

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO  
Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho

Caroline Ribeiro Barbosa

TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO POR ÔNIBUS: CONTEXTOS E  
DESAFIOS DO SETOR PÚBLICO NA GARANTIA DO DIREITO SOCIAL E  
CONSTITUCIONAL DA ACESSIBILIDADE EM MINAS GERAIS

Belo Horizonte  
2019

Caroline Ribeiro Barbosa

TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO POR ÔNIBUS: CONTEXTOS E  
DESAFIOS DO SETOR PÚBLICO NA GARANTIA DO DIREITO SOCIAL E  
CONSTITUCIONAL DA ACESSIBILIDADE EM MINAS GERAIS

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Administração Pública da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial para obtenção do título de Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental.

Orientadora: Mônica Moreira Esteves Bernardi

Belo Horizonte  
2019

B238t Barbosa, Caroline Ribeiro.  
Transporte público metropolitano por ônibus [manuscrito] : contextos e desafios do setor público na garantia do direito social e constitucional da acessibilidade em Minas Gerais / Caroline Ribeiro Barbosa. – 2019.  
[9], 72 f. : il.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Administração Pública) – Fundação João Pinheiro, Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho, 2019.

Orientadora: Mônica Moreira Esteves Bernardi

Bibliografia: f. 70-79

1. Transporte público – Políticas públicas – Minas Gerais. 2. Transporte coletivo – Acessibilidade – Minas Gerais. 3. Mobilidade urbana – Política social – Minas Gerais. 4. Inclusão social – Minas Gerais. I. Bernardi, Mônica Moreira Esteves. II. Título.

CDU 656.025.2-056.26(815.1)

**Carollne Ribeiro Barbosa**

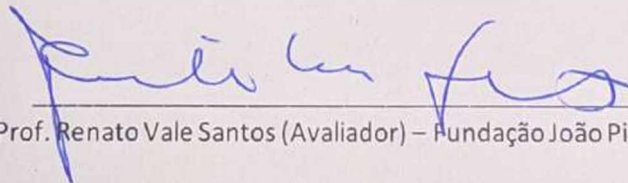
Transporte Público Metropolitano por Ônibus: contextos e desafios do setor público na garantia do direito social e constitucional da acessibilidade em Minas Gerais

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao Curso de Administração Pública da Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho, da Fundação João Pinheiro, como requisito parcial de obtenção do título de bacharel em Administração Pública.

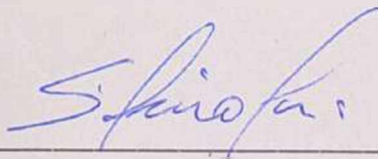
**Aprovada na Banca Examinadora**



Profa. Mônica Moreira Esteves Bernardi (Orientadora) – Fundação João Pinheiro



Prof. Renato Vale Santos (Avaliador) – Fundação João Pinheiro



Prof. Silvio Ferreira Júnior (Avaliador) – Fundação João Pinheiro

Belo Horizonte, 14 de novembro de 2019.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço em primeiro lugar a Deus por todos os momentos difíceis em que nada parecia dar certo, ele me manteve de pé.

Aos professores e servidores da Fundação João Pinheiro por todo carinho, incentivo, apoio e enfim por toda a dedicação que faz do CSAP o curso de excelência que é. Em especial agradeço ao professor Reinaldo Carvalho e ao professor Cláudio Burian que ajudaram muito na minha pesquisa.

A minha orientadora Mônica Moreira Esteves Bernardi, por sua dedicação e incentivo e por todo apoio no desenvolvimento deste trabalho.

Aos meus colegas de curso por todo apoio dado durante esse percurso da graduação, sem o qual a minha trajetória até aqui não teria sido tão gratificante.

Aos meus pais Jacqueline e Amarildo, meus familiares e amigos que me incentivaram e sem os quais eu pouco seria, a minha eterna gratidão.

*“Quero falar de uma coisa, adivinha onde ela anda, deve estar dentro do peito, ou caminha pelo ar. Pode estar aqui do lado, bem mais perto que pensamos a folha da juventude é o nome certo desse amor. Já podaram seus momentos, desviaram seu destino, seu sorriso de menino quantas vezes se escondeu. Mas renova-se a esperança, nova aurora a cada dia, e há que se cuidar do broto, pra que a vida nos dê flor, flor e fruto. Coração de estudante, há que se cuidar da vida, há que se cuidar do mundo, tomar conta da amizade, alegria e muito sonho, espalhados no caminho, verdes, planta e sentimento, folhas, coração, juventude e fé.”*

*Milton Nascimento e Wagner Tiso*

## RESUMO

O ônibus é um importante instrumento do transporte coletivo, tanto para o Poder Público como para todos os cidadãos, para o desenvolvimento das cidades e para que ela possa cumprir sua função social, de forma justa e acessível. O objetivo deste trabalho é analisar a garantia à acessibilidade no transporte público metropolitano por ônibus em Minas Gerais, para os usuários que possuem algum tipo de deficiência ou mobilidade reduzida, considerando que a deficiência não é um atributo da pessoa, mas o resultado das respostas inacessíveis que a sociedade e o Estado dão às características de cada um. A partir da revisão teórica, buscou-se desenvolver o conceito contemporâneo da acessibilidade no Brasil e no mundo, evidenciando a relativa lacuna da discussão dessas questões no âmbito da administração pública estadual. Posteriormente, delinearam-se as normativas legais nacionais e estaduais que tratam o tema. Buscou-se compreender, como forma de contextualização do objeto, a trajetória do transporte público metropolitano por ônibus, realizando uma análise situacional dos contextos e desafios do setor público na garantia da acessibilidade nos ônibus metropolitanos em Minas Gerais. Por fim, a partir do modelo analítico utilizado na pesquisa, foi possível identificar os gargalos do sistema atual. Entende-se que, apesar dos limites e desafios apresentados, o presente trabalho pode oferecer contribuições para a gestão e o planejamento governamental de políticas públicas que visam garantir à acessibilidade no transporte metropolitano por ônibus em Minas Gerais.

**Palavras-chave:** Ônibus; Transporte Público; Acessibilidade; Transporte Metropolitano; Gestão; Planejamento Governamental.

## ABSTRACT

The bus is an important instrument of public transport, not only for the government but also for all citizens, for the development of cities and for them to fulfill their social function in a fair and accessible way. The objective of this paper is to analyze the guarantee of accessibility in metropolitan public transport by bus in Minas Gerais, for users who have some kind of disability or reduced mobility, considering that disability is not an attribute of the person, but the result of inaccessible responses that society and the state give to their characteristics. From the theoretical review, we sought to develop the contemporary concept of accessibility in Brazil and worldwide, highlighting the relative gap in the discussion of these issues within the state public administration. Subsequently, the national and state legal regulations dealing with the subject were outlined. We sought to understand, as a way of contextualizing the object, the trajectory of metropolitan public transport by bus, conducting a situational analysis of the contexts and challenges of the public sector in ensuring accessibility in metropolitan buses in Minas Gerais. Finally, from the analytical model used in the research, it was possible to identify the bottlenecks of the current system. Despite the limitations and challenges presented, this paper is an important instrument for government management and planning in Minas Gerais.

**Keywords:** Bus; Public transportation; Accessibility; Metropolitan transportation; Management; Government Planning

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### FIGURAS

Figura 1 – Veículo de Piso Baixo .....	23
Figura 2 – Posicionamento da cadeira de rodas no Módulo de Referência da norma ABNT NBR 9050) .....	25
Figura 3 – Símbolo Internacional de Acesso .....	26
Figura 4 – Mapa da Região Metropolitana de Belo Horizonte .....	42
Figura 5 – Rede Integrada de Transporte da RMBH .....	48
Figura 6 – Percentual Acumulado da Frota com Veículos Acessíveis ou Adaptáveis .....	50
Figura 7 – Mapa dos terminais Metropolitanos de Minas Gerais.....	54
Figura 8 – Situação atual da frota metropolitana do Estado de Minas Gerais.....	55
Figura 9 – Distribuição de Frequência das Idades dos Ônibus que Compõem a Frota da RMBH .....	57
Figura 10 – Tipos de Deficiência .....	64
Figura 11 – Respostas por cidade.....	65
Figura 12 – Deslocamento para outra cidade da RMBH .....	65
Figura 13 – Tipo de Meio de Transporte .....	66
Figura 14 – Percepção do Usuário quanto à acessibilidade nos ônibus .....	67
Figura 15 – Percepção dos usuários por meio de transporte .....	67
Figura 16 – Relação usuários que tiveram problemas de acesso aos ônibus e embarque negado pelo motorista .....	68

### QUADROS

Quadro 1 – Resumo dos Tipos mais Usuais de Prestação de Serviço Público.....	30
Quadro 2 – Resumo dos Principais Acontecimentos do Transporte Metropolitano .....	34

### TABELAS

Tabela 1 – Parâmetros dos sistemas de transporte por ônibus .....	58
Tabela 2 – População com Deficiência no Brasil .....	63

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT – Associação Brasileira de Normas Técnicas

BHTRANS – Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte

CONTRAN – Conselho Nacional de Trânsito

DEER – Departamento de Edificações e Estrada de Rodagem de Minas Gerais

DEOP – Departamento de Obras Públicas de Minas Gerais

DER – Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais

FJP – Fundação João Pinheiro

GRAMBEL – Associação dos Municípios da Região Metropolitana de Belo Horizonte

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INMETRO - Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial

METROBEL – Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte

NBR – Norma Técnica

ONU – Organização das Nações Unidas

PLAMBEL – Planejamento da Região Metropolitana de Belo Horizonte

RIT – Rede Integrada de Transporte

RMBH – Região Metropolitana de Belo Horizonte

RMs – Regiões Metropolitanas

SEINFRA – Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais

SETOP – Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas

SINTRAM – Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitanos

SNTU – Sistema Nacional de Trânsito

TransMetro – Transporte Metropolitanos

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>11</b>
<b>2</b>	<b>REFERENCIAL TEÓRICO</b> .....	<b>14</b>
<b>2.1</b>	<b>Discussão Conceitual Sobre Acessibilidade</b> .....	<b>14</b>
<b>2.2</b>	<b>Arcabouço Legal da Acessibilidade</b> .....	<b>16</b>
<b>2.3</b>	<b>Normas Regulamentadoras que Garantem a Acessibilidade no Transporte Público Metropolitano por Ônibus</b> .....	<b>22</b>
<b>2.4</b>	<b>O Conceito de Serviço Público</b> .....	<b>28</b>
<b>2.5</b>	<b>O Transporte Metropolitano por Ônibus</b> .....	<b>31</b>
<b>2.6</b>	<b>Regulação de Serviço Público de Transporte</b> .....	<b>35</b>
<b>3</b>	<b>ASPECTOS METODOLÓGICOS</b> .....	<b>39</b>
<b>4</b>	<b>A REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE: CARACTERIZAÇÃO E FLUXOS MIGRATÓRIOS</b> .....	<b>42</b>
<b>5</b>	<b>MODELO DE CONCESSÃO ADOTADO PELO ESTADO DE MINAS GERAIS</b> .....	<b>47</b>
<b>5.1</b>	<b>Estrutura Organizacional do Poder Executivo para Executar a Política Pública de Transporte Metropolitano</b> .....	<b>47</b>
<b>5.2</b>	<b>Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade</b> .....	<b>48</b>
<b>5.3</b>	<b>Departamento de Edificações de Estrada e Rodagem</b> .....	<b>51</b>
<b>5.4</b>	<b>Modelo de Governança do Transporte Público Metropolitano Mineiro</b>	<b>52</b>
<b>6</b>	<b>ANÁLISE DOS RESULTADOS</b> .....	<b>54</b>
<b>6.1</b>	<b>A Garantia da Acessibilidade no Transporte Metropolitano por Ônibus Sob o Olhar Estatal e do Concessionário</b> .....	<b>54</b>
<b>6.2</b>	<b>A Percepção da Pessoa com Deficiência em Relação ao Serviço de Transporte Público Coletivo por Ônibus</b> .....	<b>61</b>
<b>7</b>	<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>70</b>
	<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>73</b>
	<b>APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA</b> .....	<b>83</b>

## 1 INTRODUÇÃO

O transporte público é essencial para que uma cidade possa cumprir a sua função social, isso porque democratiza a mobilidade, reduz os congestionamentos, os níveis de poluição e minimiza a necessidade de construção de vias e estacionamentos, tornando assim a cidade mais justa e acessível. O sistema de transporte é um importante mecanismo para mitigar as situações de exclusão que resultam das desigualdades sociais que podem ser agravadas com a manutenção de condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivo. Sendo assim, observa-se que esse sistema é de extrema importância para as cidades, ademais, a falta de acessibilidade nos locais, por meio de um transporte eficiente e barato, pode fazer com que determinados grupos de pessoas tenham seus acessos limitados, não se integrando na economia urbana nas escolas e no ambiente de trabalho (ARAÚJO *et al.*, 2011; BARAT, 1973; AXHAUSEN; SCHÖNFELDER, 2003).

O presente trabalho visa analisar a garantia da acessibilidade no transporte público metropolitano por ônibus em Minas Gerais, tanto em relação à atuação do Estado, quanto na percepção dos usuários. Tal abordagem permitirá observar de forma ampla, aspectos que se relacionam aos objetivos da política pública e aos programas e ações da Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais, no que tange a garantia da acessibilidade aos usuários com deficiência e ou mobilidade reduzida.

Esse estudo faz-se necessário, principalmente, devido aos prejuízos que podem alcançar as políticas sociais, dado o contexto histórico brasileiro e o atual momento marcado por uma crise econômica, no qual se observa uma tendência estrutural de contração de recursos. Nesse sentido, a presente conjuntura, pode prejudicar a garantia da acessibilidade e, conseqüentemente, a inclusão e equidade de direitos das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. O acesso de todos ao transporte coletivo provoca um efeito positivo em relação aos gastos sociais de caráter assistencialista, isso porque, garantindo condições igualitárias de acesso, entende-se que as pessoas terão mais oportunidades de trabalho e, desse modo, poderiam se tornar menos dependentes de políticas assistencialistas (SILVA, 2015; GOMES, 2015).

Entretanto, tem-se atualmente um crescimento do setor informal de transporte, atrelado ao descrédito da população com o transporte público. Isto aumenta a importância de se verificar como o Poder Público vem exercendo o seu papel de mediador entre os interesses das empresas operadoras de transporte público, os usuários do sistema e a população em geral, no que tange à acessibilidade e segurança dos usufrutuários que possuem algum tipo de deficiência e ou mobilidade reduzida. Cabe ainda, destacar que a partir da Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015, a deficiência deixa de ser um atributo da pessoa e passa a ser o resultado das respostas inacessíveis que a sociedade e o Estado dão as características de cada um (BRASIL, 2015).

Ressalta-se, ainda, que o presente trabalho visa analisar apenas os parâmetros relacionados à acessibilidade presentes nas Leis e nos normativos. Desse modo, não tem como objetivo discutir se os dispositivos previstos na legislação são adequados no que tange à acessibilidade. Ademais, aprofunda-se na acessibilidade em relação às pessoas com deficiência física e/ou mobilidade reduzida.

Diante do exposto, estabelece-se o seguinte problema de pesquisa: como o Estado de Minas Gerais via Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade (SEINFRA) e o Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DEER/MG), bem como os concessionários de transporte público metropolitano, se organizam e articulam para a garantia da acessibilidade aos usuários? Qual a percepção dos usuários do serviço de transporte metropolitano por ônibus no que tange à garantia da acessibilidade?

O objetivo geral deste trabalho é o de analisar o contexto e os desafios da garantia da acessibilidade nos ônibus no âmbito do transporte público metropolitano em Minas Gerais.

Os objetivos específicos deste trabalho são:

a) revisar as perspectivas teóricas acerca do conceito de acessibilidade, principalmente sob a ótica contemporânea;

b) descrever a conjuntura legal da acessibilidade trazida pela Constituição da República e pela Legislação Estadual, contextualizando a trajetória da garantia da acessibilidade no Brasil, principalmente nas esferas Federal e Estadual;

c) apresentar no contexto do poder Executivo do Estado de Minas Gerais a trajetória de implementação do serviço de ônibus metropolitano, em especial da garantia da acessibilidade por meio dos contratos de concessão de serviços públicos;

d) identificar e apresentar o modelo de fiscalização para fins de acessibilidade adotado pela administração pública estadual;

e) apresentar a percepção dos usuários no que tange a acessibilidade acerca do serviço prestado nos ônibus metropolitanos;

f) apresentar e analisar os desafios encontrados para a adequação e melhoria do serviço;

g) a partir do resultado da pesquisa, propor possíveis caminhos para o aprimoramento da garantia da acessibilidade no serviço de transporte coletivo metropolitano por ônibus.

Propôs-se, para cumprir com os objetivos elencados, a realização de uma pesquisa quali-quantitativa. As técnicas utilizadas se baseiam em pesquisa bibliográfica e documental, na observação direta, na realização de entrevistas semiestruturadas com informantes-chave e, por fim, na realização de um formulário eletrônico (survey).

A revisão bibliográfica foi utilizada para a construção do referencial teórico, para a caracterização do conceito atual e das normativas que regulamentam o transporte. Foram desenvolvidos aspectos importantes da acessibilidade, por meio da abordagem dos principais autores que versam acerca dessa temática. Posteriormente, realizou-se a contextualização legal do direito à acessibilidade no Brasil e em Minas Gerais, bem como, do transporte e suas mudanças institucionais, das normas regulamentadoras e do modelo de regulação. Em seguida, apresenta-se os aspectos metodológicos utilizados para o presente trabalho. Posteriormente, é apresentado o contexto da Região Metropolitana de Belo Horizonte, uma detida caracterização do modelo atual do Estado de Minas Gerais, a análise dos resultados e as considerações finais.

## **2 REFERENCIAL TEÓRICO**

Para a melhor compreensão dos contextos e desafios do setor público na garantia da acessibilidade em Minas Gerais é necessário construir um caminho lógico para uma análise mais efetiva. Tendo em vista este aspecto, o presente capítulo tem como objetivo traçar o conceito de acessibilidade, depois discutir o arcabouço legal do tema, seguido pelo conceito de serviço público ao qual se insere o transporte público por ônibus, em seguida traça-se a história do transporte público por ônibus em Minas Gerais e por fim, apresenta-se a regulação do serviço público de transporte.

### **2.1 Discussão Conceitual Sobre Acessibilidade**

A acessibilidade pode ser definida como a provisão de flexibilidade para acomodar as necessidades e preferências de cada usuário. Quando se refere às pessoas com deficiência, qualquer lugar, espaço, item ou serviço, seja físico ou virtual, deve possibilitar que pessoas com deficiências variadas, entrem, saiam, permaneçam, interajam ou usem os espaços. Dentro do contexto das Nações Unidas, o termo não é tratado apenas como um direito inerente às pessoas com deficiência, mas como um meio de garantir que elas possam exercer todos os direitos e liberdades fundamentais e desse modo possam participar plenamente da vida social em igualdade de condições com todos os outros (UNITED NATIONS, 2013).

De acordo com a Secretaria Especial dos Direitos da Pessoa com Deficiência, órgão integrante da Secretaria de Direitos Humanos da Presidência da República, a acessibilidade é um atributo essencial do ambiente, devendo estar presente nos espaços físicos, no transporte, na informação, na comunicação e em outros serviços e instalações abertas ao público. Entretanto, o conceito possui inúmeras possibilidades e devido ao seu caráter amplo, é comum que o termo seja confundido com algumas outras definições, sendo a mais comum delas com o conceito de mobilidade (CARDOSO, 2007; BRASIL, 2019).

Segundo Aguiar (2010), os termos mobilidade<sup>1</sup> e acessibilidade possuem características específicas que os distinguem um do outro, sendo o primeiro relacionado à facilidade com que o deslocamento pode ser empreendido e o segundo a capacidade de se atingir um determinado lugar. Desse modo, podemos aferir que os dois conceitos devem ser considerados de forma complementar quando tratamos de direitos de pessoas com deficiência e/ou com mobilidade reduzida.

Ademais, de acordo com a Assembleia Legislativa do Estado de Minas Gerais (2019), a acessibilidade é tratada como condição estrutural atribuída aos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, às edificações, aos serviços de transporte e aos sistemas e meios de comunicação que viabilizam a plena utilização, com segurança, independência e autonomia, por diferentes usuários, em especial as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Trata-se de estratégias de planejamento de ambientes onde todas as pessoas sintam-se incluídas, que permitam a adaptação de qualquer indivíduo, com limitações funcionais ou não, provendo-se atendimento às diversas necessidades dos usuários por meio da provisão de alternativas para uso pleno do ambiente construído, com adequação e adaptabilidade das diversas instalações. Assim, há que se considerar a importância de novos projetos arquitetônicos e de engenharia que permitam às pessoas com graus diferentes de mobilidade reduzida, temporárias ou não, transitar e usufruir das cidades em suas diversas dimensões (MINAS GERAIS, 2019).

Sendo assim, para o presente trabalho adota-se o conceito de acessibilidade apresentado pelas Nações Unidas, que considera o termo como um meio de garantir que as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida possam exercer todos os direitos e liberdades fundamentais, participando plenamente da sociedade em igualdade de condições com os demais indivíduos. Nesse sentido, para compreender melhor a garantia da acessibilidade no transporte metropolitano por ônibus em Minas Gerais, deve-se conhecer a evolução da legislação brasileira, bem como das normativas estaduais.

---

<sup>1</sup> O conceito de mobilidade supera a noção de deslocamento físico, é a integração da ação de deslocar, quer seja uma ação física, virtual ou simbólica, às condições e às posições dos indivíduos e da sociedade (IPEA, 2016).

## 2.2 Arcabouço Legal da Acessibilidade

No contexto nacional, a matéria foi tratada pela primeira vez na emenda constitucional nº 12, de 17 de outubro de 1978, mas restringia-se apenas a edifícios e logradouros (BRASIL, 1978). A partir da Constituição Federal de 1988 houve uma inserção mais completa da pauta como pode ser verificado no artigo 227, § 2º:

A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência (BRASIL, 1988).

A Lei Federal nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, estabeleceu as normas gerais de garantia do pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiência e da efetiva integração social, a partir de ações governamentais. O Decreto Federal nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, regulamentou a referida Lei e dispôs sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolidando as normas de proteção. Este último instrumento jurídico deixou a cargo do Poder Público assegurar o pleno exercício dos direitos básicos das pessoas com deficiência, dentre eles o direito: à educação, à saúde, ao trabalho, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à previdência social à assistência social, ao transporte, à edificação pública, à habitação, à cultura e ao amparo à infância e à maternidade (BRASIL, 1989; BRASIL, 1999).

Em 29 de junho de 1994, a Lei Federal nº 8.899 concedeu passe livre às pessoas portadoras de deficiência comprovadamente carentes no sistema de transporte coletivo interestadual. O Decreto Federal nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000, regulamentou a referida Lei, dispondo que as empresas de transporte interestadual de passageiros deveriam reservar assentos prioritários, para pessoas com deficiência nos ônibus interestaduais (BRASIL, 1994; BRASIL, 2000).

As Leis Federais nº 10.048, de 08 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, deram uma visão mais ampla ao termo acessibilidade. A primeira, elaborada pelo Poder Legislativo, trata de atendimento prioritário e de acessibilidade nos meios de transportes, e inova ao introduzir penalidades ao seu descumprimento. A última, de iniciativa do Poder Executivo, subdivide o assunto em acessibilidade ao meio físico, aos meios de transporte, na comunicação e informação e em ajudas técnicas. A Lei nº 10.048, estabelece:

normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação (BRASIL, 2000).

Ainda, sobre a Lei Federal nº 10.048, algumas definições importantes foram estabelecidas a partir da sua promulgação. A primeira trata do conceito de acessibilidade, já abordado na seção anterior, que considera a “possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação”. A segunda traz o significado do termo barreiras, tratado na Lei como “qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas” classificando-as como:

- a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;
- b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;
- c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;
- d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa (BRASIL, 2000).

Ademais, trouxe também a definição de Pessoa Portadora de Deficiência, conceito não mais utilizado, ou com Mobilidade Reduzida, de Elemento da Urbanização, Mobiliário Urbano e Ajuda Técnica. Por fim, tratou também dos Elementos da Urbanização; do Desenho e da Localidade do Mobiliário Urbano; da Acessibilidade nos Edifícios Públicos ou de Uso Coletivo, nos Edifícios de Uso Privado, nos Veículos de Transporte Coletivo e dos Sistemas de Comunicação e Sinalização; das disposições sobre Ajudas Técnicas, das Medidas de Fomento à Eliminação de Barreiras. Nas disposições finais previu: a destinação anual de dotação orçamentária para as adaptações e eliminação das barreiras e para a promoção de campanhas educativas e informativas para a população em geral quanto à importância do tema (BRASIL, 2000).

O Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, regulamentou as duas leis, esclareceu a abrangência do termo pessoa com deficiência

incorporando também aquelas que possuem limitação ou incapacidade para o desempenho de atividades e definindo os tipos como: física, auditiva, visual, mental e múltipla. A contribuição principal do Decreto está na definição das condições de acessibilidade, prevendo a eliminação de barreiras. Destaca-se o Capítulo V, que trata da Acessibilidade aos Serviços de Transportes Coletivos seja ele terrestre, aquaviário ou aéreo e considera como integrantes do serviço, os veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e a operação. Ainda, o instrumento definiu, em seu Artigo 32, o transporte coletivo como: (BRASIL, 2004).

- I - transporte rodoviário, classificado em urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual;
- II - transporte metroferroviário, classificado em urbano e metropolitano;
- III - transporte ferroviário, classificado em intermunicipal e interestadual (BRASIL, 2004).

Já o Artigo 33, definiu as instâncias públicas responsáveis pela concessão e permissão, assim descritas:

- I - governo municipal, responsável pelo transporte coletivo municipal;
- II - governo estadual, responsável pelo transporte coletivo metropolitano e intermunicipal;
- III - governo do Distrito Federal, responsável pelo transporte coletivo do Distrito Federal; e
- IV - governo federal, responsável pelo transporte coletivo interestadual e internacional (BRASIL, 2004).

A definição de transporte público coletivo acessível foi assim trazida pelo art. 34 do referido texto legal: “todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas”. Os artigos 35, 36 e 37 discorrem sobre as responsabilidades, tanto das empresas concessionárias e permissionárias, quanto dos órgãos públicos, em relação a prestação do serviço. Cabe destacar, segundo o Decreto, que:

A infraestrutura de transporte coletivo a ser implantada a partir da publicação deste Decreto deverá ser acessível e estar disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2004).

A Lei Federal nº 10.257, de 10 de junho de 2001, regulamentou os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, estabelecendo diretrizes gerais para a política urbana de modo que trouxe em seu artigo 3º, inciso IV, como uma das competências da União:

IV - instituir diretrizes para desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico, transporte e mobilidade urbana, que incluam regras de acessibilidade aos locais de uso público (BRASIL, 2001).

A Lei Federal nº 11.126, de 27 de junho de 2005, assegurou o direito da pessoa com deficiência visual acompanhada de cão-guia, ingressar e permanecer com o animal em todos os meios de transporte e estabelecimentos abertos ao público. A presente Lei foi regulamentada pelo Decreto Federal nº 5.904, de 21 de setembro de 2006 (BRASIL, 2005; BRASIL, 2006).

A Organização das Nações Unidas (ONU) sugeriu uma convenção internacional para tratar dos direitos das pessoas com deficiência, onde os países deveriam pautar o assunto internamente e de maneira global. Assim, ocorreu no Brasil a Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência. Após a promulgação do Decreto Federal nº 6.949, de 25 de agosto de 2009, houve uma mudança no paradigma da visão da deficiência no mundo, que deixou de ser um modelo médico-assistencialista e passou a incorporar o modelo social dos direitos humanos. O termo acessibilidade foi positivado como princípio fundamental e, desse modo, passou a ser um direito natural, inato ao ser humano. A partir de então, o conceito de acessibilidade tornou-se forte no mundo todo (BRASIL, 2009).

O Decreto Federal nº 7.612, de 17 de novembro de 2011, instituiu o Plano Nacional da Pessoa com Deficiência, denominado Plano Viver Sem Limite. São eixos do programa a inclusão social e a acessibilidade. A proposta do Viver sem Limite é que o programa de fato aconteça na vida das pessoas, por meio da articulação de políticas governamentais de acesso à educação, inclusão social, atenção à saúde e acessibilidade. Já a Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi desenvolvida para propor a integração entre os diferentes modos de transporte, bem como melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas nos Municípios (BRASIL, 2011).

A Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que

a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade. A partir dela, são definidos e classificados os modos e serviços de transporte, além de exemplificar as infraestruturas de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Essas infraestruturas devem sempre estar inter-relacionadas com um planejamento sistêmico para que produzam benefícios efetivos e proporcionais aos recursos empregados, pois apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade urbana. Cabe destacar que os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela Lei devem orientar a elaboração de normas municipais, procedimentos de implementação das políticas e planejamentos em consonância com a União, os Estados e o Distrito Federal (LEITE, 2011; BRASIL, 2012).

A Lei Federal nº 13.146, de 06 de julho de 2015, instituiu a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, que ficou conhecida como Estatuto da Pessoa com Deficiência. A presente Lei definiu em seu Artigo 8º, que:

É dever do Estado, da sociedade e da família assegurar à pessoa com deficiência, com prioridade, a efetivação dos direitos referentes à vida, à saúde, à sexualidade, à paternidade e à maternidade, à alimentação, à habitação, à educação, à profissionalização, ao trabalho, à previdência social, à habilitação e à reabilitação, ao transporte, à acessibilidade, à cultura, ao desporto, ao turismo, ao lazer, à informação, à comunicação, aos avanços científicos e tecnológicos, à dignidade, ao respeito, à liberdade, à convivência familiar e comunitária, entre outros decorrentes da Constituição Federal, da Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo e das leis e de outras normas que garantam seu bem-estar pessoal, social e econômico (BRASIL, 2015).

Nesse contexto, a referida Lei também regulamentou o atendimento prioritário. Ademais, quanto ao transporte, trouxe algumas exigências infraestruturais, como por exemplo:

IV - disponibilização de pontos de parada, estações e terminais acessíveis de transporte coletivo de passageiros e garantia de segurança no embarque e no desembarque (BRASIL, 2015).

O Capítulo X da Lei trata do direito ao transporte e à mobilidade, e em seu Artigo 48, define que os veículos de transporte coletivo terrestre, suas instalações, estações e os terminais em operação no País devem ser acessíveis, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas. Destaca-se, ainda, o Art. 55, que aborda:

A concepção e a implantação de projetos que tratem do meio físico, de transporte, de informação e comunicação, inclusive de sistemas e tecnologias da informação e comunicação, e de outros serviços, equipamentos e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referência as normas de acessibilidade.

§ 1º O desenho universal será sempre tomado como regra de caráter geral.

§ 2º Nas hipóteses em que comprovadamente o desenho universal não possa ser empreendido, deve ser adotada adaptação razoável (BRASIL, 2015).

No âmbito Estadual a décima primeira Constituição de Minas Gerais definiu como competência do Estado, comum à união e aos municípios, cuidar da saúde e assistência pública, da proteção e garantia da pessoa com deficiência, dando apoio e assistência bem como em sua integração social. Nesse sentido, a Lei Estadual nº 10.820, de 22 de julho de 1992, tratou pela primeira vez, sobre adaptações nos ônibus coletivos intermunicipais visando facilitar o acesso e a permanência de portadores de deficiência física. A lei trazia como obrigatoriedade algumas adaptações como a instalação de elevadores hidráulicos, portas largas e eliminação de obstáculos internos que pudessem dificultar o acesso. Ademais, exigiu que os concessionários fizessem as alterações propostas no prazo de um ano e que durante o processo deveria disponibilizar 10% da frota em cada itinerário tendo que divulgar os horários para que os usuários pudessem ter conhecimento, esta Lei ficou suspensa pelo Supremo Tribunal Federal de 24 de outubro de 1997 até ser julgada improcedente em 22 de maio de 2013 (MINAS GERAIS, 1992).

A Lei Estadual nº 15.083 de 27 de abril de 2004, dispôs sobre os assentos preferenciais destinados as pessoas com dificuldade de locomoção nos veículos de transporte coletivo intermunicipais. Em seguida, a Lei Estadual nº 15.380 de 29 de setembro de 2004, assegurou a pessoa com deficiência visual, acompanhada de cão adestrado, o direito de livre acesso, com o animal, em logradouros e edifícios de uso público (MINAS GERAIS, 2004).

A Lei Estadual nº 20.622, de 15 de janeiro de 2013, tornou obrigatória a destinação preferencial de assentos para idosos, gestantes, lactantes, pessoas acompanhadas por criança de colo e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nos estabelecimentos públicos e de uso coletivo (MINAS GERAIS, 2013).

Já a Lei Estadual nº 21.121, de 03 de janeiro de 2014, assegurou ao idoso e a pessoa com deficiência a gratuidade no serviço intermunicipal de transporte coletivo de passageiros. Nesse caso, cabe ao passageiro solicitar a empresa delegatária o seu benefício que deve ser feito com base em um laudo médico pericial (MINAS GERAIS, 2014).

Para a construção da presente pesquisa, é fundamental entender como a legislação nacional e a estadual trataram da questão da acessibilidade ao longo dos anos. A partir da conjuntura legal, é necessário mapear as normas regulamentadoras que tratam sobre a acessibilidade no transporte público urbano que será apresentado na seção seguinte.

### **2.3 Normas Regulamentadoras que Garantem a Acessibilidade no Transporte Público Metropolitano por Ônibus**

O Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (CONMETRO) publicou no dia 20 de dezembro de 2006 a Resolução nº 14, que dispôs sobre a Acessibilidade em Veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros em consonância com o Decreto n.º 5.296 de 2004 (CONMETRO, 2006). Para tanto utilizou-se da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) que revisou a norma NBR 14.022 no âmbito do Comitê Brasileiro de Acessibilidade (ABNT, 2011). A norma estabeleceu os parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros, de acordo com os preceitos do Desenho Universal, conforme:

Art. 1º Declarar que o atendimento por parte das empresas fabricantes de carroçarias de ônibus, destinados ao transporte coletivo urbano de passageiros às especificações da Norma ABNT NBR14022/2006 configura observância ao estabelecido no artigo 38 do Decreto n.º 5.296/2004. Art. 2º Declarar que a Norma ABNT NBR 14022 está à disposição dos segmentos interessados desde 16 de outubro de 2006, quando da sua edição pela Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

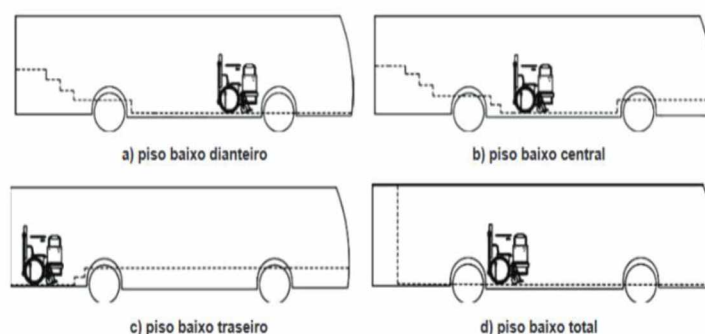
Art. 3º Declarar que, em obediência ao artigo 38 do supramencionado Decreto, as empresas fabricantes de todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo urbano de passageiros terão um prazo de até vinte e quatro meses, a contar da validade da Norma ABNT NBR 14022, para fabricá-los acessíveis e disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (INMETRO, 2006).

Do mesmo modo, em reconhecimento a vinculação do Decreto nº 5.296, estabeleceu-se a NBR 15.320, que tratou da acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário; a NBR 15.570 que contém as normas técnicas obrigatórias para a fabricação de veículos para o transporte coletivo de pessoas; a NBR 15.450, que tratou sobre a acessibilidade no transporte aquaviário e a NBR 15.646, que tratou sobre a plataforma elevatória veicular e a rampa de acesso veicular para acessibilidade (ABNT, 2006; ABNT, 2007; ABNT, 2009).

A NBR 15.570 estabelece os requisitos mínimos para as características construtivas e os equipamentos auxiliares aplicáveis nos veículos produzidos para a operação no transporte coletivo urbano de passageiros, de forma a garantir condições de segurança, conforto, acessibilidade e mobilidade aos seus condutores e usuários, independente de idade, estatura e condição física ou sensorial. Ademais, definiu acessibilidade como condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos serviços de transporte coletivo de passageiros, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (ABNT, 2009).

Para a melhor compreensão é importante apresentar a definição estabelecida pela NBR 15570, que resolveu que o veículo de piso alto é aquele que possui como característica construtiva todo o piso do compartimento interno acima do plano formado entre as linhas do centro das rodas, e veículo de piso baixo como aquele que possui como característica construtiva o piso do compartimento interno rebaixado em qualquer uma de suas seções (dianteira, central, traseira ou total) em relação ao plano formado entre as linhas do centro das rodas, conforme a Figura 1 (ABNT, 2009).

Figura 1 – Veículo de Piso Baixo



Fonte: ABNT NBR 14022:2009

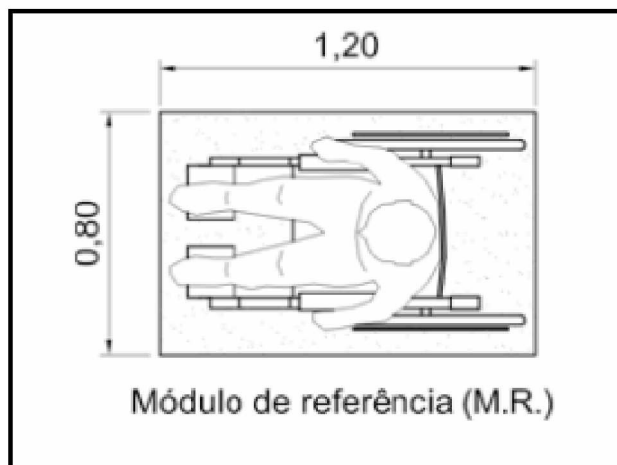
O Conselho Nacional de Transito (CONTRAN) estabelece a necessidade de padronização dos procedimentos para registro das características ou tipos de acessibilidade dos veículos de transporte coletivo de passageiros nos órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal, bem como os requisitos para vistoria e fiscalização. Definiu na Resolução nº 402 de 26 de maio de 2012 as características de acessibilidade para os veículos de transporte coletivo de passageiros. Ademais, os órgãos ou entidades executivos de trânsito dos Estados e do Distrito Federal devem exigir do proprietário que o veículo seja acessível, sem prejuízo da obrigatoriedade de cumprimento dos demais requisitos previstos na legislação metrológica (CONTRAN, 2012).

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO), possui competência para estabelecer as diretrizes e critérios para a atividade de avaliação da conformidade. Tendo em vista a competência do INMETRO e em busca do aperfeiçoamento da fiscalização o Regulamento Técnico da Qualidade para a Inspeção da Adaptação de Acessibilidade em Embarcações Utilizadas no Transporte Coletivo de Passageiros, foi aprovado pela Portaria Inmetro nº 232, de 30 de junho de 2008 (INMETRO, 2012a).

A partir disso, a Portaria Inmetro nº 139, de 22 de março de 2012, estabeleceu os critérios para o programa de avaliação de conformidade para a adaptação de acessibilidade em embarcações existentes utilizadas no transporte coletivo de passageiros, através do mecanismo de inspeção, atendendo ao Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004, visando a segurança e autonomia, ao transporte de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (INMETRO, 2012b; BRASIL, 2004).

Ademais, a referida Portaria trouxe a definição de Módulo de Referência para o posicionamento da cadeira de rodas, que deverá ter como dimensão 800 x 1.200 mm. Conforme a Figura 2.

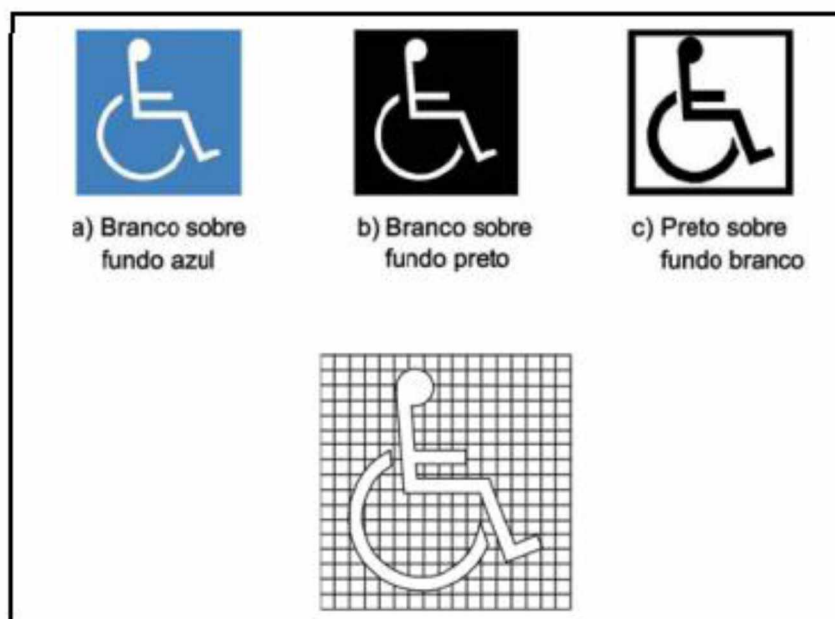
Figura 2 – Posicionamento da cadeira de rodas no Módulo de Referência da norma ABNT NBR 9050)



Fonte: Portaria Inmetro nº 139/2012

Além disso, trouxe a definição de pessoal habilitado, normatizando que o tripulante da embarcação deve ser treinado e autorizado para auxiliar no embarque, desembarque e no deslocamento de pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. O Regulamento Técnico da Qualidade consiste num documento do Inmetro que define os requisitos técnicos que os produtos, os processos, os serviços devem atender. O símbolo que identifica, assinala ou indica local, equipamento ou serviço habilitado ao uso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida está apresentado na Figura 3.

Figura 3 – Símbolo Internacional de Acesso



Fonte: Portaria Inmetro n° 139/2012

Define também, as condições gerais como sendo a segurança, ou seja, qualquer adaptação de acessibilidade efetuada que acarrete em modificação nas características construtivas ou operacionais da embarcação deverá ser previamente avaliada por profissional habilitado, para que não comprometa as condições de segurança nem o atendimento aos requisitos e critérios aplicáveis estabelecidos nas regras estabelecidas.

Dentre as condições específicas encontram-se as adaptações de acessibilidade, onde o acesso à embarcação deve ter largura mínima de 1.000 mm e balaustrada, com corrimãos laterais instalados, no mínimo, em duas alturas: 920 mm e 700 mm. O dispositivo de acesso deve apresentar piso regular antiderrapante e sinalizado com piso de alerta no início e no final. Deve haver um sistema de travamento da cadeira de rodas em cada módulo de referência.

A Portaria Inmetro n° 432, de 01 de dezembro de 2008, considerou a necessidade de inspeção de segurança da adaptação de acessibilidade da frota de veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros, fabricados após 31 de dezembro de 2007. A partir deste ato, os veículos de características urbanas de transporte coletivo de passageiros deveriam atender aos requisitos de Adaptação de Acessibilidade Tipo 1. As adaptações de acessibilidade tipo 1, estão relacionadas com o acesso dos passageiros, a existência de área de manobra para pessoa em cadeira de rodas entre o local de acesso e a área

reservada para passageiros com deficiência ou mobilidade reduzida e, por fim, que as áreas de manobra estejam em conformidade com os padrões estabelecidos (INMETRO, 2008).

Já a Portaria Inmetro nº 64 de 16 de março de 2009, estabelece que os veículos devem possuir abertura de duas portas para acesso em nível do lado esquerdo. Quando se tratar de veículos de piso alto, os veículos devem possuir plataforma elevatória veicular ou o embarque realizado em piso interno em paradas elevadas, ou incluir um novo item denominado “Complementos das adaptações dos tipos 1,2,3 e 4” área reservada para cadeira de rodas e cão-guia, cinto de segurança, sistema de travamento para a cadeira de rodas, guarda-corpos na área reservada, corrimão resiliente na área reservada, material antiderrapante na área reservada, comunicação audiovisual externa e interna e por fim, dispositivos de segurança (INMETRO, 2009a).

A Portaria Inmetro nº 358 de 03 de dezembro de 2009, considerando o estabelecido na Resolução do Conmetro nº 06, de 31 de agosto de 2008, que concedeu como prazo limite a data de 31 de julho de 2010 para a realização das adaptações e das inspeções dos veículos acessíveis de características urbanas trouxe que o Organismo de Inspeção Acreditado (OIA) deverá adotar alguns procedimentos, tais como: emitir o Certificado de Inspeção (CI) e o Selo de acessibilidade; afixar o respectivo selo de acessibilidade no para-brisa do veículo; emitir o decalque com o número do chassi do veículo; emitir os registros fotográficos do veículo e das adaptações de acessibilidade e verificar os índices de emissão de gases poluentes ou de opacidade do veículo. O selo que contém a letra “A” identifica o veículo que contém a plataforma elevatória já instalada (INMETRO, 2009b; CONMETRO, 2008).

A Portaria Inmetro nº 292, de 26 de julho de 2010, cientificou que o símbolo Internacional de Acesso, deveria ser aplicado somente nos veículos que possuírem piso baixo, piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque e desembarque, e piso alto equipado com plataforma elevatória veicular (INMETRO, 2010).

A Deliberação do Contran nº 104, de 24 de dezembro de 2010, estabelece procedimentos para a indicação das características de acessibilidade para os veículos de transporte coletivos de passageiros, para efeitos da deliberação, considera que as características de acessibilidade para veículos fabricados de

aplicação urbana são: piso baixo; piso alto com acesso realizado por meio de plataforma de embarque/desembarque; ou piso alto equipado com plataforma elevatória veicular.

Apresentados os conceitos de acessibilidade, o arcabouço legal e as normas regulamentadoras, para uma compreensão melhor do estudo, faz-se necessário estender-se para o entendimento do papel do setor público na garantia desses direitos, entendendo como funciona um serviço público e quais os instrumentos legais que lhe são afetos. Sendo assim, a seção seguinte tem como objetivo discorrer sobre o conceito de serviço público com ênfase na concessão e na permissão.

## **2.4 O Conceito de Serviço Público**

A definição de serviço público encontra na literatura conceitos díspares. Porém, para a presente pesquisa utilizar-se-á o conceito trazido por Carvalho Filho (2014), que define serviço público como forma em que o Estado ou seus delegatários prestam atividades, sob regime de direito público, visando satisfazer as necessidades essenciais e secundárias da coletividade. No Brasil é adotada a corrente de pensamento formalista onde a Lei que definirá se um serviço é considerado público ou não (ARAÚJO JR; BARROSO, 2015).

No que tange à possibilidade de delegação, os serviços públicos podem ser delegáveis ou indelegáveis. O primeiro termo trata dos serviços que, por sua natureza ou por disposição ordenatória, comportam ser executados pelo Estado ou por colaboradores. Por outro lado, há aqueles que só podem ser prestados diretamente pelo Estado, como por exemplo, a defesa nacional e serviços assistenciais (CARVALHO FILHO, 2014).

Sabendo-se que o Brasil adota o modelo federativo, no que tange aos serviços públicos, é indispensável perquirir qual a entidade federativa competente para instituir, regulamentar e controlar. A Constituição Federal adotou alguns serviços como sendo comuns a todas as pessoas federativas, porém algumas atividades são de competência privativa de determinadas esferas. Para tanto, utilizou-se dos serviços comuns e dos serviços privativos. No artigo 23 da Carta Magna, os serviços comuns foram definidos como aqueles prestados por mais de uma esfera federativa, com o intuito de estabelecer um federalismo cooperativo. Um critério relevante para a definição da competência é a extensão territorial dos

interesses a serem alcançados: aqueles que abrangem o território municipal devem ser de responsabilidade do município; de mesmo modo, aqueles que estão dentro do limite do estado são da esfera estadual; e, aqueles que abarcam o território nacional ficam a cargo da União (CARVALHO FILHO, 2014; BRASIL, 1988).

Ressalta-se ainda que, a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que trouxe a integração entre os diferentes tipos de transporte e o aperfeiçoamento da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas, como uma política de desenvolvimento urbano, tem-se um sistema nacional onde o legislador aplicou com exatidão o critério de extensão territorial. Nesse sentido, compete à União prestar o serviço de transporte público interestadual e internacional de interesse tipicamente federal, aos Estados cabe prestar idêntico serviço quando de natureza intermunicipal, caso em que o interesse exorbita o município e não chega ao federal. Por fim, os Municípios são responsáveis pelo transporte urbano dentro da própria área municipal, caracterizado como serviço essencial e de interesse local (CARVALHO FILHO, 2014).

A prestação de serviço público pode ser de forma direta ou indireta, sendo a primeira, pela administração direta; e a segunda, pela administração indireta ou por delegação por particulares. Quando se trata da prestação indireta, se a Administração Pública repassar a execução de algum serviço público, esse procedimento deverá ser mediante os instrumentos de autorização, permissão, concessão ou parceria público-privada – PPP. O Quadro1 apresenta as diferenças entre os três primeiros institutos (ARAÚJO JR; BARROSO, 2015).

Quadro 1 – Resumo dos Tipos mais Usuais de Prestação de Serviço Público

	Autorização	Permissão	Concessão
Legislação	Art. 21, XI e XII da CF/1988	Lei 8.987/1995	Lei 8.987/1995
Regulamentação	Ato administrativo	Contrato de adesão (corrente minoritária defende ser ato administrativo)	Contrato Administrativo
Necessidade de Licitação	Não precisa licitar	Necessário licitar em qualquer modalidade	Necessidade de licitação na modalidade concorrência
Período do Contrato	Prazo determinado ou indeterminado	Prazo determinado ou indeterminado	Prazo determinado
Natureza do Prestador	Para pessoas jurídicas ou físicas	Para pessoas jurídicas ou físicas	Para pessoas jurídicas ou consórcio de empresas

Fonte: elaborado pela autora, dados ARAÚJO JR E BARROSO (2015).

O Quadro 1 apresenta de forma simplificada os pontos principais de alguns tipos de delegação de serviço público. No entanto, para os fins do presente trabalho aprofundar-se-á na modalidade de concessão.

A concessão divide-se em duas categorias, sendo a primeira as concessões comuns reguladas pela Lei Federal nº 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, com duas modalidades: *i)* a concessão de serviços públicos simples; e, *ii)* a concessão de serviços públicos precedidos da execução de obra pública, que tem como principal característica o fato de o poder concedente não oferecer nenhum tipo de contrapartida pecuniária ao concessionário, sendo todos os seus recursos provenientes de tarifas pagas pelos usuários. A segunda, compreende as concessões especiais que são reguladas pela Lei Federal nº 11.079, de 30 de fevereiro de 2004, também subdivida em concessões patrocinadas e concessões administrativas. Elas são caracterizadas pela circunstância de o concessionário receber, ou não, determinada contraprestação pecuniária do concedente (CARVALHO FILHO, 2014; BRASIL, 1995; BRASIL, 2004).

Cabe destacar que, por meio da concessão, o particular executa o serviço por sua conta e risco, porém com a fiscalização do Poder Público, inclusive quando se trata da remuneração cobrada do usuário. Trata-se de um contrato administrativo que surgiu a partir do crescimento do papel do Estado, como forma de descentralização na prestação de serviços públicos (DI PIETRO, 2005).

O responsável primário pelo transporte público é o Poder Público, entretanto, a Constituição da República prevê certa liberdade sobre como ofertar o serviço. No caso de ser ofertado de forma direta, cabe ao Estado a responsabilização pela gestão e pelo desembolso de recursos para a manutenção. O modelo direto é pouco adotado no Brasil, devido as especificidades locais. Quando há a descentralização do serviço, será prestado de forma indireta por meio de contratos de concessão ou permissão, precedidos de licitação.

Entendendo como o serviço é delegado, faz-se necessário conhecer como o serviço de transporte metropolitano se desenhou ao longo dos anos no Brasil e em Minas Gerais, tema que será abordado na seção seguinte.

## **2.5 O Transporte Metropolitano por Ônibus**

A partir da década de 1950, o Brasil vivenciou um processo de urbanização, que ocorreu de forma acelerada, ocasionando o surgimento de muitas cidades e a polarização dos setores econômicos e industriais. Nesse cenário, sobrevém a conurbação, fenômeno que une as malhas urbanas de duas ou mais cidades. Em decorrência, rompe a necessidade do poder público normatizar o processo de descentralização de suas obrigações. Nesse contexto, a Lei Complementar Federal nº 14 de 8 de junho de 1973, foi promulgada criando oito Regiões Metropolitanas (RMs) a de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza, (SANTOS, 1993; SANTOS, 2018).

A referida Lei estabeleceu aos municípios que fazem parte das RMs que a concessão de transporte público metropolitano é de responsabilidade da esfera estadual. Para gerir esse novo arranjo surgiram órgãos de planejamento. No caso de Minas Gerais surgiu a PLAMBEL, em 1971, como Superintendência do Plano Metropolitano de Belo Horizonte, vinculada à Fundação João Pinheiro (FJP). Em 1974, é transformada em uma autarquia e cindida da FJP. Segundo Veloso (2017), não havia uma política sistemática para uma mínima normatização, ficando a questão a mercê dos acordos firmados entre setor privado e político.

É nesse cenário que a questão do transporte urbano é incluída pela primeira vez na Política Nacional dos Transportes, estabelecida pelo Decreto Federal nº 6.261, de 14 de novembro de 1975, sob a forma de um Sistema Nacional de Transportes Urbanos (SNTU), que consiste em:

Conjunto dos sistemas metropolitanos e sistemas municipais nas demais áreas urbanas [que constitui a partir da] infraestrutura viária e as de articulação com os sistemas viários federal, estadual e municipais [...] os sistemas de transportes públicos sobre trilhos (metrô, ferrovia de subúrbio e outros), sobre pneus, hidroviários e de pedestres (BRASIL, 1975).

A SNTU possuía estrutura e recursos próprios. A política foi uma convergência de interesses dos vários atores do transporte. A União interveio, pois precisava reequilibrar a matriz energética do país e fazer face aos movimentos reivindicatórios da época. Dessa forma, outorgou aos Estados a gestão do transporte público urbano. A partir dela vários resultados positivos foram alcançados como, por exemplo, a racionalização dos itinerários, paradas e terminais, subsídio para a renovação da frota, formação de um corpo profissional atuando em organismos públicos federais, estaduais e locais com capacitação técnica e troca de experiências no exterior e, por fim, a capacitação de técnicos com formação em universidades para operarem no sistema e nas empresas (BRASILEIRO, 1996; VELOSO, 2017).

Dentro de um contexto de abertura democrática e tentativa de intervenção pública, nasce a Companhia de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belo Horizonte (METROBEL), criada em 1978 e efetivada em 1980 com uma composição híbrida de capital: participação majoritária do governo do Estado de Minas Gerais e participação minoritária do governo federal, da prefeitura de Belo Horizonte e das demais cidades da Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). A METROBEL conseguiu implantar um projeto que ia contra os interesses da base do governo e que favorecia as camadas de renda mais baixa da população, mas que sofria oposição delas devido ao seu cunho tecnocrático e à incapacidade política de gerar um processo de diálogo e mobilização pública (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 1996; VELOSO, 2017).

Em meio a um contexto de aumento da inflação, crise e dívida econômica, o Estado perdeu sua capacidade de intervenção. Ao mesmo tempo, novos interesses impactavam a METROBEL, que perdeu forças. Na medida em que a

Entidade ia sendo reformulada, o setor empresarial se rearticulava e pressionava por maior controle do sistema. Com a eleição de Newton Cardoso para o governo do estado, a METROBEL foi extinta e foi criada a Transportes Metropolitanos (TransMetro). A empresa passou seus anos de existência sem conseguir exercer, efetivamente, uma intervenção no sistema. A gestão foi marcada por desvios de verba, suspeitas de corrupção e práticas de favorecimento e clientelismo (VELOSO, 2017).

Alguns anos depois, no contexto da prefeitura governada por Patrus Ananias, entre 1993 e 1996, houve uma retomada das condições de controle e intervenção do sistema. Porém, esse momento foi acompanhado de um movimento no qual quem conseguisse articular autonomamente mais poder econômico ganhava a dianteira. É nesse contexto que é fundada a Associação Nacional de Empresas de Transporte Urbano (VELOSO, 2017).

A década de 1980 culminou na Assembleia Constituinte e também foi o auge do processo de luta e elaboração de uma série de movimentos sociais, inclusive na luta por melhorias do transporte público. A Constituição Federal de 1988 trouxe a divisão federativa, com a redefinição das atribuições de cada ente, ficando a cargo exclusivo do município, a responsabilidade pela concessão do transporte público. Segundo Veloso (2017), a história dos últimos 25 anos fornece um ponto de vista privilegiado para compreender as falhas de alcance das medidas principalmente a nível metropolitano. A partir dessa mudança o setor privado recuperou-se rapidamente, isso porque tornou-se mais fácil para o empresário sobrepor linhas, pressionar por reajustes tarifários, realizar disputas políticas e seccionar mercados (BRASILEIRO; HENRY, 1999).

Com a transferência do transporte coletivo da capital para a então recém criada BHTRANS, durante o governo de Patrus Ananias, a TransMetro foi extinta e as linhas metropolitanas passaram a ser de responsabilidade de uma nova Diretoria, criada no então Departamento de Estradas e Rodagem de Minas Gerais (DER). Betim e Contagem seguiram os passos da capital e também criaram empresas para cuidar do transporte urbano, porém nas demais cidades ficou a cargo do DER gerir o transporte intramunicipal, por incapacidade local.

Alguns municípios da RMBH têm procurado realizar convênios entre si, como forma de buscar melhores condições operacionais para enfrentar problemas que extrapolam de fato a esfera especificamente local. Em relação ao serviço de

transporte coletivo intermunicipal concomitante com a gestão realizada pelo DER, há convênios entre Belo Horizonte e Contagem tanto no que se refere ao transporte coletivo por ônibus como aos táxis e transporte escolar, que geram grande impacto em toda RMBH, por se tratarem dos dois maiores municípios da grande Belo Horizonte. O Quadro 2 resume os principais acontecimentos do Transporte Metropolitano.

Quadro 2 – Resumo dos Principais Acontecimentos do Transporte Metropolitano

<b>Época</b>	<b>Principais Acontecimentos</b>
Final dos anos 1970	Início da gestão metropolitana do transporte público da RMBH Criação da METROBEL em 1978 Ministério do Transporte desenvolve projeto do Trem Metropolitano
1982	Implantação do PROBUS Implantação da Câmara de Compensação Tarifária (CCT)
1984	Criação da CBTU
1987	Extinção da METROBEL Criação da autarquia TRANSMETRO
1988	Nova Constituição – municipalização da gestão do transporte
1991	Criação das empresas de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte e Betim – BHTRANS e TRANSBETIM
1993	BHTRANS assume a gestão do transporte público em Belo Horizonte
1994	Extinção da TRANSMETRO DER assume o Transporte Metropolitano
1995	Elaboração do termo de referência para licitação do sistema em lotes de linhas
1997	Criação da TRANSCON – Empresa de Transporte e Trânsito de Contagem
1998	Elaboração do Termo de Referência para o novo modelo Acaba o repasse da BHTRANS para a CCT metropolitana
2001	Extinção da CCT Metropolitana (28/12/2001)
2007	SETOP assume o gerenciamento do Transporte Metropolitano Licitação do sistema metropolitano em RIT's

Fonte: elaborado pela autora.

Conforme estabelecido no Decreto nº 44.603 de 22 de agosto de 2007, o planejamento e gestão do serviço de transporte metropolitano por ônibus passa a ser de responsabilidade da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas de Minas Gerais (SETOP), a partir da Reforma Administrativa Estadual aprovada em 31 de maio de 2019, passou a chamar Secretaria de Estado de Mobilidade e

Infraestrutura (SEINFRA). Desse modo, a Secretaria fica com a competência do serviço público de transporte intermunicipal e metropolitano em Minas Gerais (MINAS GERAIS, 2007).

Dentro das competências da SEINFRA, está a Subsecretaria de Regulação de Transportes, que tem por finalidade planejar, controlar, regular e avaliar as ações setoriais relativas a transportes. Nesse sentido, a superintendência de Transporte Metropolitano realiza a gestão das atividades relativas ao transporte coletivo metropolitano de passageiros (MINAS GERAIS, 2017).

O Departamento de Edificações e Estradas e Rodagens de Minas Gerais (DEER) é responsável pela fiscalização do transporte coletivo metropolitano e intermunicipal. A fiscalização é realizada de acordo com o estabelecido no Decreto nº 44.603. Ademais, a SEINFRA poderá estabelecer definições específicas para a fiscalização.

Considerando que a atividade de fiscalização é a atuação mais representativa do Poder Público, quando se trata de serviços públicos delegáveis, como é o caso do transporte público metropolitano por ônibus, faz-se necessário alguns apontamentos sobre a regulação do serviço público de transporte, conforme apresentado na seção seguinte.

## **2.6 Regulação de Serviço Público de Transporte**

O tema regulação é complexo, possui diferentes perspectivas, com interpretações variadas que vão da noção de autorregulação à noção de estado regulador. Relaciona-se com questões associadas a legislação, atividade governativa inclusive capacidade estatal, mecanismos de coordenação e mediação de interesses, controle econômico e social. O tema engloba diversas disciplinas como direito, economia, política e sociologia (JORDANA; LEVI-FAUR, 2004).

A regulação pode ser vista tanto como controle que se impõe sobre a conduta dos agentes nas transações que fazem entre si, quanto como esforço deliberado no sentido de influenciar a formação e o modo de atuação dos agentes, imprimindo-lhes direcionamentos objetivos, em consonância com o interesse público. A regulação como governança inclui, além da definição das regras do jogo o marco regulatório, taxação, subsídios, redistribuição ou quaisquer outras formas de controle ou influência social. Em síntese, a regulação é vista como essência das

atividades estatais, sejam elas propriamente regulatórias ou produtivas (MOURA, 2002).

A partir das teorias econômicas de bem-estar é que ficou desenhada o que hoje entende-se como teoria da regulamentação. O pensamento econômico de Musgrave e outros, defende que o Estado teria o papel de promover o desenvolvimento econômico e regular os desequilíbrios do mercado. Estes desequilíbrios ou falhas<sup>2</sup> de funcionamento de certos mercados é que justificam a existência de regulamentações para setores específicos da economia (ORRICO FILHO *et al.*, 1996).

O artigo 174 da Constituição Federal marca a ação interventiva indireta do Estado na economia. O artigo estabelece o Estado como agente normativo e regulador da atividade econômica. Desse modo, o Estado incorpora as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, com o objetivo de conciliar a qualidade dos serviços oferecidos aos consumidores e o equilíbrio econômico e financeiro dos concessionários, intermediando conflitos e conciliando antagonismos e interesses (BRASIL, 1988; SUNDFELD, 2002).

O ordenamento jurídico nacional, conforme apresentado no capítulo 4, prevê que a prestação de serviços públicos pode ocorrer de forma direta ou indireta. A Lei 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, estabeleceu o dever do Estado de zelar pela qualidade dos serviços oferecidos, envolvendo regularidade, continuidade, eficiência, segurança, generalidade, atualidade e cortesia. A atividade regulatória é diversa e independente da prestação dos serviços, por isso, o mais adequado é que o órgão executor do serviço seja diverso do órgão regulador, caso contrário corre-se o risco que a atividade de regulação seja deixada de lado, em detrimento da execução, ou que seja executada sem isenção, indispensável a sua adequada realização (CONSTANTINO, 2014).

Ademais, a regulação pública é atividade administrativa que pode ser considerada como exercício regular do poder de polícia administrativa. Desse modo, não coaduna com a atividade do Poder Judiciário nem Legislativa, pois tem caráter administrativo e não afasta a apreciação do Judiciário. No âmbito do exercício da regulação, estão previstos poderes normativos decorrentes da regulamentação, poderes traçados na lei, bem como seus limites (CONSTANTINO, 2014).

---

<sup>2</sup> Tendência à formação de monopólios, oligopólios ou outra forma imperfeita de competição (ORRICO FILHO *et al.*, 1996).

No que tange aos serviços de transporte, por se tratar de serviço sujeito à tarifa<sup>3</sup>, a regulação tem importância fundamental, bem como a legislação tarifária, os parâmetros para o atendimento dos princípios que a norteiam, bem como a vigilância para a sua aplicação. Desse modo, além da normativa definidora da política tarifária, o órgão regulador tem o papel de buscar adequação com a realidade e a preservação do equilíbrio econômico e financeiro do contrato de concessão. Para tanto, é importante que o ente regulador interaja com os representantes dos diversos segmentos envolvidos (CONSTANTINO, 2014).

Segundo Eleutério (2018), o sistema de transporte público coletivo é caracterizado como situação de monopólio. Sendo assim, é esperado que com a ausência de regulação governamental ele atue com preços de passagens muito acima dos seus custos. Conforme afirma a seguir:

o ente regulador passa a ter papel fundamental de garantir um serviço de qualidade a um preço módico, bem como buscar um equilíbrio entre os interesses dos agentes envolvidos na prestação do serviço de transporte público coletivo (empresas operadoras, usuários e órgão gestor) (ELEUTÉRIO, 2018, p.15).

O sistema de transporte por ônibus em Minas Gerais é considerado um monopólio pois cada empresa possui uma linha de ônibus que passa em determinado lugar, não possuindo desse modo um substituto perfeito. As companhias privadas são organizadas e apresentam forte crescimento e concentração de capital, o que lhes permite atuar nas disputas de mercado, dificultando a livre concorrência. Em geral, a estrutura e as diretrizes constantes dos regulamentos indicam a direção de mercados fechados, a inexistência de risco em relação a demanda e de competição no mercado, ademais, a falta de incentivo à redução de custos, à produtividade e à qualidade (ORRICO FILHO *et al.*, 1996).

De acordo com o pensamento neoclássico, o ônibus urbano apresenta características de monopólio porque, sua produção se daria a retornos crescentes de escala. Ademais, a existência de externalidades no mercado, o custo de produção e, conseqüentemente, os preços, não refletem a depreciação da infraestrutura viária. A operação produz impactos negativos sobre o bem-estar de terceiros, contaminação atmosférica, ruído, congestionamentos, concentrações espaciais de demanda com efeitos às vezes negativos, às vezes positivos sobre o

---

<sup>3</sup> A tarifa é o valor pago pelo usuário ao prestador de serviço e constitui ou integra a remuneração pelo serviço prestado (ORRICO FILHO *et al.*, 1996).

valor dos imóveis. Por outro lado, quando operado livremente, tenderia a produzir excesso de oferta, produzindo capacidade ociosa em excesso, o que o caracterizaria como ineficiente do ponto de vista econômico (ORRICO FILHO et al., 1996).

O modelo de regulação brasileiro é multidimensional, os serviços de ônibus urbanos são políticas públicas coordenados pela administração pública, que interfere na administração tarifária, a partir da definição do valor da tarifa e dos níveis de subsídio; no estabelecimento e controle de execução de obrigações de serviço, como itinerários e frequências e nas restrições à entrada e constituição de monopólios (ORRICO FILHO et al., 1996).

Vale destacar que o presente trabalho não tem como objetivo analisar do ponto de vista econômico o transporte público por ônibus. Esta seção tem como objetivo apresentar em linha geral a importância da regulamentação de serviços públicos. Apesar de que, na regulamentação, o aspecto econômico tem um peso relevante no que tange a viabilização da prestação do serviço, nos moldes e princípios equitativos definidos constitucionalmente.

Apresentados os conceitos iniciais para o desenho do trabalho, o capítulo seguinte tem como objetivo discorrer sobre a metodologia utilizada no presente trabalho.

### 3 ASPECTOS METODOLÓGICOS

Para cumprir com o objetivo geral da pesquisa, qual seja o de analisar o contexto e os desafios da garantia da acessibilidade nos ônibus no âmbito do transporte público metropolitano em Minas Gerais, é necessário construir um modelo analítico que consiga por meio de critérios bem definidos, viabilizar tal proposta.

Definidos os aspectos a serem analisados, é importante realizar a revisão teórica do conceito de acessibilidade. Este primeiro passo está contemplado na seção 2.1. Posteriormente, buscou-se apresentar na seção 2.2, um panorama da legislação brasileira e estadual sobre o tema, seguido pela seção 2.3, que apresenta as normas regulamentadoras do transporte, com ênfase na questão da acessibilidade nos ônibus urbanos. Já a seção 2.4, busca descrever o que é um serviço público e sua importância. A seção 2.5, tem por finalidade contextualizar a história do transporte público por ônibus em Minas Gerais. A seção 2.6, demonstra os aspectos regulatórios. O objetivo de construir todo esse percurso é para que fique demonstrada a importância da acessibilidade no transporte público, formulada em um contexto de interação entre Estado, concessionárias e sociedade civil.

Com os conceitos revisados e devidamente definidos, além da contextualização do modelo de transporte público por ônibus utilizado no Estado, faz-se necessário descrever de maneira robusta os gargalos encontrados no âmbito do governo de Minas Gerais. Para tanto, no capítulo 6, apresentam-se as análises realizadas a partir de entrevistas com especialistas sobre o tema, profissionais que atuam na área e a percepção de alguns usuários. Cabe destacar que percepções da autora também, foram colocadas de maneira a complementar o estudo, tendo em vista sua inserção enquanto pessoa com deficiência física, usuária do transporte coletivo metropolitano por ônibus.

Conforme proposto inicialmente, a análise dos contextos e desafios da acessibilidade no transporte público metropolitano, exige a elaboração de um modelo analítico que consiga, a partir de informações que possuam embasamento teórico, mas se apresentam no cotidiano da pesquisa em estudo. Desse modo, utilizou-se a pesquisa aplicada, tipo de pesquisa que busca resolver problemas concretos e promover o surgimento de novos conhecimentos, novos produtos e processos (GIL, 2010).

Para cumprir com tal proposta, a pesquisa desenvolvida, em relação à abordagem metodológica baseou-se na qualitativa, que busca descrever, entender ou até mesmo explicar fenômenos sociais, e na quantitativa, com a utilização do método survey, que pode ser utilizado vantajosamente no exame de muitos temas sociais e é particularmente eficaz quando combinado com outros métodos. O método survey examina uma amostra da população e seus dados facilitam a aplicação cuidadosa do pensamento lógico, num sistema determinístico de causa e efeito (GIL, 2010; BABBIE, 2001).

A partir do trabalho de Gil (2010), há uma divisão da pesquisa quanto aos fins. Em relação aos modelos e moldes metodológicos, é possível inferir que o desenvolvimento dessa pesquisa tem objetivo exploratório-descritivo sobre o tema, dado que a pesquisa exploratória é utilizada quando há pouco conhecimento sobre o tema a ser abordado e, por meio dela, objetiva-se aprofundar melhor o assunto, de modo a torná-lo mais claro ou construir questões importantes para a condução da pesquisa (GIL, 2010).

Apesar das várias abordagens, foram utilizados nesta pesquisa, quanto aos meios, a pesquisa de campo, bibliográfica, documental e o estudo de caso. A pesquisa de campo é necessária para a real compreensão da situação local, como define Vergara (2012), “a investigação empírica realizada no local onde ocorre o fenômeno ou que dispõe de elementos para explicá-lo”. A pesquisa bibliográfica tem como fontes publicações como livros, teses, relatórios de pesquisas e artigos científicos, acessíveis para o público em geral. A documentação indireta, por meio de pesquisas documental e bibliográfica, é de suma importância para fundamentar a pesquisa. A documental deste trabalho tem como fontes primordiais, documentos escritos disponíveis em arquivos públicos, arquivos de instituições públicas e fontes estatísticas, conforme classificação adotada por Marconi e Lakatos (2012).

Os formulários são segundo Marconi e Lakatos (2012), um dos instrumentos essenciais para a investigação social cujo sistema de coleta de dados consiste em obter informações diretamente do entrevistado. Compreendem uma associação entre entrevista e questionário, pois assim como no questionário, as questões são apresentadas ao interrogado por escrito. O formulário utilizado baseou-se no método de pesquisa survey por se tratar de um tipo quantitativo experimental, usado em pesquisas onde se deseja produzir uma descrição de determinada população. Este modelo é mais usual quando se pretende entender o

que ou como algo está acontecendo. (VERGARA, 2012; MARCONI; LAKATOS, 2012; GIL, 2010; BABBIE, 2001).

Por fim, a entrevista é uma transferência de conhecimento que parte de perguntas do entrevistador para o entrevistado. A entrevista é uma forma de interação social realizada como diálogo assimétrico, onde as partes buscam coletar dados e se apresenta como fonte de informação (GIL, 2010).

Para a presente pesquisa foram realizadas entrevistas semiestruturadas com o poder público e os concessionários. Entretanto, foram entrevistados dois servidores da Superintendência de Transporte Metropolitano da SEINFRA, um servidor do DEER, um antigo servidor com vasto conhecimento sobre o assunto e dois concessionários, sendo um deles dirigente do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros Metropolitano (SINTRAM).

O ambiente em estudo da presente pesquisa consiste na Região Metropolitana de Belo Horizonte, mais especificamente, o sistema de transporte metropolitano por ônibus em Minas Gerais.

O universo ou população da pesquisa corresponde à totalidade de indivíduos que possuem as mesmas características definidas para um determinado estudo. De acordo com Gil (2010) é a totalidade de elementos distintos, que possui certa paridade nas características definidas para determinado estudo com determinadas características. Já a amostra é parte da população ou do universo, selecionada de acordo com uma regra ou plano, podendo ser probabilística ou não probabilística. Existem duas formas de conduzir um estudo: por censo ou por amostragem, enquanto o censo consiste em estudar todos os integrantes da população, a amostragem pesquisa apenas uma parte dela (GIL, 2010).

Para a presente pesquisa, foi escolhida a amostra não probabilística, que pode ser elencada, segundo Vergara (2012) por acessibilidade quanto aos elementos, pela facilidade de acesso a eles ou por tipicidade quando o pesquisador seleciona os elementos que considera representativos para a população-alvo. Nesse sentido, a amostra escolhida foi não probabilística por tipicidade. A amostra escolhida utilizou um grupo de WhatsApp com 83 pessoas com deficiência de todo o estado de Minas Gerais e dessas, 57 responderam ao formulário eletrônico compartilhado por meio digital.

#### 4 A REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE: CARACTERIZAÇÃO E FLUXOS MIGRATÓRIOS

A RMBH é constituída por 34 municípios: Baldim, Belo Horizonte, Betim, Brumadinho, Caeté, Capim Branco, Confins, Contagem, Esmeraldas, Florestal, Ibirité, Igarapé, Itaguara, Itatiaiuçu, Jaboticatubas, Juatuba, Lagoa Santa, Mário Campos, Mateus Leme, Matozinhos, Nova Lima, Nova União, Pedro Leopoldo, Raposos, Ribeirão das Neves, Rio Acima, Rio Manso, Sabará, Santa Luzia, São Joaquim de Bicas, São José da Lapa, Sarzedo, Taquaraçu de Minas e Vespasiano. Dos 34 municípios da RMBH, apenas 13 estão efetivamente conurbados<sup>4</sup>, o que leva alguns especialistas a defenderem uma redução do número de cidades pertencentes à RMBH. Outros argumentam que alguns municípios não-conurbados da RMBH são responsáveis por funções de interesse comum como a preservação de mananciais, devendo, portanto, fazer parte de região metropolitana (MINAS GERAIS, 2019).

Figura 4 – Mapa da Região Metropolitana de Belo Horizonte



FONTE: UFMG, 2010

<sup>4</sup>A conurbação é um fenômeno urbano que ocorre quando duas cidades limítrofes expandem-se ao ponto de encontrar-se, compondo um único núcleo urbano. As duas cidades podem crescer até se encontrarem em um ou mais pontos do território, ou apenas uma das cidades passar a fazer parte do centro urbano. Este fenômeno dá origem as metrópoles (SANTOS, 1993).

Já o Produto Interno Bruto (PIB) da RMBH, também chamado de "*Produto Metropolitano Bruto*" da Grande Belo Horizonte, somava em 2015 cerca de 56,8 bilhões de reais. É a 3ª maior Região Metropolitana do Brasil e a 7ª maior da América Latina (MINAS GERAIS, 2017).

A produção econômica é altamente concentrada em poucas cidades. Os municípios de Belo Horizonte, Betim e Contagem respondem juntos por 84% do PIB da RMBH. Os maiores municípios da RMBH são, em ordem decrescente, Belo Horizonte, Contagem, Betim, Ribeirão das Neves e Santa Luzia, que juntos reúnem mais de 80% da população da RMBH. Municípios como Ribeirão das Neves e Sabará, que abrigam elevados contingentes populacionais, não possuem base econômica com a mesma proporção, funcionam apenas como cidades-dormitório da região metropolitana (MACHADO, 2009).

Os setores de comércio e serviços são muito importantes para a RMBH, sendo fortemente concentrados em Belo Horizonte. No ramo industrial, as indústrias metalúrgica, automobilística, petroquímica e alimentícia se destacam. A presença do quadrilátero ferrífero na RMBH garante uma participação importante da indústria extrativista mineral no PIB metropolitano. A RMBH é ainda um centro de excelência nas áreas de software e biotecnologia (MINAS GERAIS, 2019).

A RMBH é o centro político, financeiro, comercial, educacional e cultural de Minas Gerais, representando em torno de 40% da economia e 26% da população do Estado o que representa 24% do eleitorado. A Grande BH é ainda o 62º maior aglomerado urbano do mundo, o sétimo maior da América Latina e o maior do Brasil fora do eixo Rio-São Paulo (MINAS GERAIS, 2019).

O crescimento demográfico da RMBH diminuiu nas últimas décadas, embora ainda permaneça superior à média do Estado. Ao analisar as migrações intrametropolitanas, Belo Horizonte apresentou o maior saldo migratório negativo dentre todos os municípios da RMBH. O crescimento concentra-se cada vez mais nos municípios periféricos, reduzindo-se ano após ano a participação de Belo Horizonte. A principal explicação para esse fenômeno é o reduzido espaço territorial de BH, que encarece o preço dos terrenos na cidade e leva a população a morar em municípios fora da capital mineira (MACHADO, 2019).

Ao se considerar as migrações interestaduais e intra-estaduais, a Capital se destacou, na RMBH, como principal receptor de imigrantes, em sua maioria caracterizados por baixos atributos sócio-econômicos. Através da associação

dessas informações, verificou-se que a residência na Capital é, para muitos, apenas uma etapa de um movimento migratório em direção à RMBH, onde estabelecem estreita relação com o processo de expansão urbana e implicam, além da separação entre os locais de trabalho e de residência, a dissociação entre a mobilidade espacial e social, para a grande maioria dos indivíduos (MACHADO, 2019).

Os fluxos migratórios intrametropolitanos originários em Belo Horizonte são heterogêneos, ou seja, são formados por indivíduos com diferentes atributos sócio-econômicos. A diversificação é maior nos fluxos emigratórios de BH em direção aos vetores Norte e Sul, marcados pela elevada participação de indivíduos de classes sociais mais elevadas, que escolhem sair de Belo Horizonte e residir em condomínios fechados, por medo da violência no grande centro, atraídos pela possibilidade de uma vida mais tranqüila e mais próxima da natureza. Mas, nesses fluxos é também relativamente alta a presença de indivíduos mais pobres e de baixa qualificação, expulsos de suas áreas mais nobres em direção às menos valorizadas, onde a expansão urbana da RMBH é marcada pela “periferização da pobreza” (SOUZA, 2008).

Atualmente, as migrações urbanas-urbanas, principalmente aquelas de caráter intrametropolitano, têm se revelado antes uma estratégia de sobrevivência do que uma estratégia de ascensão social. Se por um lado, residir na periferia de uma região metropolitana reflete um processo de exclusão social intenso, no grande centro, por outro lado, essa residência representa, para um grande número de indivíduos, praticamente a única possibilidade de continuar inserido no mercado de trabalho metropolitano (LOBO, 2015).

A partir dos anos 90 os movimentos urbanos-urbanos aumentaram, principalmente aqueles de caráter intrametropolitano, viabilizados pelo aperfeiçoamento dos sistemas de transportes e comunicação. Essas migrações implicam uma dependência cada vez maior da população dos municípios periféricos em relação ao mercado de trabalho e aos serviços e equipamentos urbanos ofertados no município central. Sendo assim, na medida em que as migrações intrametropolitanas se tornam mais intensas, os movimentos pendulares também se tornam mais volumosos e mais frequentes (SOUZA; BRITO, 2008).

Além de estar relacionada à migração intrametropolitana, a intensidade do movimento pendular depende, também, de outros fatores. Dentre eles pode-se mencionar a distância a ser percorrida, as vias de acesso e o tempo necessário ao

deslocamento. A modernização dos sistemas de transporte e comunicação, a ampliação e o melhoramento das vias de acesso permitem o deslocamento entre distâncias cada vez maiores, em um período de tempo cada vez menor (LOBO, 2015).

Entende-se por movimento pendular, a mobilidade correspondente ao conjunto de deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, compras, lazer), mas apesar de sua natureza temporária e breve, esses deslocamentos são capazes de transformar a cidade anterior, compondo, recompondo e decompondo novos territórios. O termo se refere aos movimentos populacionais cotidianos que não envolvem mudanças de residência entre a origem e o destino, sendo o destino final o próprio lugar de origem do indivíduo (SOUZA, 2008).

É preciso considerar que se por um lado os fluxos pendulares diários tendem a se intensificar, por outro lado os trajetos tendem a se tornar cada vez mais longos e devem implicar um aumento do número de “cidades dormitórios”. Essas duas características tornam latente a necessidade de mensuração e melhor compreensão das características desses fluxos (IPEA, 2013).

O recrudescimento da mobilidade pendular, em resposta ao aumento da mobilidade residencial na RMBH, indica a forte interação demográfica e sócio-econômica existente entre os municípios da RMBH; e refletem as disparidades sócio-econômicas existentes entre eles (SOUZA, 2008).

Belo Horizonte é o município da RMBH que registra o maior número de entradas diárias de trabalhadores, porque possui o mercado de trabalho mais amplo e, portanto, a maior oferta de empregos de toda a RMBH. Se no contexto das migrações intrametropolitanas, Belo Horizonte se destaca como o município que mais perde população, por outro lado, se apresenta como o principal destino dos indivíduos que se movimentam diariamente na RMBH. Depois de Belo Horizonte, apenas os municípios de Contagem e Betim, registram entradas significativas, em função da concentração industrial, e, também, porque possuem um amplo mercado de trabalho e, portanto, concentram uma grande oferta de empregos (SOUZA; BRITO, 2008).

Se por um lado o município expulsava parcela de sua população em direção aos municípios do entorno metropolitano contribuindo para a intensificação do processo de periferização e de crescimento da metrópole, por outro lado, Belo

Horizonte permanece como o principal local de destino de muitos dos seus ex-residentes que aí continuavam se deslocando para trabalhar (SOUZA; BRITO, 2008; GROSTEIN, 2001).

O movimento dos fluxos migratórios e pendulares na RMBH revelam a importância do transporte coletivo para a região metropolitana, no sentido de interligar os municípios que possuem diferentes atuações econômicas.

Esse transporte não é somente executado pelas prefeituras, mas está sob gerenciamento e responsabilidade do Governo do Estado, através da SEINFRA. De acordo com a Secretaria, a necessidade do transporte intermunicipal na RMBH, em sua grande maioria chega a superar a importância do próprio transporte municipal local.

O Sistema de Transporte Metropolitano é o resultado de uma série de processos institucionais de agregação e desagregação dos sistemas existentes, iniciado em 1982, como já foi apresentado nas seções anteriores. Atualmente, a SEINFRA manteve a concepção básica do sistema implantado, adaptado às alterações decorrentes dos processos de municipalização.

As principais zonas geradoras de viagens são: Belo Horizonte (49,6%), Contagem (19,9%), Ribeirão das Neves (5,7%), Santa Luzia (5,4%), Betim (5,0%) e Sabará (3,3%). Juntas essas regiões respondem por aproximadamente 89% das viagens geradas pelo sistema de transporte intermunicipal (SEINFRA, 2019).

## **5 MODELO DE CONCESSÃO ADOTADO PELO ESTADO DE MINAS GERAIS**

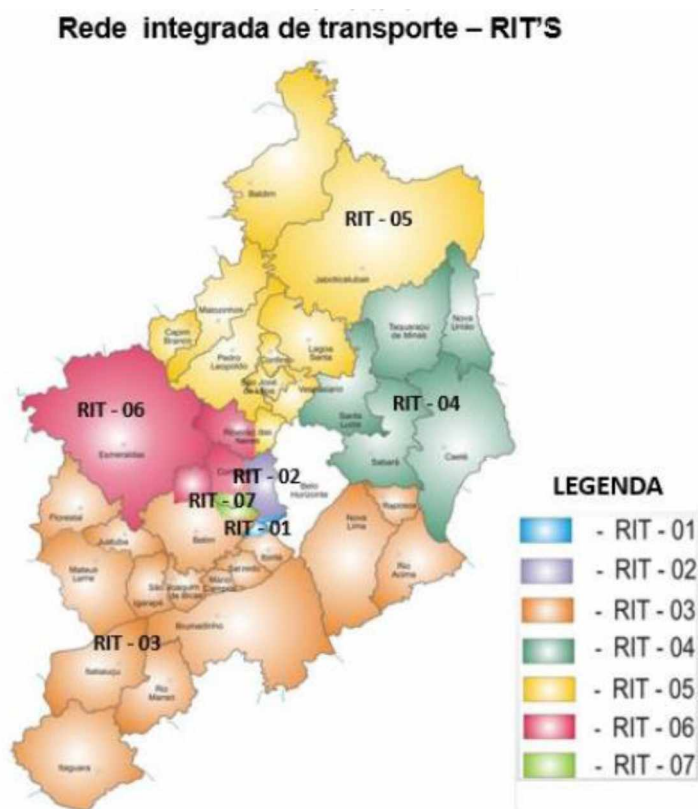
### **5.1 Estrutura Organizacional do Poder Executivo para Executar a Política Pública de Transporte Metropolitano**

O modelo físico-funcional de transporte coletivo por ônibus proposto para a RMBH consiste de um sistema formado por linhas troncais e alimentadoras, integradas fisicamente, através de terminais e estações de transferência, e tarifariamente, através de bilhetagem eletrônica, seja por base temporal ou seccionamento em função do percurso, constituindo, uma Rede Integrada de Transporte (RIT) (FREITAS, 2011).

A Rede Integrada de Transporte é um sistema formado por linhas expressas, estruturais, troncais e alimentadoras, integradas fisicamente e tarifariamente, através de terminais de integração, estações de transferência, integrações entre terminais e com o trem metropolitano. As linhas são unidades básicas de prestação dos serviços, composta por itinerário, frota e quadro de horário. A linha alimentadora tem como objetivo atender a demanda que se desloca na própria região ou alimenta uma estação de integração. A linha estruturante é aquela de alta capacidade, que opera nos principais eixos do sistema viário, incorporando uma grande parcela da demanda de corredores e ou áreas de abrangência das estações de integração. As troncais são linhas estruturantes que operam nas estações de integração, ligando-as entre si, à área central da cidade ou a outros locais de grande atividade. E as linhas expressas são aquelas sem pontos de parada no itinerário e nos corredores ou paradoras que vão ao centro da cidade, parando nos pontos (FREITAS, 2011; BELO HORIZONTE, 20019).

Atualmente, a RMBH conta com 7 RITs. São elas: Rit 1 - Consórcio Via Amazonas - Empresa líder: Turilessa Ltda; Rit 2 - Consórcio Uniminas - Empresa líder: Laguna Auto Ônibus Ltda; Rit 3 - Consórcio Metropolitano - Empresa líder: Viação Santa Edwiges Ltda; Rit 4 - Consórcio Estrada Real - Empresa líder: Territorial Transportes e Empreendimentos Ltda; Rit 5 - Consórcio Linha Verde - Empresa líder: Gávea Transportes e Empreendimentos Ltda; Rit 6 - Consórcio Esmeraldas Neves - Empresa líder: Transimão Transportes Rodoviários Ltda e a Rit 7 - Concidi - Empresa Líder: Transvia Ltda. A Figura 5 consiste no mapa da Rede Integrada de Transporte da RMBH.

Figura 5 – Rede Integrada de Transporte da RMBH



Fonte: SETOP/MG

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), os resultados da Munic 2017, a maioria dos municípios possui uma estrutura encarregada das políticas públicas de transporte. A estrutura que aparece na maior parte dos municípios é a de um setor subordinado a outra secretaria o que representa 31,7% do total. Em seguida, outra estrutura comumente encontrada, presente em 20,3% é a de uma secretaria em conjunto com outras políticas setoriais. Apenas 16% dos municípios avaliados possuem uma secretaria voltada exclusivamente para o tema do transporte. Em menor frequência, existem estruturas do tipo setor subordinado diretamente à chefia do executivo com 6,2% e de órgão da administração indireta 1,5%. Por fim, 25,5% declarou não possuir nenhum órgão para a gestão das políticas de transporte (IBGE, 2018).

## 5.2 Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade

O transporte coletivo de passageiros por ônibus, compõe-se do conjunto de linhas constantes das Redes Integradas de Transportes (RITs) do Sistema de Transporte Coletivo Intermunicipal por Ônibus da Região Metropolitana de Belo

Horizonte (RMBH), sob gestão, coordenação e controle da SETOP e fiscalização do DEER/MG, observados os termos do Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo Intermunicipal e Metropolitano de Passageiros do Estado de Minas Gerais (SEINFRA, 2019).

O modelo considera o serviço em sete RITs, racionalizando e otimizando os serviços de cada RIT, através de um sistema de tronco alimentado, operando com bilhetagem eletrônica, terminais de integração e estações, ponto e interligação entre terminais.

A outorga da concessão se dá em conformidade com o artigo 6º da Lei Federal nº 8.987 de 13 fevereiro de 1995. Para pleno atendimento dos usuários, a Concessionária obrigará-se à prestação de serviço adequado, satisfazendo as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua aplicação e modicidade das tarifas, além do cumprimento das obrigações da concessionária previstas no Edital.

Regularidade de acordo com o edital é a prestação de serviços nas condições estabelecidas neste edital e seus anexos, no contrato de concessão e nas normas técnicas aplicáveis. A continuidade é a manutenção em caráter permanente, da oferta dos serviços. Eficiência é a execução dos serviços de acordo com as normas técnicas aplicáveis e em padrões satisfatórios, que busquem, em caráter permanente, a excelência dos serviços, e que assegurem, qualitativamente, o cumprimento dos objetivos e das metas da concessão. A segurança, como sendo a prestação do serviço de acordo com o estabelecido no código de Transito Brasileiro, no Regulamento do Serviço de Transporte Coletivo Rodoviário Intermunicipal e Metropolitano do Estado de Minas Gerais, neste Edital, no Contrato de Concessão e na legislação pertinente. Atualidade é a modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e a sua conservação e manutenção, bem como a melhoria e expansão do serviço na medida das necessidades dos usuários. Generalidade é a universalidade da prestação dos serviços, isto é, serviços iguais, sem qualquer discriminação, com presteza, rapidez e segurança para todos os usuários. Cortesia na prestação do serviço é o tratamento com urbanidade, respeito, polidez e conforto para todos os usuários. A modicidade da tarifa é a justa correlação entre os custos do serviço e a indenização pecuniária paga pelos usuários, expressa no valor da tarifa fixada pela SEINFRA.

Para a concessão, são estabelecidas algumas metas necessárias para a adequada prestação dos serviços públicos de transporte coletivo, de maneira a garantir a reestruturação do Sistema em regiões integradas de transporte, na forma constante do Projeto Básico anexo ao edital. Uma das metas é a adequação da frota de ônibus tipo urbano para veículos com especificações próprias para o transporte de passageiros em condições de acessibilidade, segurança, conforto, facilidade de embarque e desembarque, em níveis mínimos de poluição ambiental. Ademais, preocupa-se com a legislação que estabelece normas gerais e critérios básicos para a prioridade de atendimento e promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

De acordo com o contrato de concessão, a substituição da frota operante em cada RIT por veículos adaptados deveria se dar de forma gradativa, na seguinte proporção, conforme Figura 6.

Figura 6 – Percentual Acumulado da Frota com Veículos Acessíveis ou Adaptáveis

ANO	Percentual Acumulado da Frota com veículos acessíveis ou adaptados
2008	17,5%
2009	25%
2010	30%

Fonte: SETOP, 2007.

Os demais 70% (setenta por cento) deveriam ser substituídos por veículos acessíveis ou adaptados até o prazo final definido pela legislação, considerando a vida útil do ônibus. O prazo previsto para a exploração dos serviços é de 30 anos considerando os investimentos requeridos para a execução dos serviços, e o período necessário para a sua amortização, de acordo com estudo de viabilidade técnico-econômica, constante dos autos do processo licitatório. O desempenho das empresas ou consórcios de empresas são avaliados anualmente através dos índices definidos no Edital. No final do 15º ano, é calculada a média aritmética das avaliações anuais das empresas ou consórcio de empresas. Caso não atendido o percentual mínimo previsto nas normas editalícias, poderá ser declarada a caducidade do contrato, mediante processo administrativo, conforme estabelecido no Edital e realizada uma nova licitação.

As empresas ou consórcio de empresas deverão necessariamente estar operando, no 16º ano do contrato, com a idade média da frota de no máximo, igual a apresentada na sua proposta técnica.

### **5.3 Departamento de Edificações de Estrada e Rodagem**

A história do DEER coincide com a história de Minas Gerais, isso se dá, pois as descobertas de reservas auríferas e diamantíferas provocou a instituição das estradas reais na capitania das Minas Gerais. A partir disso, os traçados reais adquiriram natureza oficial, uma vez que toda a circulação de pessoas, mercadorias, ouro e diamante eram obrigatoriamente feita por eles, constituindo crime de lesa-majestade a abertura de novos caminhos. Durante todo o século XVIII e parte do XIX, após a era mineradora os caminhos se tornaram livres e empobrecidos, as estradas reais foram os principais troncos viários que possibilitaram o desenvolvimento urbano de vilas e arraiais, conseqüentemente, da economia, através do comércio e da implantação das primeiras indústrias (DEER, 2019).

Nos anos 20 do século XX, a construção e a conservação de estradas de rodagem eram de responsabilidade dos municípios, ficando o Estado apenas com as consideradas mais importantes sob o critério político. A utilização de um sistema descentralizado comprometia a eficácia do sistema de transportes nos estados. Como primeira solução para resolver o problema, foi criada a Inspeção Geral de Estradas, subordinada à Secretaria de Viação e Obras Públicas (DEER, 2019).

O crescimento do Estado e a necessidade de interligar os municípios mineiros, obrigou a Secretaria a sofrer uma nova reorganização, criando o que seria o embrião do DEER. Com a criação do Fundo Rodoviário Nacional pelo Governo Federal, em 1945, disponibilizando auxílio financeiro aos Estados, a criação de um departamento ou repartição de estradas de rodagem tornou-se inevitável (DEER, 2019).

Em 04 de maio de 1946, como pessoa jurídica dotada de autonomia financeira e administrativa, o DEER, que seria o responsável pelo gerenciamento da parcela do Fundo Rodoviário Nacional que cabia ao estado de Minas Gerais (DEER, 2019).

Primeiramente, as estradas eram descritas como carroçáveis ou de estiagem, sua utilização era limitada aos períodos secos. Durante o governo de Juscelino Kubitschek baseado no programa Energia e Transporte, houve uma

transformação. Houve na época em consonância com o programa Nacional um programa Estadual chamado Plano Rodoviário Estadual para a construção de uma extensa rede de estradas (DEER, 2019).

Nos anos 90, com a extinção da Transportes Metropolitanos (Transmetro), além do gerenciamento do transporte intermunicipal mineiro, o DER/MG passou a ser responsável também pelo gerenciamento do transporte coletivo na Região Metropolitana de Belo Horizonte. O DER/MG chegou à essa década com uma estrutura operacional composta da Sede e de 40 Coordenadorias Regionais distribuídas por todas as regiões de Minas Gerais.

Com a publicação do Decreto nº 47.069, de 25 de outubro de 2016, o órgão incorpora em suas atividades, as funções e o corpo de servidores do Departamento de Obras Públicas de Minas Gerais (DEOP). O DEER é responsável pelas atividades relativas à edificação, construção e manutenção de estradas e rodovias, fiscalização, educação para a segurança no trânsito, bem como na elaboração, em consonância com as diretrizes estabelecidas pela Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas, estudos, pesquisas e projetos que visam melhorias no tráfego e no trânsito (DEER, 2019).

Além da estrutura organizacional existem outras instâncias colegiadas que participam da política pública, que serão apresentadas na subseção seguinte.

#### **5.4 Modelo de Governança do Transporte Público Metropolitano Mineiro**

A Constituição Federal determina em seu artigo 25, § 3º, que cabe aos estados gerenciar, em conjunto com os municípios, os serviços e atividades de interesse supra-municipal nas regiões metropolitanas. A legislação da Região Metropolitana de Belo Horizonte foi reformada em 2006 pelo Estado, por meio de uma Emenda à Constituição Estadual. Minas Gerais foi o primeiro Estado do país a criar o conceito de "cidadão metropolitano" (BRASIL, 1988; FREITAS, 2011).

De acordo com o artigo 46, da Constituição Estadual, o sistema de gestão compartilhada da RMBH é composto cada região metropolitana deve conter: uma Assembléia Metropolitana; um Conselho Deliberativo de Desenvolvimento Metropolitano; uma Agência de Desenvolvimento; um Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado; um Fundo de Desenvolvimento Metropolitano e por todos os órgãos e entidades estaduais, municipais e privadas que executam funções públicas de interesse comum. A sociedade civil, em uma Conferência que ocorre de

dois em dois anos, elege dois representantes dos cidadãos metropolitanos para o Conselho Deliberativo (MINAS GERAIS, 2019).

A Lei Federal nº 12.598, de 21 de março de 2012, instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A referida Lei trouxe como obrigatoriedade por parte dos Municípios com mais de 20 mil habitantes, desenvolverem planos de mobilidade urbana. O contexto metropolitano passa ao largo desse importante instrumento de planejamento da mobilidade (LIMA NETO; ORRICO FILHO, 2015).

A governança metropolitana na gestão do serviço de transporte em Minas Gerais possui uma estrutura estadual bem definida. O Estado é ativo tanto em termos políticos a partir da definição da legislação e quanto ao planejamento da função pública via SEINFRA e DEER (LIMA NETO; ORRICO FILHO, 2015).

## 6 ANÁLISE DOS RESULTADOS

### 6.1 A Garantia da Acessibilidade no Transporte Metropolitano por Ônibus Sob o Olhar Estatal e do Concessionário

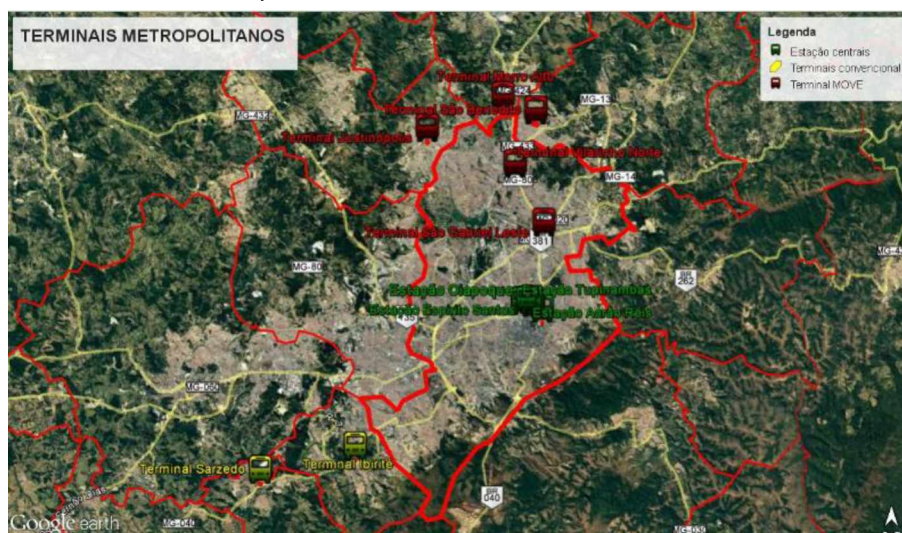
De acordo com os dados fornecidos pela SEINFRA, a frota metropolitana do Estado é composta por 2.780 ônibus. Os ônibus são divididos nas seguintes categorias: ARTICULADO; MÉDIO; MIDI; MINI; PADRON E PADRON 2.

O ônibus PADRON 2 atende o MOVE Metropolitano, possui 122 veículos na frota, motor dianteiro, 13,20 m de comprimento, ar-condicionado, suspensão a ar e capacidade para 100 passageiros, é aplicado nas Linhas Troncais entre os terminais Justinópolis em Ribeirão das Neves, São Benedito em Santa Luzia, Morro Alto em Vespasiano, Vilarinho, São Gabriel e o Centro de Belo Horizonte.

Assim como o PADRON 2, o ARTICULADO também atende o MOVE Metropolitano, possui 105 ônibus, o motor é traseiro, com 18,60 m de comprimento, ar-condicionado, câmbio automático, suspensão a ar e capacidade para 144 passageiros. Do mesmo modo é aplicado nas Linhas Troncais.

Existem sete terminais metropolitanos em funcionamento, dos quais cinco do sistema MOVE e dois terminais de integração. A Figura 7, apresenta no mapa os terminais metropolitanos de Minas Gerais.

Figura 7 – Mapa dos terminais Metropolitanos de Minas Gerais



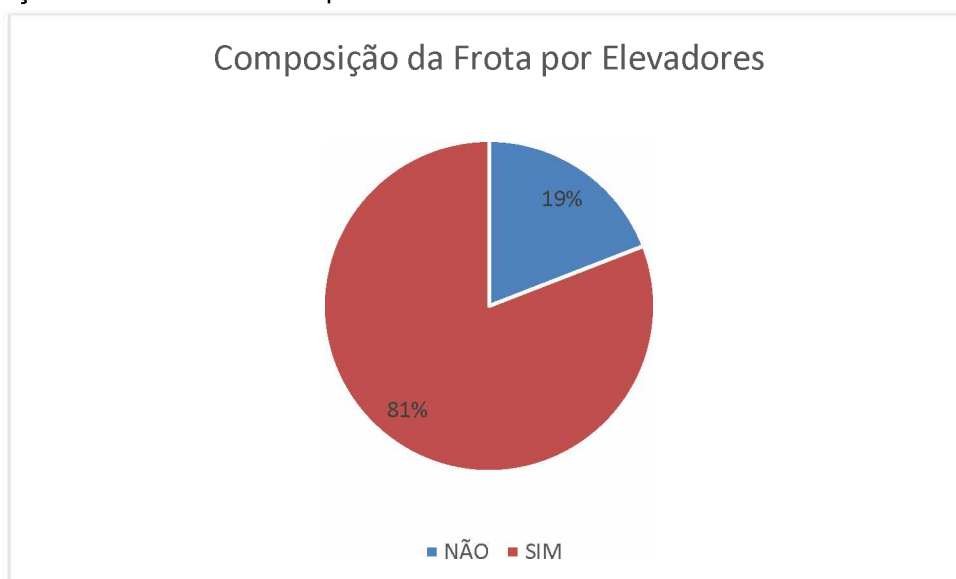
Fonte: SEINFRA.

Os ônibus MIDI são aqueles que possuem Peso Bruto Total (PBT) entre 10 e 15 toneladas e comprimento máximo de 14 m. A frota do Estado possui 345 veículos cada veículo tem uma capacidade média de 66 passageiros. O MÉDIO

possui de 15 a 16 toneladas, com um comprimento máximo de 12,6 m. Possui 278 veículos, cada veículo possui capacidade média de 66 passageiros. O MINI possui de 8 a 10 toneladas, com um comprimento máximo de 9,6 m. Corresponde ao menor número de ônibus da frota, com apenas 22 veículos, possui capacidade média de 44 passageiros. O PADRON é o ônibus pesado com PTB que pode variar entre 16 a 26 toneladas com comprimento máximo de 14 m. Possui o maior número de veículos do sistema com 1.908 ônibus na frota, cada ônibus têm capacidade média de 83 passageiros.

De acordo com a norma NBR 14.022, que estabelece os parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo de passageiros de acordo com os preceitos do Desenho Universal, a Portaria Inmetro nº 64 de 16 de março de 2009, que estabeleceu a obrigatoriedade do piso baixo ou plataforma elevatória, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei Federal nº 13.146, de 06 de julho de 2015, que tratou a acessibilidade no transporte coletivo como um direito fundamental e, a convenção internacional da ONU, que definiu o conceito de acessibilidade, concluimos que a plataforma elevatória é essencial para a garantia do direito social e constitucional de acessibilidade. A seguir, apresenta-se a Figura 8 que representa a situação da frota do Estado de Minas Gerais, em relação à presença de elevadores.

Figura 8 – Situação atual da frota metropolitana do Estado de Minas Gerais



Fonte: elaboração pela autora, dados SEINFRA.

Apesar de todas as normativas e a própria previsão do contrato de concessão de 2007, os dados do dia 04 de outubro de 2019 demonstram que 19%

da frota não possui elevador. Este fato é justificado, pois quando as normativas surgiram, os concessionários conseguiram justificar a partir do equilíbrio econômico e financeiro do contrato, que a substituição da frota poderia acontecer aos poucos considerando a idade do veículo.

Segundo o entrevistado I, servidor da SEINFRA, o sistema não aceita mais registrar ônibus com mais de 10 anos de fabricação. Porém, existem ônibus dentro do sistema com até 18 anos. Para definirem o que é um ônibus acessível, segundo o entrevistado, eles verificam a legislação. Entretanto, apesar da exigência legal, a norma que regulamenta a acessibilidade é ampla, permitindo lacunas.

De acordo com o entrevistado II, também servidor da SEINFRA, apesar da exigência da NBR 15570 e da Portaria INMETRO, ainda existem ônibus sem a plataforma elevatória e sem o piso baixo. Como existem no sistema, ainda, ônibus sem essas características e que a legislação não permite que nestes ônibus sejam feitas adaptações, eles ainda estão presentes na frota. Entretanto, não podem mais entrar no sistema sem a plataforma elevatória ou o acesso em nível.

Outro aspecto levantado pelo entrevistado I, em relação aos ônibus de piso baixo, diz respeito aos valores, tanto para a aquisição quanto para a manutenção. Tendo em vista a geografia mineira, estes sofreriam mais desgastes. O entrevistado I relatou que falta articulação com o legislativo para melhorar as normativas e mesmo buscar alternativas para uma mudança da frota.

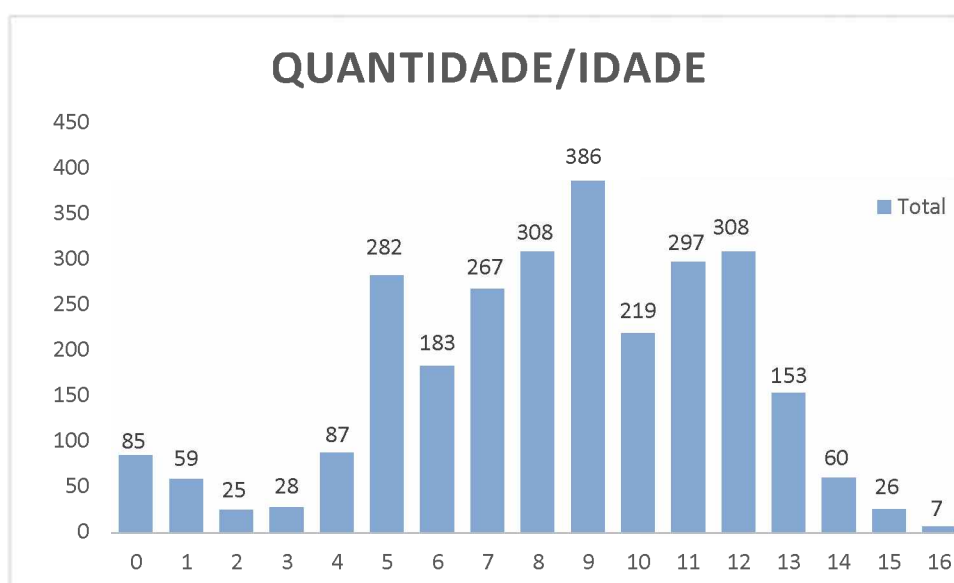
De acordo com os entrevistados da SEINFRA e o entrevistado concessionário, a empresa que fornece o elevador foi durante muito tempo uma só e fornecia um material de baixa qualidade e que facilmente estragava. O sistema do elevador fornecido era mecânico. Devido a essas condições ruins, o SINTRAM chegou até a tentar desenvolver um elevador, mas sem sucesso. A expectativa melhorou com a chegada de uma nova empresa para o fornecimento de um elevador que apresenta um sistema todo elétrico e que possui um mecanismo que, em caso de algum problema em que o elevador pare de funcionar, seja possível manuseá-lo mecanicamente.

O contrato de concessão previa, inicialmente, que a vida útil dos ônibus era de 10 anos, mas de acordo com a Portaria Inmetro nº 357 de 2010, o prazo passou para 18 anos. A idade média da frota atual do Estado é de 8,4 anos. Apesar disso, existem ônibus registrados no sistema com 16 anos.

O sistema em operação no contexto metropolitano, está em conformidade com a legislação federal nº 8.987 de 1995, Lei de Concessões, em todas as cidades da RMBH. A partir das entrevistas realizadas com os servidores da SEINFRA, foi possível identificar que a Legislação Mineira apresenta um gargalo ao considerar em um mesmo contrato os ônibus rodoviários e os urbanos. Isso porque, tendo em vista o objetivo de cada deslocamento e as condições a que cada modelo está submetido, eles não podem ser tratados em iguais condições pois possuem características distintas. De acordo com os entrevistados, este fato prejudica a qualidade dos ônibus urbanos. No quesito tempo de desgaste, os ônibus rodoviários estão sujeitos a condições diferentes de depreciação, uma vez que circulam em vias com boa pavimentação e realizam um número de viagens inferior às dos ônibus urbanos.

A Figura 9, a seguir, tem por finalidade mostrar um panorama atual da quantidade dos ônibus da frota estadual, por idade.

Figura 9 – Distribuição de Frequência das Idades dos Ônibus que Compõem a Frota da RMBH



Fonte: elaborado pela autora, dados SEINFRA.

De acordo com a Figura 9, podemos observar que 38% da frota do estado possui mais de 10 anos de idade. Considerando que esses veículos circulam em vias consideradas difíceis devido a topografia e as condições de pavimentação encontradas nas cidades da RMBH, este é um dado preocupante.

De acordo com os servidores entrevistados, a questão da vida útil do ônibus foi assim considerada, pois de acordo com o Ato Regulamentar nº 36, de 12 de junho de 2013, os veículos cadastrados no Sistema Metropolitano de Passageiros poderiam operar em todos os serviços. Isto implica que os ônibus cadastrados no sistema como rodoviário poderá circular como urbano, e do mesmo modo o urbano pode circular como rodoviário, respeitando o quantitativo de Unidades de Veículo Equivalente (UVE's). Deste modo, os ônibus mais antigos estão registrados no mesmo sistema e como já foi dito anteriormente, essa junção pode ser prejudicial para a sociedade, que por muitas vezes se depara com ônibus sucateados. Essa situação é ainda pior em regiões que possuem condições adversas.

Para uma análise mais profunda, cabe comparar alguns aspectos do Município de Belo Horizonte, conforme Tabela 1:

Tabela 1 – Parâmetros dos sistemas de transporte por ônibus

Parâmetros	Metropolitano	Belo-Horizonte
Área de abrangência (Km <sup>2</sup> )	9.174,78	331,94
Extensão Média (Km)	45,05	23,46
Nº de municípios sob jurisdição	34	1
Idade Média da Frota (ano)	8,4	5,2
Ônibus	2.780	2.860

Fonte: elaborado pela autora, dados SEINFRA e BHTRANS.

A primeira coisa que chama atenção na tabela é diferença da idade média dos ônibus, isso reflete a diferença entre os ônibus urbanos que possuem um desgaste natural maior devido as suas condições de uso. Enquanto em Belo Horizonte a idade média dos ônibus é menor, no caso do metropolitano temos a questão da legislação do Estado de MG que considera como vida útil do ônibus metropolitano a mesma do ônibus rodoviário.

Ademais, enquanto o estado conta com o quantitativo de 19 pessoas trabalhando na SEINFRA e 11 fiscais no DEER para realizar a fiscalização de todos os veículos do Estado, metropolitanos e rodoviários, a BHTRANS conta com 1.100 funcionários. Tendo em vista essas condições, a fiscalização do estado é bastante

insuficiente, uma vez que o quantitativo de ônibus metropolitano e intramunicipal é praticamente o mesmo.

De acordo com o entrevistado III, servidor do DEER, a fiscalização acontece por ações programadas e por denúncia. Quando o usuário abre uma reclamação, ela chega na SEINFRA, que repassa para o DEER, com um prazo estipulado pela Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão de Minas Gerais (SEPLAG) de resposta para o usuário de 48 horas. O DEER notifica a empresa que tem, a depender da denúncia, de 13 a 24 horas para levar o ônibus até a Coordenadoria Regional (CRG) Metropolitana. Segundo o entrevistado IV, concessionário e membro do SINTRAN, normalmente eles já sabem o motivo da notificação e providenciam a regularização. Caso encontrem alguma infração, a autorização de trânsito do veículo é recolhida.

Segundo o entrevistado I, algumas denúncias são apuradas pela própria SEINFRA, como casos de superlotamento, condutor que muda o itinerário, pedido de criação de linha, mudança de horário e outras que necessitam do sistema.

Para entendermos os desafios da acessibilidade do transporte público é necessário entender todo o processo, a começar pelas vias até chegar aos ônibus, que são desafios da mobilidade urbana.

Os terminais, conhecidos como pontos de ônibus, devem possuir condições adequadas de acesso. As vias onde são instalados os terminais são vias de jurisdição municipal, ou seja, as prefeituras também estão diretamente relacionadas. De acordo com os entrevistados da SEINFRA existem diversos terminais sem a menor condição de acesso. As prefeituras devem atentar ao tamanho adequado e a distância entre os pontos que é definida por um padrão, mas o município pode alterar.

Desse modo, identifica-se um potencial da GRAMBEL para articular as questões normativas para a região metropolitana. Já os pontos de ônibus de jurisdição da SEINFRA são de embarque em nível. Desse modo, de acordo com os entrevistados, as questões de acessibilidade foram avaliadas para a construção.

Houve no governo anterior uma preocupação maior em se desenvolver um plano de mobilidade urbana em parceria com a Agência Metropolitana. Entretanto, foi interrompido por falhas no contrato. A SEINFRA está fazendo um novo processo de licitação para o desenvolvimento do plano de mobilidade metropolitano.

Ainda de acordo com os entrevistados, tanto representantes da SEINFRA quanto os concessionários, o Conselho de Transporte Metropolitano não discute essas questões, apresentado uma atuação mais fiscalizadora. O conselho de transporte metropolitano tem a finalidade de julgar os autos de infração do sistema de transporte. Em alguns momentos têm caráter opinativo e consultivo, mas em outros, tem papel deliberativo, como por exemplo: quando a empresa recorre, esse conselho julga o recurso e é a última instância. Foi observada uma falta de participação popular e nesse sentido a representatividade das pessoas com deficiência.

Segundo sugestões da área reservada para pessoas com deficiência, a garantia de acessibilidade não impacta diretamente na tarifa. De acordo com o entrevistado I, a definição da tarifa é basicamente, o custo fixo e o custo variável, dividido pela média de passageiros pagantes transportados. O elevador impacta no custo de manutenção e está no cálculo da tarifa, ou seja, toda a sociedade paga pelo direito a acessibilidade. Fazendo uma alusão aos seguros é como se pagássemos para que caso algum dia necessite. Desse modo, toda a população deveria se importar pelo bom funcionamento.

. As empresas não possuem um controle de quanto é gasto para manutenção do elevador, pois depende do lugar onde a empresa atua, sendo difícil mensurar o custo. Atrelado a isso, tem-se questões como o mal uso e o vandalismo.

De acordo com os entrevistados da SEINFRA, as questões de acessibilidade são recentes. Falta uma ação coordenada entre as secretarias do Estado, para discutir com representatividade as questões de acessibilidade. Para tanto, propõe-se a criação de um conselho de transporte que de fato discuta as questões do transporte coletivo, desse modo possibilitando a discussão das questões de acessibilidade e outras pertinentes.

Um importante ponto levantado pelos entrevistados da SEINFRA, diz respeito às dificuldades políticas que envolvem as prefeituras: a falta de articulação faz com que não haja de fato um desenho universal. Segundo os entrevistados o momento para tratar o assunto com as prefeituras seria quando o sistema está sendo pensado, como por exemplo, o corredor Amazonas em Belo Horizonte e a reestruturação do modelo de Contagem.

De acordo com os entrevistados, a SEINFRA e a Agência Metropolitana, juntas estão criando o Escritório de Mobilidade, que consiste em um grupo de

pessoas que conduzirão o plano de mobilidade do Estado. Nesse momento, é importante pensarem nas questões de acessibilidade. O escritório tem como objetivo fazer de maneira articulada o plano de mobilidade, levando em consideração os planos municipais, principalmente os bairros de fronteira e os municípios considerados como dormitórios. Dessa forma a SEINFRA também busca melhorar a atuação no sentido de garantia da acessibilidade.

A avaliação cronológica da Performance do Sistema Metropolitano evidencia alguns fatores negativos, quando considera-se a mobilidade metropolitana desde 1988. São eles: a pluralidade política, heterogeneidade econômica e geosocial da RMBH e a instabilidade econômica aprofundada em momentos de crise, causando evasão ou mesmo a exclusão de camadas mais pobres da população. A pluralidade política prejudica o andamento dos planos, conforme evidenciado na entrevista. As trocas de governos, bem como a dependência do legislativo torna o processo mais engessado, dificultando mudanças técnicas necessárias. Do mesmo modo, os fatores econômicos atrelados ao geoespacial segregam a população, ou seja, os ônibus de regiões menos favorecidas são mais depredados, o que justificaria um estudo para entender tais razões. É fundamental aprofundar-se nesse aspecto entretanto, aponta-se a exclusão do sistema que é ainda mais visível nas áreas mais pobres.

Tendo como objetivo observar como o Estado e os concessionários se organizam e articulam para a garantia da acessibilidade as entrevistas puderam identificar que essa articulação não existe. Ademais, demonstra que essa não é uma preocupação por parte dos agentes públicos nem dos concessionários. O que se percebe é o mínimo cumprimento da Lei. Porém, cabe destacar que isso não é suficiente para que a política de fato seja concreta.

Nesse sentido, a próxima seção analisa os resultados do formulário eletrônico buscando demonstrar a percepção do usuário.

## **6.2 A Percepção da Pessoa com Deficiência em Relação ao Serviço de Transporte Público Coletivo por Ônibus**

Buscando demonstrar a perspectiva do usuário, utilizou-se uma amostra da população, ou seja, de 83 pessoas com deficiência selecionadas, 57 responderam. A partir disso, apresenta-se a população brasileira que possui algum tipo de deficiência de acordo com o CENSO 2010. A Tabela 2, relaciona a

população brasileira absoluta total e com deficiência, bem como de Minas Gerais e dos 34 municípios da RMBH.

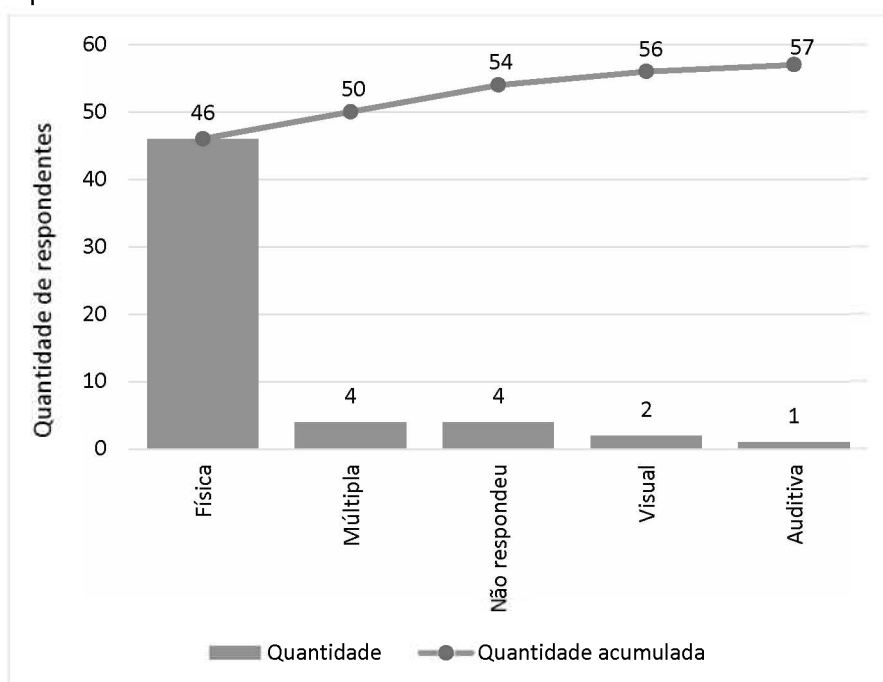
Tabela 2 – População com Deficiência no Brasil

Território	População		% Pop. Com deficiência
	Total	Pop. Absoluta Com deficiência	
BRASIL	190.755.799	45.606.048	24%
MINAS GERAIS	19.597.330	4.432.186	23%
BELO HORIZONTE	2.375.151	550.997	23%
BALDIM	7.913	1.953	25%
BETIM	378.089	72.367	19%
BRUMADINHO	33.973	7.951	23%
CAETÉ	40.750	9.440	23%
CAPIM BRANCO	8.881	1.693	19%
CONFINS	5.936	973	16%
CONTAGEM	603.442	148.954	25%
ESMERALDAS	60.271	12.773	21%
FLORESTAL	6.600	1.097	17%
IBIRITÉ	158.954	35.441	22%
IGARAPÉ	34.851	6.981	20%
JABOTICATUBAS	17.134	5.023	29%
NOVA UNIÃO	5.555	1.485	27%
JUATUBA	22.202	5.679	26%
LAGOA SANTA	52.520	10.940	21%
MÁRIO CAMPOS	13.192	3.033	23%
MATEUS LEME	27.856	7.085	25%
MATOZINHOS	33.955	6.480	19%
NOVA LIMA	80.998	13.630	17%
PEDRO LEOPOLDO	58.740	14.918	25%
RAPOSOS	15.342	3.385	22%
RIBEIRÃO DAS NEVES	296.317	68.262	23%
RIO ACIMA	9.090	2.048	23%
RIO MANSO	5.276	1.213	23%
SABARÁ	126.269	26.993	21%
SANTA LUZIA	202.942	39.835	20%
SÃO JOAQUIM DE BICAS	25.537	5.835	23%
SÃO JOSÉ DA LAPA	19.799	3.876	20%
SARZEDO	25.814	5.897	23%
TAQUARAÇU DE MINAS	3.794	1.019	27%
VESPASIANO	104.527	22.729	22%
ITAGUARA	12.372	2.941	24%
ITATIAIUÇU	9.928	2.733	28%

Fonte: elaborado pela autora, dados CENSO (2010).

Observa-se que a média da população com deficiência das cidades da RMBH coincide com a brasileira e a mineira, ou seja, 24% da população possui algum tipo de deficiência. Dos respondentes, a maioria possui deficiência física, conforme pode ser demonstrado na Figura 10.

Figura 10 – Tipos de Deficiência

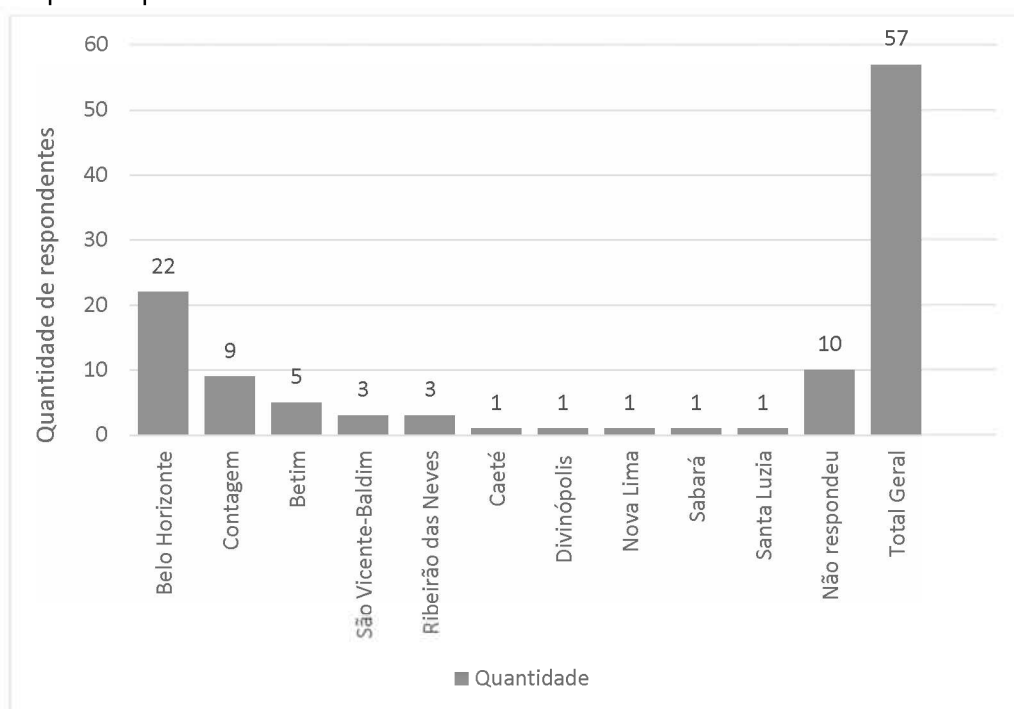


Fonte: elaborado pela autora.

O presente trabalho, concentrou-se nas questões relacionadas à acessibilidade para pessoas com deficiência física e ou mobilidade reduzida. Desse modo, a diferença significativa de respostas de pessoas com deficiência física corrobora com os objetivos da análise.

O questionário demonstrou que a maioria dos respondentes residem em Belo Horizonte, seguido por Contagem e Betim. Essa tendência pode ser verificada na Figura 11, uma vez que essa amostra reproduziu os dados já apresentados na Pesquisa Origem e Destino, como sendo as principais zonas geradoras de viagens.

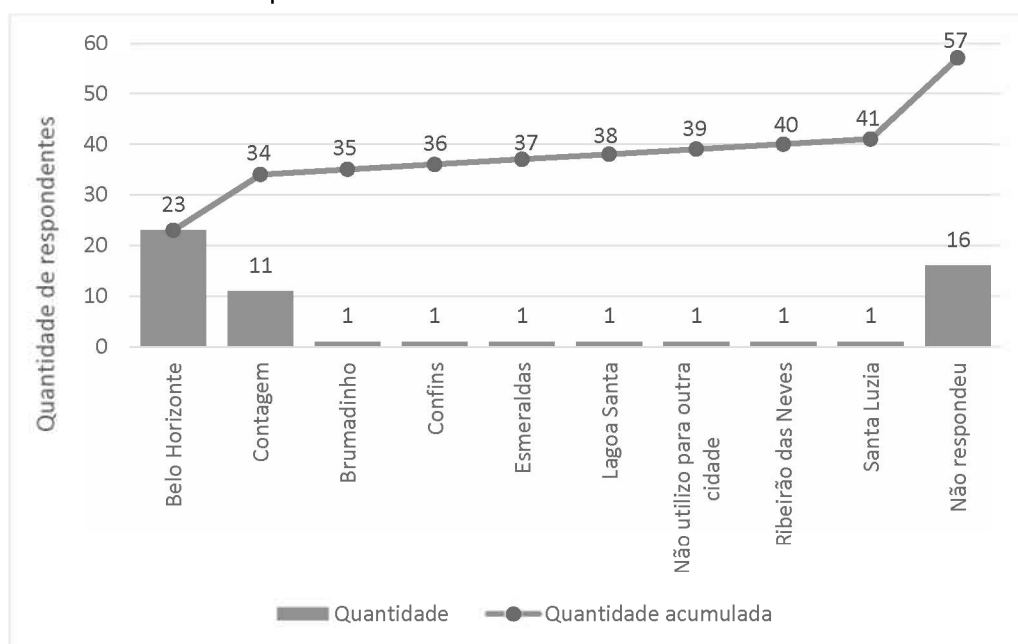
Figura 11 – Respostas por cidade



Fonte: elaborado pela autora.

Quanto ao deslocamento para outra cidade da RMBH, o padrão continuou sendo Belo Horizonte seguida por Contagem, mas outras cidades apareceram como pode ser visto na Figura 12.

Figura 12 – Deslocamento para outra cidade da RMBH

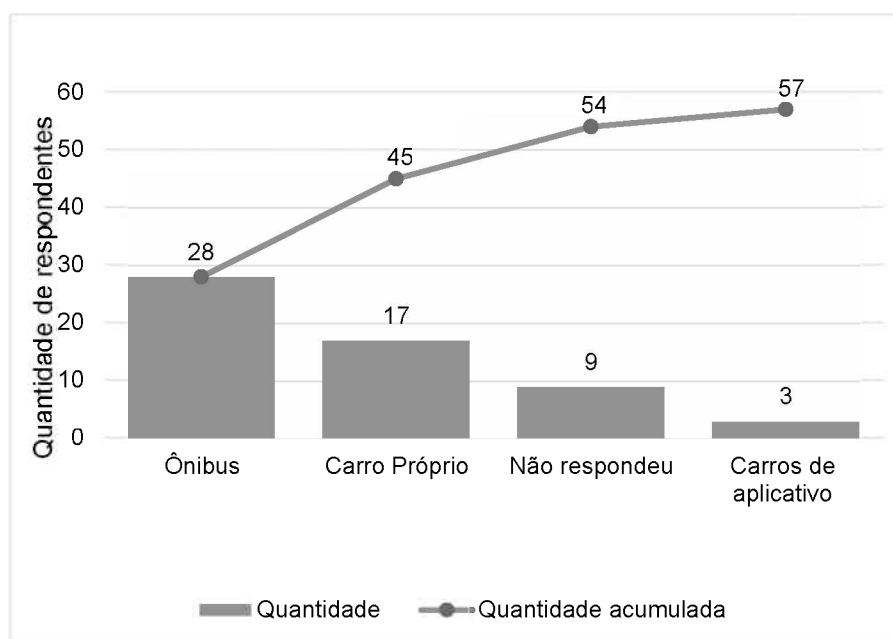


Fonte: elaborado pela autora.

Um aspecto importante que se buscou entender foi sobre o meio de transporte utilizado pelas pessoas com deficiência. Chama a atenção que apesar da

maioria utilizar o ônibus, uma parcela significativa não o utiliza, optando por alternativas que não são acessíveis do ponto de vista econômico para toda população. Para entender os motivos pelos quais as pessoas optam por esses meios alternativos foram observados nos relatos pessoais a ausência do elevador, falta de paciência do condutor e o descrédito com o transporte público por ônibus.

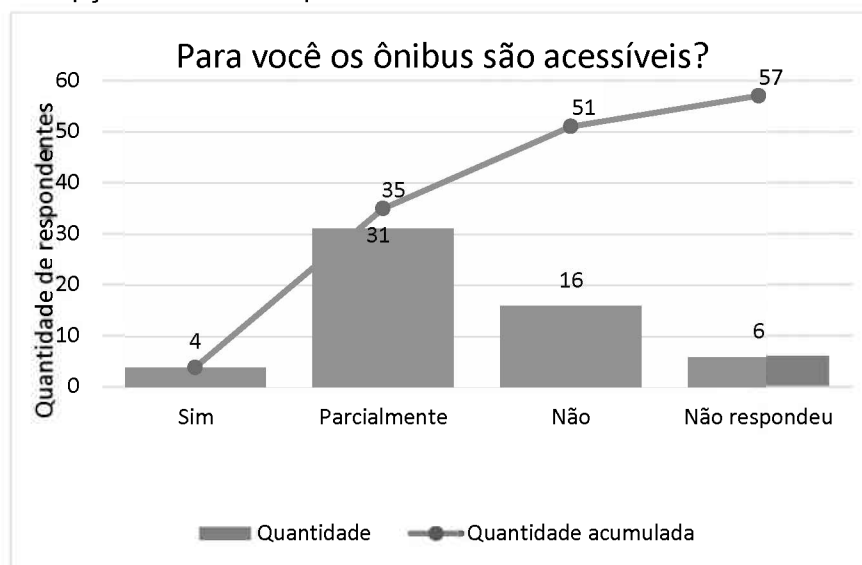
Figura 13 – Tipo de Meio de Transporte



Fonte: elaborado pela autora.

A fim de identificar a perspectiva geral dos usuários quanto a acessibilidade, questionou-se a acessibilidade nos ônibus, o resultado será exposto na Figura 14.

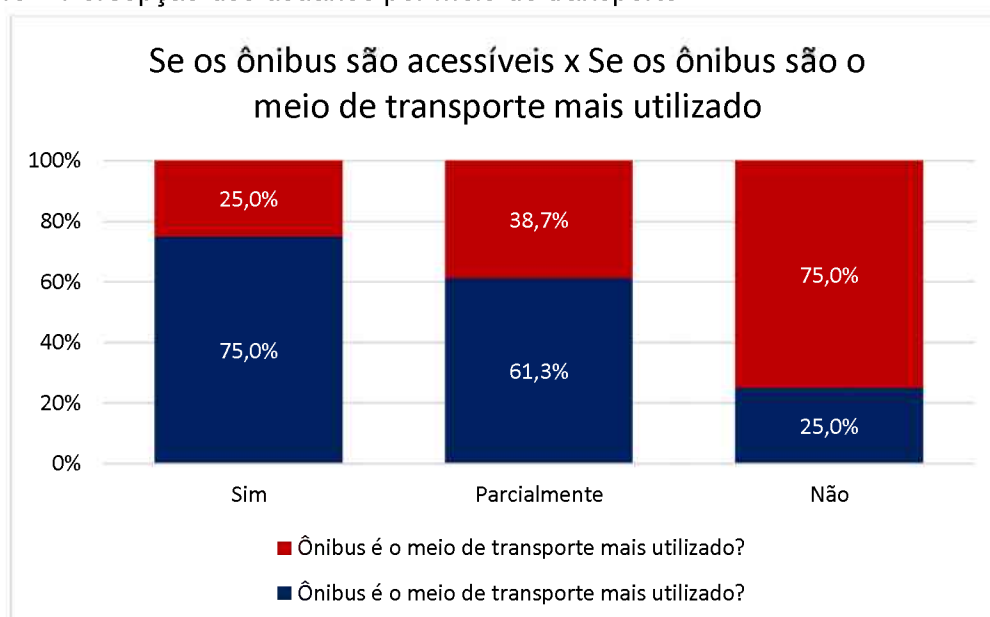
Figura 14 – Percepção do Usuário quanto à acessibilidade nos ônibus



Fonte: elaborado pela autora.

Tendo em vista que 31 das 51 respostas válidas consideraram o transporte público por ônibus da RMBH parcialmente acessível e a partir dos relatos pessoais onde foi possível identificar que muitas pessoas deixam de utilizar o ônibus por acreditarem que eles não são acessíveis, cruzaram-se os dados a fim de identificar a relação entre as pessoas que utilizam o ônibus e a percepção delas sobre a acessibilidade. Conforme Figura 15.

Figura 15 – Percepção dos usuários por meio de transporte



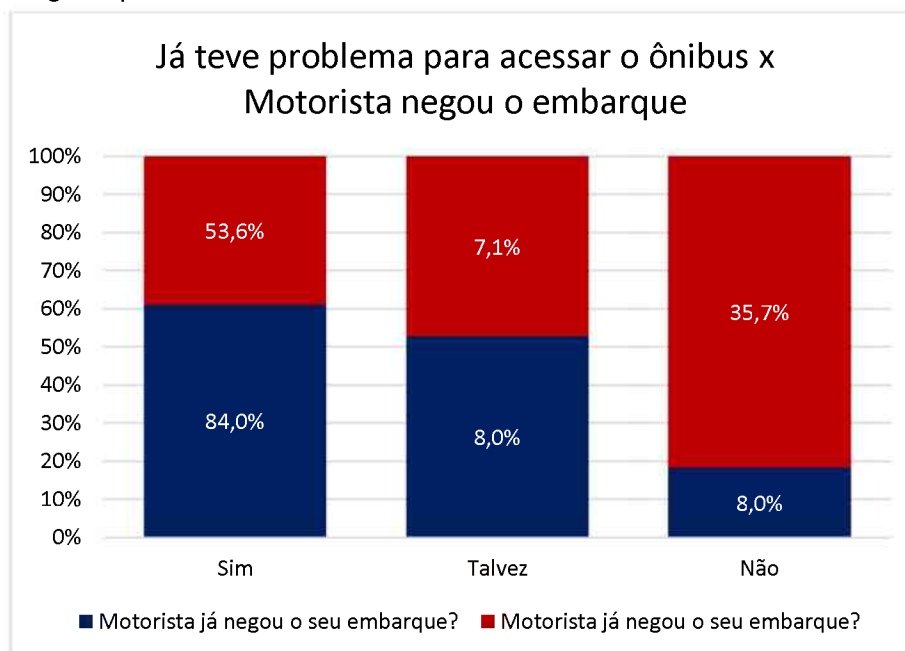
Fonte: elaborado pela autora.

A partir do cruzamento dos dados foi possível perceber que das pessoas que identificaram o ônibus como parcialmente acessível, em sua maioria identificaram o ônibus como meio de transporte mais utilizado. As pessoas que consideram o ônibus acessível também são, em maioria, as que utilizam o ônibus como meio mais utilizado. Cabe destacar que as pessoas que responderam que não são acessíveis, em maioria, não utilizam o ônibus.

Sendo assim, o resultado do cruzamento aponta para diversos fatores que podem levar a não utilização do ônibus, como um fator de exclusão social. Dentre eles, podemos identificar: descrédito da população com relação a acessibilidade dos ônibus, insegurança, dependência atrelada à falta de conhecimento, entre outros. Entretanto, 36 dos 57 respondentes relataram já ter tido problemas para acessar os ônibus da RMBH.

Tendo em vista os relatos recebidos optou-se pelo cruzamento dos dados dos usuários que já tiveram algum problema para acessar os ônibus e o fato de motoristas negarem o embarque da pessoa. Sendo assim, observa-se a Figura 16.

Figura 16 – Relação usuários que tiveram problemas de acesso aos ônibus e embarque negado pelo motorista



Fonte: elaborado pela autora.

Das pessoas que já tiveram problemas para acessar o ônibus 53,6% o motorista já negou o embarque. Esses dados podem demonstrar o descrédito das pessoas que possuem deficiência com o transporte.

Atrelado a essas informações é importante entender como as pessoas buscam a garantia de seus direitos. Para isso, buscou-se identificar para onde essas pessoas recorriam em casos de infrações e denúncias de não funcionamento. A maioria das pessoas soube identificar que a responsabilidade pelo transporte público metropolitano é da SEINFRA. Entretanto, quando perguntadas sobre o canal de reclamações procurado, não houve nenhuma resposta do 156, as pessoas relataram não adiantar procurar respostas, por isso recorrem aos canais de televisão e as mídias sociais. Caberia a SEINFRA aumentar a divulgação dos canais de reclamação e torná-los mais acessíveis dentro e fora dos ônibus para que os usuários possam contribuir com a fiscalização.

Quando perguntado sobre os elementos que faltam para que os ônibus sejam acessíveis, muitos usuários responderam que ainda em muitos ônibus existe a ausência do elevador ou do piso-baixo. Outro ponto levantado, diz respeito a ausência do cobrador. Neste ponto específico, retomamos a Portaria INMETRO nº 139, que define que deve haver uma pessoa habilitada para conduzir a pessoa com deficiência com segurança. Na ausência do cobrador, o motorista fica sobrecarregado tendo que cobrar a passagem, operar o elevador ou auxiliar a pessoa com deficiência no embarque, desembarque e deslocamento interno.

Por fim, muitas considerações foram apontados pelos usuários, atrelado aos aspectos analisados pelas entrevistas, podemos identificar que os principais pontos que merecem atenção, estão relacionados ao contrato de concessão ao considerar em um mesmo sistema os ônibus rodoviários e urbanos, desse modo, a vida útil dos ônibus é considerada a mesma, apesar dos dois tipos possuírem características distintas de depreciação devido as condições de uso. A fiscalização falha dos órgão reguladores, por insuficiência de recursos há um número reduzido de fiscais, não condizentes com a demanda total do Estado. Atrelado a isso há ausência de regulamentações, as leis são muito genéricas e permitem que as regulamentações sejam falhas, como por exemplo, o fato de ainda existirem ônibus sem a plataforma elevatória.

## 7 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O fenômeno da urbanização, atrelado ao aumento do poder aquisitivo da população e a modernização das linhas de produção fizeram com que o número de automóveis aumentasse, e esse é um dos grandes desafios das metrópoles atuais. Porém esse acesso não se deu para todos e para além dos problemas ambientais causados pelo excesso de veículos a acessibilidade deve ser melhor trabalhada pelos governantes, até porque vivenciamos um envelhecimento da população e atrelado a isso, o aumento de problemas de locomoção.

A mobilidade proporcionada pelo transporte público facilita o aperfeiçoamento profissional contínuo das pessoas, o lazer, o acesso a equipamentos de saúde, centros culturais, dentre outros. É um importante instrumento de inclusão social, tendo em vista que permite que todas as pessoas tenham acesso à ele em igualdade de condições. Sendo assim, o empoderamento civil, o engajamento e participação são os meios que o cidadão possui para que o planejamento urbano seja direcionado para atender o interesse público.

Belo Horizonte é o município da RMBH que registra o maior número de entradas diárias de trabalhadores, porque possui o mercado de trabalho mais amplo, além de se destacar como o principal destino dos indivíduos que se movimentam diariamente na RMBH. Depois de Belo Horizonte, apenas os municípios de Contagem e Betim, registram entradas significativas, em função da concentração industrial, e, também, porque possuem um amplo mercado de trabalho e, portanto, concentram uma grande oferta de empregos.

Desse modo, quando pensamos na importância desse deslocamento fica mais evidente a necessidade do cumprimento dos aspectos legais apontados. O direito a acessibilidade para além de um direito constitucional é um direito social por já ser reconhecido pelas pessoas, porém ainda hoje podemos perceber como a sociedade e o Estado têm falhado na garantia deste direito. Seja por falta de representatividade ou descaso, pouco se tem discutido no cenário Estadual sobre as questões relacionadas à acessibilidade.

A sociedade está a mercê de um sistema precário e heterônimo, que tolhe continuamente a liberdade de deslocamento, controlado por procedimentos burocráticos engessados que acabam por excluir uma parcela significativa da população.

Conforme apresentado no trabalho, o transporte público metropolitano por ônibus é uma situação de monopólio, o que dificulta ainda mais as possibilidades de controle, podendo até ocorrer conluios, como por exemplo, a formação de cartéis. Isso porque a população não possui formas efetivas para a mudança das condições apresentadas. Atrelado a isso, tem-se a omissão do Estado em colocar na agenda pública as discussões pertinentes.

Aspectos relacionados com a regulação dos serviços públicos de transporte podem interferir significativamente na melhoria do desempenho operacional, seja no que diz respeito à agilidade de implementação de medidas corretivas ou à motivação das empresas operadoras na busca pela eficiência e qualidade dos serviços prestados. A organização do sistema de transporte evidencia a valorização de dois atributos distintos, quais sejam: a eficiência e a equidade. A eficiência é entendida como uma característica operacional e econômica que tem como premissa a produção do melhor serviço pelo menor custo possível. A equidade envolve aspectos urbanos segundo os quais as atividades desenvolvidas devem estar acessíveis da forma mais equilibrada possível dentro do contexto das cidades. Os sistemas de transporte devem estar em sintonia com os demais serviços e necessidades das pessoas, facilitando o desenvolvimento urbano.

Nesse sentido, pode-se conjecturar, a partir do presente trabalho, que a falta de recursos é a responsável pela insuficiência de fiscais. Atrelado a isso, a ausência de um contrato de concessão exclusivo para o ônibus urbano, tendo em vista suas características peculiares, torna o sistema frágil do ponto de vista da fiscalização. A forma de execução do serviço avaliado é um desafio tanto para o órgão gestor quanto para as empresas operadoras, no sentido de adequação da frota para os usuários com deficiência e ou mobilidade reduzida.

Para que o gestor público atue de forma mais segura, deve buscar a automatização dos mecanismos de controle, como forma de redução da necessidade de mão de obra de campo. Os procedimentos de licitação, contratação e regulação são instrumentos de extrema importância para a melhoria da qualidade. Para isso é necessário maior transparência no monitoramento e avaliação dos contratos com foco no usuário.

A avaliação do serviço pelo Estado é fundamental para a gestão contratual frente aos concessionários, principalmente para permitir o

redirecionamento de seus atos regulamentares e seus esforços de monitoramento e fiscalização, buscando assim a satisfação dos usuários.

Por fim, vale destacar que quando se aumenta o acesso das pessoas com deficiência em segurança e equidade, aumenta-se o bem-estar e atrelado a isso amplia-se a perspectiva pessoal. Dessa forma garante-se a inclusão prevista em lei: inclusão escolar, no mercado de trabalho, no lazer e nas áreas de convívio social e até mesmo a participação política. Com um maior acesso das pessoas com deficiência às políticas públicas espera-se que aumente a inserção no mercado de trabalho, tornando assim as pessoas menos dependentes das políticas assistencialistas, passando a ser agentes econômicos mais atuantes atrelados à melhora da qualidade de vida.

## REFERÊNCIAS

AGUIAR, Fabíola de Oliveira. **Acessibilidade Relativa dos Espaços Urbanos para Pedrestres com Restrições de Mobilidade**. 2010. 190 f. Tese (Doutorado) - Curso de Engenharia de Transportes, Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

ARAÚJO, Marley Rosana Melo de et al. **Transporte Público Coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida**. 2011. Disponível em: <<https://ri.ufs.br/bitstream/riufs/7199/2/TransportePublicoColetivoAcessibilidade.pdf>>. Acesso em: 06 maio 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 14.022**: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. 1 ed. Rio de Janeiro: Abnt, 2011. 24 p. Disponível em: <[https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR\\_14022-2011\\_Onibus\\_Ed4.pdf](https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_14022-2011_Onibus_Ed4.pdf)>. Acesso em: 07 nov. 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15320**: Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário. Rio de Janeiro, 2006. 12 p. Disponível em: <[http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o\\_ministerio/publicacoes/downloads\\_publicacoes/NBR15320.pdf](http://www.turismo.gov.br/sites/default/turismo/o_ministerio/publicacoes/downloads_publicacoes/NBR15320.pdf)>. Acesso em: 07 nov. 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15.570**: Transporte — Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros. 2 ed. Rio de Janeiro, 2009. 65 p. Disponível em: <[https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR\\_15570-2009\\_Transp\\_Coletivo\\_Urbano.pdf](https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_15570-2009_Transp_Coletivo_Urbano.pdf)>. Acesso em: 07 nov. 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15.450**: Acessibilidade de Passageiros no Transporte Aquaviário. 1 ed. Rio de Janeiro, 2007.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15.646**: Acessibilidade — Plataforma elevatória veicular e rampa de acesso veicular para acessibilidade em veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros — Requisitos de desempenho, projeto, instalação e manutenção. 1 ed. Rio de Janeiro, 2009. 32 p. Disponível em: <[https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR\\_15646-2008\\_Plataforma\\_veicular.pdf](https://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_15646-2008_Plataforma_veicular.pdf)>. Acesso em: 07 nov. 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15570**: Transporte — Especificações técnicas para fabricação de veículos de características urbanas para transporte coletivo de passageiros. 2 ed. Rio de Janeiro: Abnt, 2009. 65 p. Disponível em: <[http://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR\\_15570-2009\\_Transp\\_Coletivo\\_Urbano.pdf](http://www.cnmp.mp.br/portal/images/Comissoes/DireitosFundamentais/Acessibilidade/NBR_15570-2009_Transp_Coletivo_Urbano.pdf)>. Acesso em: 15 set. 2019.

AXHAUSEN, K.W. e SCHÖNFELDER, S. **Activity spaces**: measures of social exclusion? *Transport Policy*, v. 10, Issue 4, October 2003, Pages 273-286.

BABBIE, Earl. **Métodos de Pesquisas de Survey**. Tradução Guilherme Cezarino. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2001.

BARAT, Josef. **Evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1978.

BELO-HORIZONTE, Prefeitura Municipal de Belo Horizonte de (Org.). **GLOSSÁRIO**. Disponível em:

<[https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/imagens/authenticated%2C%20editor\\_a\\_bhtrans/GlossC3A1rio\\_Anexo\\_X\\_-\\_080326.pdf](https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/imagens/authenticated%2C%20editor_a_bhtrans/GlossC3A1rio_Anexo_X_-_080326.pdf)>. Acesso em: 15 set. 2019.

BRASIL. **Emenda nº 12, de 17 de outubro de 1978**. Assegura aos Deficientes a melhoria de sua condição social e econômica. Brasília, 17 out. 1978. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/Emendas/Emc\\_anterior1988/emc12-78.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc_anterior1988/emc12-78.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL DE 1988**. Brasília: [s. n.], 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>. Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Lei nº 7853, de 24 de outubro de 1989**. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência - Corde, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes, e dá outras providências. Brasília, 24 out. 1989. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l7853.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l7853.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 3298, de 20 de dezembro de 1999**. Regulamenta a Lei no 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências. Brasília, 20 dez. 1999. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d3298.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3298.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Lei nº 8899, de 29 de junho de 1994**. Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual. Brasília, 29 jun. 1994. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/Leis/L8899.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8899.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 3691, de 19 de dezembro de 2000**. Regulamenta a Lei no 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual. Brasília, 19 dez. 2000. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/decreto/d3691.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/d3691.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Lei nº 10048, de 8 de novembro de 2000**. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Brasília, 8 nov. 2000. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10048.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10048.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Lei nº 10098, de 19 de dezembro de 2000.** Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, 19 dez. 2000. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l10098.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 5296, de 2 de dezembro de 2004.** Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, 2 dez. 2004. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2004-2006/2004/Decreto/D5296.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Lei nº 10257, de 10 de julho de 2001.** Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 10 jul. 2001. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Lei nº 11126, de 27 de junho de 2005.** Dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia. Brasília, 27 jun. 2005. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/l11126.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11126.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 11126, de 21 de setembro de 2006.** Dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia. Brasília, 21 set. 2006. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2006/decreto/d5904.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2006/decreto/d5904.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 6949, de 25 de agosto de 2009.** Promulga a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo, assinados em Nova York, em 30 de março de 2007. Brasília, 25 ago. 2009. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/decreto/d6949.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 6949, de 17 de novembro de 2011.** Institui o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência - Plano Viver sem Limite. Brasília, 17 nov. 2011. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/decreto/d7612.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/d7612.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. **Lei nº 12587, de 3 de janeiro de 2012.** Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, 3 jan. 2012. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. Coordenadoria Nacional Para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Secretaria Especial dos Direitos Humanos Presidência da República (Org.). **ACESSIBILIDADE NO BRASIL: uma visão histórica**. 2005. Disponível em: <[http://www.prodiam.sp.gov.br/multimidia/midia/cd\\_atiid/conteudo/ATIID2005/MR1/01/AcessibilidadeNoBrasilHistorico.pdf](http://www.prodiam.sp.gov.br/multimidia/midia/cd_atiid/conteudo/ATIID2005/MR1/01/AcessibilidadeNoBrasilHistorico.pdf)>. Acesso em: 18 maio 2019.

BRASIL. **Lei nº 13146, de 6 de julho de 2015**. Institui a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Estatuto da Pessoa com Deficiência). Brasília, 6 jul. 2015. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13146.htm). Acesso em: 18 jun. 2019.

BRASIL. Ministério da mulher família e direitos humanos. **Acessibilidade**. Disponível em: <<https://www.mdh.gov.br/navegue-por-temas/pessoa-com-deficiencia/programas/acessibilidade>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

BRASIL. **Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro 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. . Brasília, DF, 13 fev. 1995. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8987compilada.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8987compilada.htm)>. Acesso em: 07 nov. 2019.

BRASIL. **Decreto nº 6.261, de 14 de novembro de 1975**. Dispõe sobre o Sistema Nacional dos Transportes Urbanos, autoriza a criação da Empresa Brasileira dos Transportes Urbanos e dá outras providências. . Brasília, 14 nov. 1975. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1970-1979/L6261.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6261.htm)>. Acesso em: 07 nov. 2019.

BRASILEIRO, Anísio. **Do artesanato à moderna gestão empresarial das empresas privadas de ônibus no Brasil**. Brasília: L.G.E., 1996.

BRASILEIRO, Anísio; HENRY, Ettiene et al. **Secretaria de Viação, fabricação e promoção do sistema de ônibus brasileiro**. São Paulo. Cultura. 1999.

CARDOSO, Leandro. **TRANSPORTE PÚBLICO, ACESSIBILIDADE URBANA E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS NA REGIÃO METROPOLITANA DE BELO HORIZONTE**. 2007. 232 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2007. Disponível em: <[http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MPBB-7A2N6A/tese\\_leandro\\_cardoso\\_2007.pdf?sequence=1](http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/MPBB-7A2N6A/tese_leandro_cardoso_2007.pdf?sequence=1)>. Acesso em: 06 maio 2019.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. **Manual de Direito Administrativo**. 28. ed. São Paulo: Atlas, 2015. 1368 p. Disponível em: <<https://morumbidireito.files.wordpress.com/2015/09/direito-administrativo-28c2aa-ed-2015-josc3a9-dos-santos-carvalho-filho.pdf>>. Acesso em: 01 maio 2019.

CONSELHO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL. N° 14: **Resolução CONMETRO nº 14**. 1 ed. Brasília, 2006. v. 1. Disponível em: <<https://www legisweb.com.br/legislacao/?id=104764>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL. **RESOLUÇÃO Nº 06**: Resolução nº 06 , de 16 de setembro de 2008.

Rio de Janeiro, 2008. 2 p. Disponível em:  
<<http://www.inmetro.gov.br/legislacao/resc/pdf/RESC000217.pdf>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **DELIBERAÇÃO N° 104:** Estabelece procedimentos para a indicação no CRV/CRLV das características de acessibilidade para os veículos de transporte coletivos de passageiros e dá outras providências.. 2010. 1 p. Disponível em: <<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=65658>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

CONSELHO NACIONAL DE TRÂNSITO. **N° 402:** Estabelece requisitos técnicos e procedimentos para a indicação no CRV/CRLV das características de acessibilidade para os veículos de transporte coletivos de passageiros e dá outras providências.. Brasília, 2012. Disponível em:  
<<https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=240992>>. Acesso em: 15 set. 2019.

CONSTANTINO, Giuseppe Luigi Pantoja. **Regulação de serviços públicos:** conceitos e evolução histórica Conteúdo Jurídico, Brasilia-DF: 02 nov 2019. Disponível em: <<https://conteudojuridico.com.br/consulta/Artigos/40567/regulacao-de-servicos-publicos-conceitos-e-evolucao-historica>>. Acesso em: 02 nov 2019.

DEER. Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem. Governo do Estado de Minas Gerais. **A história do DEER.** Disponível em:  
<<http://www.deer.mg.gov.br/institucional/sobre-o-deer-mg/historia-do-deer>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. **Direito Administrativo.** 26. ed. São Paulo: Atlas, 2013. 1 v.

ELEUTÉRIO, Sofia Chaves Cardoso. **O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO POR ÔNIBUS NO MUNICÍPIO DE BELO HORIZONTE:** uma análise à luz da teoria econômica. 2018. 85 f. Monografia (Especialização) - Curso de Administração Pública, Escola de Governo Professor Paulo Neves de Carvalho, Belo Horizonte, 2018.

FREITAS, Ceralda Maria de. **GESTÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS NA REGIÃO DE BELO HORIZONTE:** um estudo de caso no DER-MG. 2011. 22 f. Monografia (Especialização) - Curso de Especialização em Gestão Pública, Program de Pós-graduação, Centro Universitário Una, Belo Horizonte, 2011. Disponível em: <[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=2ahUKEwisitTNob\\_kAhXflrkGHb\\_PCKsQFjADegQIAxAC&url=http%3A%2F%2Fwww.deer.mg.gov.br%2Ffiles%2F335%2FTrabalhos-Academicos%2F2235%2FGestao-do-transporte-publico-por-onibus-na-regiao-de-Belo-Horizonte%3A-Um-estudo-de-caso-no-DER-MG.pdf&usg=AOvVaw3kMNMcqRlysre0psrhQFkZ](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=4&ved=2ahUKEwisitTNob_kAhXflrkGHb_PCKsQFjADegQIAxAC&url=http%3A%2F%2Fwww.deer.mg.gov.br%2Ffiles%2F335%2FTrabalhos-Academicos%2F2235%2FGestao-do-transporte-publico-por-onibus-na-regiao-de-Belo-Horizonte%3A-Um-estudo-de-caso-no-DER-MG.pdf&usg=AOvVaw3kMNMcqRlysre0psrhQFkZ)>. Acesso em: 07 set. 2019.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Omnibus:** uma história dos transportes coletivos em Belo Horizonte. Belo Horizonte: Fundação João Pinheiro - Centro de Estudos Históricos e Culturais, 1996.

GIL, Antonio Carlos. **Como Elaborar Projetos de Pesquisa**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2010. 1 v.

GOMES, Tathiana. **Capitalismo contemporâneo, crise e política social: impactos na política de saúde mental, crack, álcool e outras drogas**. O Social em Questão, Rio de Janeiro, v. 34, n. , p.297-314, jan. 2015. Disponível em: <[http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/OSQ\\_34\\_14\\_Gomes.pdf](http://osocialemquestao.ser.puc-rio.br/media/OSQ_34_14_Gomes.pdf)>. Acesso em: 06 maio 2019.

GROSTEIN, Marta Dora. **Metrópole e expansão urbana: a persistência de processos**. São Paulo em Perspectiva, [s.l.], v. 15, n. 1, p.13-19, jan. 2001. FapUNIFESP (SciELO). Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.1590/s0102-88392001000100003>>. Acesso em: 07 set. 2019.

IBGE (Org.). Pesquisa de Informações Básicas Municipais: **Perfil dos Municípios Brasileiros 2017**. 2018. Disponível em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101595.pdf>>. Acesso em: 14 set. 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA. **PORTARIA N° 232**: Portaria n.º 232, de 08 de maio de 2012. Rio de Janeiro, 2012. 92 p. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001826.pdf>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA. **PORTARIA N° 139**: Portaria n.º 139, de 22 de março de 2012.. 1 ed. Rio de Janeiro, 2012. 35 p. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001803.pdf>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA. **RESOLUÇÃO N° 432**: Portaria n.º 432, de 01 de Dezembro de 2008.. 1 ed. Rio de Janeiro, 2008. 1 p. Disponível em: <<http://pfdc.pgr.mpf.mp.br/atuacao-e-conteudos-de-apoio/legislacao/pessoa-deficiencia/portarias/portaria-no-432-2008-inmetro-mdic>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA. **PORTARIA N° 64**: Portaria n.º 64, de 16 de março de 2009.. 1 ed. Rio de Janeiro, 2009. 2 p. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001426.pdf>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, QUALIDADE E TECNOLOGIA. **PORTARIA N° 358**: Portaria n.º 358, de 03 de dezembro de 2009. Rio de Janeiro, 2009. 2 p. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001514.pdf>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

INSTITUTO NACIONAL DE METROLOGIA, NORMALIZAÇÃO E QUALIDADE INDUSTRIAL. **PORTARIA N° 292**: Portaria n.º 292, de 26 de julho de 2010. Rio de

Janeiro, 2010. 5 p. Disponível em:

<<http://www.inmetro.gov.br/legislacao/rtac/pdf/RTAC001585.pdf>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

IPEA (Org.). **Cidade e Movimento: Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano. Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano.** Brasília: Itdp, 2016. 334 p.

IPEA, 2013, Brasília. **Território metropolitano, políticas municipais:** por soluções conjuntas de problemas urbanos no âmbito metropolitano. Brasília: Ipea, 2013. 346 p.

LEITE, Flávia Piva Almeida. **A promoção da acessibilidade para as pessoas com deficiência:** a observância das normas e do desenho universal. 2011. In. Âmbito Jurídico, Rio Grande, XIV, n. 93, out 2011. Disponível em: <[http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=10604&revista\\_caderno=9](http://www.ambito-juridico.com.br/site/?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=10604&revista_caderno=9)>. Acesso em: 18 maio 2019.

JORDANA, Jacint; LEVI-FAUR, David. **The politics of regulation in the age of governance.** 2004. Disponível em: <[https://www.researchgate.net/publication/281549725\\_The\\_Politics\\_of\\_Regulation\\_in\\_the\\_Age\\_of\\_Governance](https://www.researchgate.net/publication/281549725_The_Politics_of_Regulation_in_the_Age_of_Governance)>. Acesso em: 07 nov. 2019.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Técnicas de Pesquisa.** 7. ed. São Paulo: Atlas, 2012. 1 v.

LIMA NETO, Vicente Correia; ORRICO FILHO, Rômulo Dante. **A GOVERNANÇA METROPOLITANA DA MOBILIDADE:** uma análise a partir dos estados. 2015. Elaborado por IPEA. Disponível em: <[http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6486/1/td\\_2151.pdf](http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6486/1/td_2151.pdf)>. Acesso em: 27 set. 2019.

LOBO, Carlos. **Mobilidade pendular e a dispersão espacial da população:** evidências com base nos fluxos com destino às principais metrópoles brasileiras. Caderno de Geografia, Belo Horizonte, v. 45, n. 26, p.285-298, 15 nov. 2015. Disponível em: <<file:///C:/Users/x16400742/Downloads/10740-Texto%20do%20artigo-39144-1-10-20151117.pdf>>. Acesso em: 27 set. 2019.

MACHADO, João Afonso Baeta Costa. **Fronteiras Da Gestão Pública Dos Transportes Por Ônibus Gestão De Conflitos De Interesses:** entre a performance técnico-social e a performance político-econômica. 2009. Disponível em: <[file:///C:/Users/x16400742/Downloads/Fronteiras%20da%20gest%C3%A3o%20p%C3%ABlica%20dos%20transportes%20por%20%C3%B4nibus.%20Gest%C3%A3o%20de%20conflitos%20de%20interesses\\_%20entre%20a%20perfomance%20t%C3%A9cnico-social%20e%20a%20perfomance%20pol%C3%ADtico-econ%C3%B4mica.%20Estudo%20de%20caso%20da%20Regi%C3%A3o%20Metro politana%20.pdf](file:///C:/Users/x16400742/Downloads/Fronteiras%20da%20gest%C3%A3o%20p%C3%ABlica%20dos%20transportes%20por%20%C3%B4nibus.%20Gest%C3%A3o%20de%20conflitos%20de%20interesses_%20entre%20a%20perfomance%20t%C3%A9cnico-social%20e%20a%20perfomance%20pol%C3%ADtico-econ%C3%B4mica.%20Estudo%20de%20caso%20da%20Regi%C3%A3o%20Metro politana%20.pdf)>. Acesso em: 27 set. 2019.

MINAS GERAIS. FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. **Produto Interno Bruto dos Municípios de Minas Gerais 2015.** 2017. Disponível em: <<http://www.fjp.mg.gov.br/index.php/docman/cei/pib/pib-municipais/767-estatistica->

informacoes-5-pib-dos-municipios-de-mg-2015-siteatualizado07022018/file>. Acesso em: 13 set. 2019.

MINAS GERAIS. **Lei nº 10820, de 22 de julho de 1992**. Dispõe sobre a obrigatoriedade de se fazerem adaptações nos coletivos intermunicipais visando facilitar o acesso e a permanência de portadores de deficiência física. Belo Horizonte, 22 jul. 1992. Disponível em: <https://www.almg.gov.br/consulte/legislacao/completa/completa.html?num=10820&ano=1992&tipo=LEI>. Acesso em: 18 jun. 2019.

MINAS GERAIS. **Decreto nº 44008, de 13 de abril de 2005**. Regulamenta a lei nº 15.083, de 27 de abril de 2004, que dispõe sobre assentos preferenciais para pessoas com dificuldade de locomoção nos veículos de transporte coletivo intermunicipal. Belo Horizonte, 13 abr. 2005. Disponível em: <http://leisestaduais.com.br/mg/decreto-n-44008-2005-minas-gerais-regulamenta-a-lei-no-15-083-de-27-de-abril-de-2004-que-dispoe-sobre-assentos-preferenciais-para-pessoas-com-dificuldade-de-locomocao-nos-veiculos-de-transporte-coletivo-intermunicipal>. Acesso em: 18 jun. 2019.

MINAS GERAIS. ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DE MINAS GERAIS. **Acessibilidade e Cidades Inclusivas**. Disponível em: <[https://www.almg.gov.br/participe/consulta\\_publica/mobilidade\\_urbana/tema.html?tema=10](https://www.almg.gov.br/participe/consulta_publica/mobilidade_urbana/tema.html?tema=10)>. Acesso em: 23 maio 2019.

MINAS GERAIS. **Lei nº 15380, de 29 de setembro de 2004**. Assegura ao portador de deficiência visual guiado por cão adestrado o direito de livre acesso, com o animal, a logradouros e edifícios de uso público. Belo Horizonte, 29 set. 2004. Disponível em: <https://www.lexml.gov.br/urn/urn:lex:br;minas.gerais:estadual:lei:2004-09-29;15380>. Acesso em: 18 jun. 2019.

MINAS GERAIS. **Lei Ordinária nº 20622, de 15 de janeiro de 2013**. Torna obrigatória a destinação preferencial de assentos para idosos, gestantes, lactantes, pessoas acompanhadas por criança de colo e pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida nos estabelecimentos que menciona. Belo Horizonte, 15 jan. 2013. Disponível em: <http://leisestaduais.com.br/mg/lei-ordinaria-n-20622-2013-minas-gerais-torna-obrigatoria-a-destinacao-preferencial-de-assentos-para-idosos-gestantes-lactantes-pessoas-acompanhadas-por-crianca-de-colo-e-pessoas-com-deficiencia-ou-com-mobilidade-reduzida-nos-estabelecimentos-que-menciona>. Acesso em: 18 jun. 2019.

MINAS GERAIS. **Lei nº 21121, de 3 de janeiro de 2014**. Assegura ao idoso e à pessoa com deficiência que menciona gratuidade no serviço intermunicipal de transporte coletivo de passageiros, altera a Lei nº 12.666, de 4 de novembro de 1997, que dispõe sobre a política estadual de amparo ao idoso, e dá outras providências. Belo Horizonte, 3 jan. 2014. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=264114>. Acesso em: 18 jun. 2019.

MINAS GERAIS. Agência de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte. Governo do Estado de Minas Gerais. **A Agência RMBH**. Disponível em: <<http://www.agenciarmbh.mg.gov.br/institucional/1693-2/>>. Acesso em: 07 set. 2019.

MINAS GERAIS (Estado). **Decreto nº 44.603, de 22 de agosto de 2007**. Belo Horizonte, MG, Disponível em: <<http://transportes.mg.gov.br/images/documentos/decreto-44603-2007.pdf>>. Acesso em: 07 nov. 2019.

Moura, Marcelo Gameiro. **Agências regulatórias no Brasil**: os casos dos setores de telecomunicações, eletricidade e petróleo/gás natural. RSP, Ano 53, n. 2, abr-jun, 2002.

ORRICO FILHO, Rômulo Dante et al. **Ônibus Urbano**: Regulamentação e Mercados. Brasília: L.g.e., 1996. 304 p.

SANTOS, Milton. **A urbanização Brasileira**. 5 ed. São Paulo: Hucitec, 1993.

SANTOS, Marcela de Oliveira. **ANÁLISE INSTITUCIONAL**: estatuto da metrópole e outros instrumentos normativos que tratam da questão metropolitana. In: IPEA (Brasília).

Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Brasil Metropolitano em foco**: Desafios à implementação do Estatuto da Metrópole. Brasília: Ipea, 2018. Cap. 2. p. 55-105. (Projeto Governança Metropolitana no Brasil; v. 4). Organizado por: Bárbara Oliveira Marguti, Marco Aurélio Costa, César Buno Favarão.. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180410\\_brasil\\_metroolitano\\_em\\_foco.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/180410_brasil_metroolitano_em_foco.pdf)>. Acesso em: 17 jun. 2019.

SILVA, Luzia Félix da. **A Inclusão da Pessoa com Deficiência no Mercado de Trabalho**: Desafios e Superações no Ambiente de Trabalho. 2015. 59 f. TCC (Graduação) - Curso de Serviço Social, Universidade Estácio de Sá, Vitória, 2015. Disponível em: <[https://monografias.brasilecola.uol.com.br/administracao-financas/a-inclusao-pessoa-com-deficiencia-no-mercado-trabalho.htm#capitulo\\_4.3](https://monografias.brasilecola.uol.com.br/administracao-financas/a-inclusao-pessoa-com-deficiencia-no-mercado-trabalho.htm#capitulo_4.3)>. Acesso em: 06 maio 2019.

SOUZA, Joseane de; BRITO, Fausto. **EXPANSÃO URBANA DE BELO HORIZONTE E DA RMBH**: a mobilidade residencial e o processo de periferização, nos anos 80 e 90. Cedeplar, Diamantina, v. 1, n. 1, p.1-17, dez. 2008. Seção temática: Demografia e políticas públicas. Disponível em: <<https://diamantina.cedeplar.ufmg.br/portal/download/diamantina-2008/D08A011.pdf>>. Acesso em: 07 set. 2019.

SUESCÚN, Juan Pablo Bocarejo; HERMÁNDEZ, Daniel Ricardo Oviedo. **Transport accessibility and social inequities**: a tool for identification of mobility needs and evaluation of transport investments. Journal Of Transport Geography. Bogotá, out. 2012. p. 142-154. Disponível em: <<https://mail.google.com/mail/u/0/#search/monica.bernardi%40fjp.mg.gov.br/FMfcgxwCgpTNTnDdnTHzbPFvhFsfpbSM?projector=1&messagePartId=0.2>>. Acesso em: 23 maio 2019.

SUNDELD, Carlos Ari. **Fundamentos do direito público**. São Paulo. Maheiros, 2002.

UNITED NATIONS (Eua). Department Of Economic And Social Affairs. **Accessibility and Development**: Mainstreaming disability in the post-2015 development agenda.

2013. Disponível em:

<[https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj6p6PkrrLiAhVXHLkGHf96CRYQFjABegQIBRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.un.org%2Fdisabilities%2Fdocuments%2Faccessibility\\_and\\_development.pdf&usg=AOvVaw1soBBAfsK0At-OxV\\_J93JB](https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj6p6PkrrLiAhVXHLkGHf96CRYQFjABegQIBRAC&url=https%3A%2F%2Fwww.un.org%2Fdisabilities%2Fdocuments%2Faccessibility_and_development.pdf&usg=AOvVaw1soBBAfsK0At-OxV_J93JB)>. Acesso em: 23 maio 2019.

VERGARA, Sylvia Constant. **Métodos de Pesquisa em Administração**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 2012. 1 v.

VELOSO, André. **O Ônibus, a Cidade e a Luta**. Belo Horizonte: Impressões de Minas, 2017. 1 v.

## APÊNDICE A – ROTEIRO DE ENTREVISTA SEMIESTRUTURADA

- a) O sistema em operação no contexto metropolitano, considerando-se individualmente cada cidade, está em conformidade com a legislação federal que regulamenta a concessão do serviço público? Quais seriam os principais pontos de ajuste/adequação?
- b) A RMBH está se valendo do instrumento do consórcio para gestão do transporte público metropolitano?
- c) Existe uma movimentação de adequação das metrópoles à Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) com relação ao desenvolvimento dos planos de mobilidade urbana? Tais planos, quando desenvolvidos, estão sendo tratados de forma integrada na metrópole?
- d) Qual o papel dos investimentos (federais, estaduais e municipais) em cada território metropolitano no que diz respeito às relações entre o município-núcleo e os demais da RM? Os investimentos promovem a desconcentração de atividades ou fortalecem uma dinâmica existente?
- e) Como o sistema de transporte metropolitano por ônibus de Minas Gerais é monitorado?
- f) Existem adaptações nos ônibus que garantem a inclusão das pessoas com deficiência?
- g) Existe alguma política pública que visa sanar as dificuldades de acesso das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida nos ônibus? Levando em consideração que o transporte público é essencial.
- h) Quais estratégias existentes para a garantia da acessibilidade? O que o Estado tem feito nesse sentido?
- i) Qual a responsabilidade do concessionário na prestação do serviço adequado no que se refere à acessibilidade? Na ausência de uma estrutura adequada, o que o Estado tem feito para exigir das empresas condições necessárias?
- j) O que você identifica como gargalo nesse âmbito? Existe algum canal onde é possível monitorar as reclamações dos usuários?
- k) Qual a relação da SETOP com a fiscalização?