzir a eficiência do programa, muitas vezes financiados com dinheiro público.

É evidente, que em todo projeto, há necessidade de credenciamento das instituições reconhecidas pelo MEC ou CEE, mas, em caso de programas municipais, dentre o citado ou demais outros, há uma abertura, pois, no final das contas, é ela que gere o programa. Neste caso, aumentaria a eficiência do resultado dos programas.

Por fim, ressalta-se quando todas as evidências cientificas apontam para melhores resultados pós-crise, a concessão do benefício, principalmente para o parcial, pode retornar ao sistema após a redução da desocupação, aperfeiçoamento profissional e formalização do emprego.
DITO ISSO, CONCLUI-SE.

É observado que a inserção da meia-passagem não onera o erário público de forma direta e, sendo responsável, a vigência, proposta por esse parecer, é dada o ano posterior, para possíveis adequações no orçamento, se necessário.

As **propostas para adequação sugerem a boa técnica legislativa**, cumprimento de legislações federais e aspectos constitucionais e segue

em processo regimental necessário ao seu regular trâmite e ser de interesse público legítimo. **VOTO PELA APROVAÇÃO DO PROJETO E RESPECTIVAS EMENDAS APRESENTADAS POR ESTE PARECER.**

É o parecer.

Salvador, 11 de maio de 2021



MARTA RODRIGUES
Vereadora do Partido dos Trabalhadores – PT
Membra da Comissão de Finanças, Orçamento e Fiscalização