

PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS EM ÔNIBUS

INTERESTADUAL: regulamentação de Política Pública de acessibilidade

Hugo Alves Silva Ribeiro¹
Alexandre Pereira da Silva²
Nathane Eva Santos Peixoto³
Carlos Henrique Rocha⁴

RESUMO

No Brasil, uma série de Políticas Públicas vem sendo implantadas nas últimas décadas para buscar acessibilidade plena às pessoas com mobilidade reduzida. No âmbito do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP) essas Políticas são traduzidas em diretrizes legais e posteriormente regulamentadas por diversos órgãos e autarquias responsáveis pelo assunto. Este artigo utiliza da técnica conhecida por Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), a qual visa analisar as consequências de regulamentos que já foram criados, para verificar se o conjunto dessas regras realmente vem sendo benéfica à sociedade brasileira. O intuito é aplicar um método internacionalmente adotado para apurar se um instrumento normativo proporcionou aquilo que o Poder Público desejava na época de sua implantação. O estudo identificou, por meio de dados quantitativos e estatísticos, os custos inerentes ao setor, e os comparou à necessidade dos usuários dos dispositivos de acessibilidade, tais como plataformas elevatórias ou cadeiras

27

1 Doutor em Transportes pela Universidade de Brasília (UnB). Atua como Especialista em Regulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

2 Especialista em Direito da Regulação pelo Instituto Brasiliense de Direito Público (IDP). Atua como servidor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

3 Doutoranda em Administração pela Universidade de Brasília (UnB). Atua como professora do Instituto Federal de Brasília (IFB).

4 Doutor em Teoria Econômica pela University of Liverpool. Atua como professor da Universidade de Brasília (UnB).

de transbordo. Ao final concluiu-se por evidências que a exigência de plataformas elevatórias nos novos ônibus rodoviários de longa distância, embora gere benefícios aos usuários dos serviços regulares de TRIP, potencialmente prejudicam os usuários dos serviços de fretamento.

Palavras-chave: Acessibilidade; ônibus; regulação; serviços de transporte de passageiros; política pública.

1 INTRODUÇÃO

28

No Brasil existe um conjunto de regras que buscam assegurar condições de acessibilidade às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nos sistemas de transporte público, oriundas das Leis nº 10.098/2000 e 13.146/2015, e do Decreto Federal nº 5.296/2004. Em sua vertente operacional, a temática foi normatizada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) mediante NBR 15.320/2006, e pelo Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) em diversas Portarias. No âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP), essas diretrizes foram regulamentadas por meio da Resolução da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nº 3.871/2012.

Considerando a atual realidade cultural brasileira, há certo grau de compreensão sobre buscar a acessibilidade plena àquelas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida no contexto do transporte rodoviário regular de características urbanas por ser um serviço notadamente público. No entanto, algumas diretrizes e regulamentações que versam sobre a exigência de elevadores em ônibus operados no transporte rodoviário de longa distância podem gerar impactos socioeconômicos negativos para o país. Essa preocupação se resalta especialmente na visão das empresas e dos usuários dos serviços de TRIP sob regime de fretamento interestadual, um serviço que não é considerado “público” por proporcionar o

deslocamento em circuito fechado de pessoas pré-determinadas (mediante relação de passageiros). A citada exigência pode ter o viés de beneficiar alguns agentes econômicos que possuem poder de mercado, e não necessariamente visam a defesa da dignidade da pessoa humana.

Diante dessa hipótese, este artigo tem por objetivo verificar se a regulamentação dessa matéria realmente se alinha à proposta de acessibilidade plena considerando o atual cenário socioeconômico do país. Para essa análise, utiliza-se da Avaliação de Resultado Regulatório (ARR), de modo a compreender o histórico dos supracitados normativos, bem como levantar os dados sobre o setor em foco.

A ARR é um dos instrumentos internacionalmente adotados como uma etapa importante para fortalecer o ciclo regulatório e a política pública de uma nação. Esse instrumento busca responder não somente “o que” está acontecendo, mas também investigar “por que” algo tem ocorrido, “quem” foi afetado e o “quanto” mudou em consequência da ação regulatória (OCDE, 2015). Essa técnica é essencial para identificar a pertinência de manter, ajustar ou revogar regulamentos/normas (BALDWIN; CAVE; LODGE, 2010).

29

2 HISTÓRICO NORMATIVO

No âmbito do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP), a Constituição Federal de 1988, as Leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000 e o Decreto Federal nº 5.296/2004, exigem a promoção da acessibilidade das pessoas portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida aos veículos utilizados pelas concessionárias e permissionárias dos serviços públicos de transporte. No entanto, as especificidades dessas exigências passaram a ser mais claras a partir da Norma ABNT NBR 15.320/2005, a qual estabelece parâmetros

e critérios técnicos de acessibilidade, tanto nos ônibus quanto na infraestrutura do ponto de parada e do terminal.

A supracitada norma da ABNT recomenda o uso de um ou mais dos seguintes equipamentos nos veículos a fim de promoverem a acessibilidade:

- a) plataforma elevatória;
- b) cadeira de transbordo;
- c) dispositivo de acesso instalado no veículo, interligando-o à plataforma de embarque/desembarque do terminal;
- d) rampa móvel colocada entre o veículo e a plataforma.

Em se tratando dos serviços de TRIP, a cadeira de transbordo apresentava-se relativamente presente, tendo em vista o seu baixo custo de aquisição e flexibilidade de operação (Figura 1). Para fins ilustrativos, a Figura 2 apresenta alguns modelos de plataforma elevatória disponíveis no mercado.

30

Figura 1 – Cadeira de transbordo



Fonte: Anexo da Portaria INMETRO nº 168/2008

Figura 2 – Modelos de plataforma elevatória em ônibus rodoviário



Fonte: Casadaptada (2018)

Posteriormente, diversos normativos foram publicados para auxiliar na regulamentação dessas diretrizes, tais como a Resolução CONMETRO nº 04/2006, e as Portarias INMETRO nº 168/2008, 459/2008, 152/2009 e 290/2010. Desse arcabouço regulamentar pode-se resumir que:

- (i) não seria possível adaptar veículos fabricados antes de 1999 sob risco de prejudicar a estrutura do ônibus;
- (ii) veículos fabricados entre 1999 e 2008 poderiam ser adaptados, inclusive por meio de plataforma elevatória;
- (iii) ônibus novos, a partir de 2010, deveriam ser fabricados atendendo aos quesitos de acessibilidade previstos nos normativos.

31

Em 2012 a ANTT publicou a Resolução nº 3.871 estabelecendo procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras para assegurar condições de acessibilidade. Esse regulamento exigia que as empresas de ônibus garantissem o embarque e o desembarque às pessoas com deficiência por meio dos instrumentos apresentados na NBR 15.320/2005 supracitados, permitindo o uso

da cadeira de transbordo. Na referida Resolução a ANTT inovou e incluiu no ordenamento jurídico exigências às empresas que operam o transporte privado de fretamento: entre 2012 e 2014, exigiu-se acessibilidade aos veículos de fabricados a partir do ano de 2008, isentando essa exigência aos veículos mais antigos; a partir de dezembro de 2014 a ANTT passou a exigir acessibilidade a todos os veículos, como pré-requisito para obtenção do Certificado de Registro para Fretamento. Ressalta-se que para ser acessível, bastava cumprir com os requisitos regulamentares (tal como ter cadeira de transbordo, por exemplo).

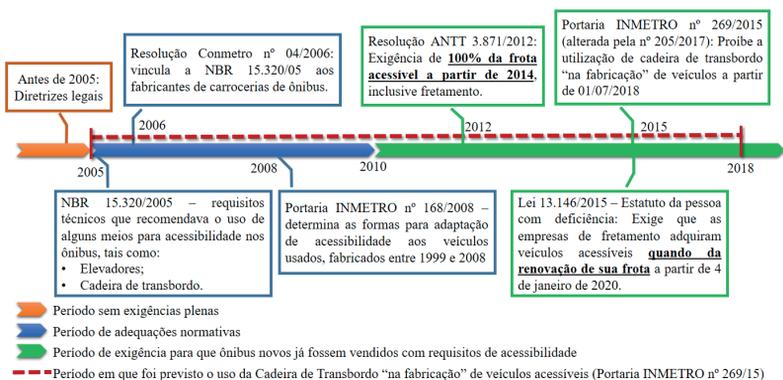
Em 2015, foi promulgada a Lei nº 13.146, que instituiu o estatuto da pessoa com deficiência. Segundo a norma, no âmbito do fretamento seriam exigidos os requisitos de acessibilidade na aquisição de veículos fabricados a partir de 04 de janeiro de 2020 (art. 46, 48, 49 e 125 inciso IV). Porém, naquele mesmo ano de 2015, o INMETRO publicou a Portaria nº 269/2015 que, após algumas atualizações, estabeleceu em seu art. 1º:

Art. 1º A partir de 01 de julho de 2018, ficará proibida a utilização da cadeira de transbordo para embarque e desembarque de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, na fabricação de veículos acessíveis, de características rodoviárias, destinados ao transporte coletivo de passageiros. (N.R.)

Ou seja, desde 01º de julho de 2018 ônibus rodoviários devem ser fabricados com plataforma elevatória, e não devem mais prever a utilização da cadeira de transbordo. A justificativa era que a cadeira de transbordo não atendia ao conceito de acessibilidade plena e poderia violar o direito da pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida. A Figura 3 traz, em linha do tempo, um resumo simplificado dessa regulamentação.

PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS EM ÔNIBUS INTERESTADUAL:
regulamentação de Política Pública de acessibilidade

Figura 3 – Resumo simplificado da regulamentação da matéria (em linha do tempo).



Fonte: elaborado pelos autores

Portanto, a interpretação conjunta da Lei nº 13.146/2015 e da Portaria INMETRO nº 169/2015 vigente faz com que, somente seja possível adquirir ônibus rodoviário novo com plataformas elevatórias. Ressalta-se que a referida Lei dá diretrizes para que as empresas de fretamento promovam essa alteração somente a partir de 04 de janeiro de 2020, "na renovação de suas frotas" (arts. 49 e 125), mas a citada norma do INMETRO direciona a fabricação de veículos com plataforma elevatória desde julho de 2018.

Para tornar ainda mais complexo o arcabouço normativo, reitera-se que a ANTT exige acessibilidade em 100% dos veículos de fretamento desde 2014, quando ainda era possível adquirir veículos novos com cadeira de transbordo. Em outras palavras, a Resolução dessa agência reguladora vai além do disposto nos normativos que lhe são hierarquicamente superiores, sendo, teoricamente, mais rigorosa na aplicação das diretrizes da acessibilidade.

Ainda, com o advento da Portaria INMETRO nº 269/2015, caso a empresa de fretamento queira adquirir veículos novos, esses deverão

obrigatoriamente vir com plataforma elevatória. Isso corresponde a um aumento de custo de aquisição do veículo novo que talvez não se justifique para prestação de um serviço de fretamento, o qual não é um serviço público. Essa afirmação é oriunda da Lei nº 8.987/1995, que define que o serviço público adequado é aquele que possui regularidade e modicidade tarifária, características inexistentes no fretamento. Ademais, a própria regulamentação do fretamento veda, expressamente, que esse tipo de serviço apresente regularidade, comprovando que não se trata de um serviço público. A Tabela 1 resume esses normativos citados no âmbito de acessibilidade no TRIP.

Tabela 1 – Resumo dos principais normativos sobre acessibilidade nos serviços e TRIP.

Ano	Normativo	Descrição
1988	Constituição Federal, art. 227, §2º	Fabricação de veículos de transporte deve garantir acesso adequado às pessoas com deficiência
2000	Lei nº 10.048/2000	Dá prioridade de atendimento às pessoas com deficiência, dentre outras, e dá demais providências.
2000	Lei nº 10.098/2000	Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.
2004	Decreto Federal nº 5.296/2004, art. 38, § 3º	Exige que a frota de veículos das empresas concessionárias e permissionárias do transporte coletivo rodoviário deve estar acessível
2005	Norma ABNT NBR 15.320/2005	Estabelece parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade ao transporte coletivo rodoviário (ponto de parada, terminal rodoviário, bilheteria e ônibus)
2006	Res. Conmetro nº 04/2006	Vinculação da norma ABNT NBR 15.320
2008	Portaria INMETRO nº 168/2008	Normas de Adaptação de veículos entre 1999 e 2008
2008	Portaria INMETRO nº 459/2008	Regulamento para veículos novos, que deu origem à Portaria nº 152/2009.

PLATAFORMAS ELEVATÓRIAS EM ÔNIBUS INTERESTADUAL:
regulamentação de Política Pública de acessibilidade

2009	Portaria INMETRO nº 152/2009	Estabelece a partir de 02/01/2010 a necessidade de certificação dos veículos acessíveis
2010	Portaria INMETRO nº 290/2010	Estabelece condições adicionais para certificação dos veículos acessíveis.
2012	Resolução ANTT nº 3.871/2012	Estabelece procedimentos a serem observados pelas empresas transportadoras para assegurar condições de acessibilidade, estendendo obrigações às empresas do transporte privado de fretamento.
2015	Lei nº 13.146/2015	Estatuto da Pessoa com Deficiência.
2015	Portaria INMETRO 164/2015	Aprova requisitos de conformidade para plataformas veiculares de veículos rodoviários
2015	Portaria INMETRO nº 269/2015 (atualizada)	A partir de 01 de julho de 2018 fica proibida a utilização de cadeiras de transbordo "na fabricação" de veículos acessíveis de característica rodoviária

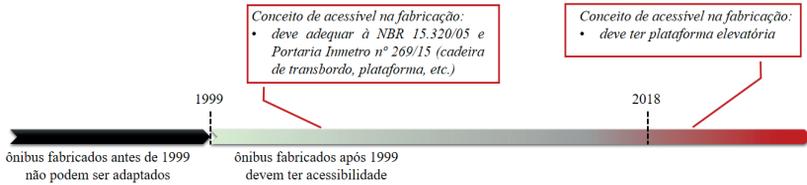
Fonte: elaborado pelos autores.

Em suma, todos os veículos fabricados a partir de 1999 devem ter "acessibilidade" para o TRIP, mas em duas diferentes situações:

- (i) ônibus considerado acessível que possui plataforma elevatória;
- (ii) ônibus considerado acessível que não possui plataforma elevatória.

No entanto, reitera-se que veículos fabricados a partir de 2018 só têm a primeira opção (Figura 4).

Figura 4 – Resumo simplificado dos tipos de acessibilidade para o ano de fabricação do veículo



Fonte: elaborado pelos autores

3 REVISÃO DA LITERATURA

3.1 Avaliação de Resultado Regulatório (ARR)

36

A regulação está presente em setores, especialmente porque não são somente agências reguladoras que atuam nesse sentido. Por exemplo, o INMETRO, o Banco Central do Brasil (Bacen), a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), a Superintendência de Seguros Privados (SUSEP), a Receita Federal e alguns Ministérios não são instituições intituladas “agência reguladoras”, mas também exercem atividades regulatórias, impondo normas e regras em vários setores. Essa mesma característica também está presente em outros órgãos e autarquias do Poder Público (BRASIL, 2018).

Diante dessa amplitude regulatória constata-se a importância de regular por evidências, ou seja, melhorar a regulação mediante pesquisas e estudos (OCDE, 2015). No Brasil esse tema é conhecido por “regulação responsiva” (BRASIL, 2018). Sobre esse aspecto Baldwin, Cave e Lodge (2010) trazem de forma consolidada uma série de técnicas para melhorar essa forma de atuação por parte do Governo. Dentre elas são propostas alternativas para quantificar as vantagens e desvantagens de uma norma, mediante métodos de custo-benefício, análise multicritério ou avaliações econométricas

(BALDWIN; CAVE; LODGE, 2010). De modo geral e no contexto brasileiro, Blanchet e Bubniak (2017) introduzem esses conceitos e essas técnicas na vertente da Análise de Impacto Regulatório (AIR), a qual é realizada previamente à realização da norma a fim de prever as futuras consequências do regulamento e auxiliar na tomada de decisão do ente público. Nesse sentido, Brasil (2018) implementou um guia que auxilia nessas boas práticas, tanto de AIR quanto de regulação por evidências (*lato sensu*).

Diversos trabalhos científicos apontam a relevância da regulação responsiva para os setores e o quanto isso influencia no dia-a-dia da sociedade. Nesse aspecto cita-se o estudo de Salvatori e Ventura (2012) que, ao analisar o contexto da Agência Nacional de Saúde Suplementar (ANS), ressalta a necessidade de formular políticas e diretrizes em conjunto com a regulação. Também destaca-se o estudo de Gamarra e Porto (2015), o qual conclui que a regulação, em conjunto com a ciência e a política têm potencial de melhorar a qualidade das decisões do Estado e reduzir as incertezas de entes regulados. Em ambos trabalhos levanta-se a importância de desenvolver instrumentos para essa finalidade.

37

No setor aéreo, aspectos de qualidade regulatória foram estudados por Oliveira, Lohmann e Costa (2016), enquanto que no setor energético esse tema foi analisado por Beltrame e Nascimento Neto (2018). Mello da Silva (2017) também enfatizou a importância da regulação responsiva no mercado de telecomunicações, comprovando a relevância desse tema para o país. Porém, nenhum desses estudos apontam explicitamente sobre a Avaliação de Resultado Regulatório (ARR).

A ARR é uma técnica sistemática de análise que corrobora com a melhoria da regulação. Também conhecida por uma AIR *ex post* (ou seja, uma AIR posterior à implantação da norma), a ARR busca

comparar as vantagens e desvantagens criadas por determinado regulamento, permitindo que o analista tenha subsídios para verificar se o normativo cumpriu o seu papel ou, eventualmente, está prejudicando a sociedade. Esse método não restringe técnicas específicas para quantificação dos resultados, sendo relativamente flexível de modo a se adequar a necessidade daquele que o utiliza. No entanto, é consenso que o maior desafio do método é o tratamento e a obtenção de dados/informações (BRASIL, 2018). O objetivo principal da ARR é aprofundar estudos e desenvolver pesquisa no sentido de constatar, por evidências, se o regulamento deve ser mantido, editado ou revogado.

3.2 Acessibilidade no Brasil: necessidade de ARR

A definição de acessibilidade dada pelo Decreto Federal nº 5.296/2004 é a “condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida”, por parte das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, dos espaços, equipamentos, meios de comunicação, sistemas de transporte, dentre outros. O Brasil trata esse conceito no contexto do “desenho universal”, ou seja, não se pode pensar em sistemas fragmentados que atendem a segmentos específicos e excluem outros (DE CARVALHO, 2015).

No âmbito social, diversos estudos apontam para a necessidade de aumentar a inclusão de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nos serviços de transporte (GOMES; REZENDE; TORTORELLI, 2010; SILVA *et al.*, 2016). No entanto, poucos deles efetivamente verificam o impacto econômico-financeiro gerado por decisões normativas que versam sobre esse aspecto e, tampouco, quem serão aqueles que desembolsarão os recursos necessários para colocar as regras em prática. Esse fator é importante pois, no Brasil, os custos das adequações às exigências normativas referentes

à acessibilidade no transporte público normalmente são absorvidos pelos próprios operadores.

Registra-se que o principal mecanismo existente de subsídio estatal à mobilidade das pessoas com deficiência é a renúncia fiscal na compra de veículos privados, tanto por parte da União (Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI) quanto dos Estados (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços – ICMS e Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores – IPVA). Portanto, os dados da Associação Brasileira das Indústrias e Revendedores de Produtos e Serviços para Pessoas com Deficiência (Abridef) comprovam o resultado já esperado: enquanto em 2014 apenas 2,5% do total de veículos novos vendidos no Brasil foram adquiridos diretamente para pessoas com deficiência, em 2017 essa participação cresceu para 8,6% (SASSATELLI, 2018). Apenas para conhecimento, no sentido oposto para o mesmo período, houve queda de 33% na quantidade de passageiros transportados nos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros, caindo de aproximadamente 52 milhões em 2014 para cerca de 39 milhões em 2017 (CNT, 2018). Diante desse contexto, é conveniente refletir se o governo está (ou não) aplicando os incentivos corretos, bem como analisar se o que é percebido hoje representa a intenção do Estado outrora demonstrada para o setor.

39

4 COLETA E CONSOLIDAÇÃO DE DADOS

Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), estima-se que 6,7% da população brasileira em 2017 possuía alguma deficiência (IBGE, 2018). Por meio do mesmo estudo, o IBGE (2018) estratificou o percentual de brasileiros em quatro tipos distintos de deficiência obtendo os seguintes resultados – lembrando que um cidadão pode ter mais de uma deficiência:

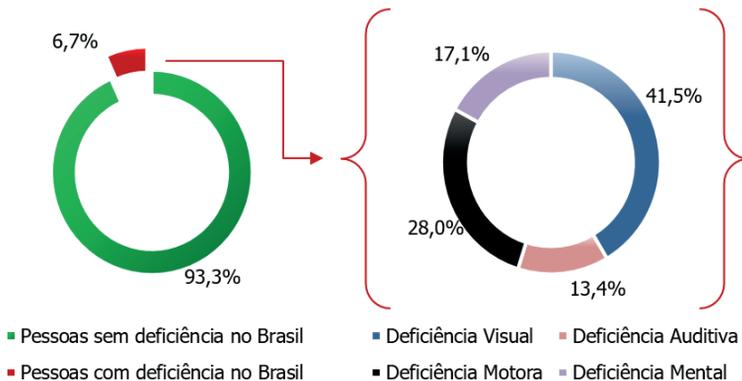
- (i) 3,4% possuem deficiência visual;

- (ii) 1,1% deficiência auditiva;
- (iii) 2,3% deficiência motora;
- (iv) 1,4% deficiência mental.

Em se tratando da necessidade de assegurar as condições de acessibilidade, entende-se que a vertente legal e regulamentar do assunto em discussão visa beneficiar especialmente pessoas com deficiência motora, ou seja, 2,3% de toda a população brasileira – ou 28% de todos os deficientes do Brasil, conforme a Figura 5 (IBGE, 2018).

Figura 5 – Percentual da população com e sem deficiência no Brasil

40

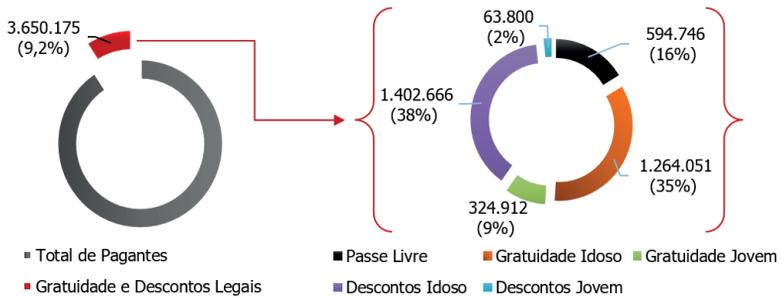


Fonte: IBGE (2018)

No âmbito do TRIP, considerando a demanda declarada para os serviços regulares ofertados com ônibus do tipo rodoviário (longa distância), a ANTT registrou 39,7 milhões de passageiros transportados em 2017, sendo 36,1 milhões de pagantes e os 3,6 milhões restantes como beneficiários de gratuidades e descontos legais (ANTT, 2017). Desses usuários que têm direito à gratuidade e descontos legais destacam-se 594,7 mil (16,3%) transportados por meio do programa intitulado “Passe Livre”, o que corresponde a 1,5%

de todos os usuários dos serviços (ANTT, 2017). Essas informações estão apresentadas na Figura 6.

Figura 6 – Perfil dos usuários dos serviços regulares de TRIP.



Fonte: ANTT (2017)

O programa “Passes Livres” foi instituído pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, o qual garante às pessoas com deficiência e comprovadamente carentes o acesso gratuito ao transporte coletivo interestadual por rodovia, ferrovia e barco. Esse benefício é ofertado às pessoas com deficiência física, mental, auditiva, visual, múltipla, com ostomia ou doença renal crônica.

41

Considerando que 2,3% da população brasileira tem deficiência motora (IBGE, 2018), e pressupondo que esse percentual se aplicaria ao TRIP, é possível estimar que foram transportados 913,1 mil passageiros com deficiência motora em 2017 nos serviços regulares (ANTT, 2017). No entanto, destaca-se que aproximadamente 28% daqueles que têm alguma deficiência, possuem deficiência motora (IBGE, 2018), fazendo com que desses 913,1 mil passageiros com deficiência, estimam-se que 166,5 mil potencialmente utilizaram “Passes Livres” e não pagaram passagem. Claro, trata-se de uma estimativa uma vez que não há informações disponíveis sobre isso e que nem todos aqueles que apresentam deficiência podem se

enquadrar como “comprovadamente carentes”. Essas aproximações de cálculos estão apresentadas respectivamente nas Equações 1 e 2:

$$\text{“Deficientes motores no TRIP}=39,7\text{milhões} \times 2,3\%=913,1\text{mil”} \quad (1)$$

$$\text{“Deficientes motores que utilizaram o Passe Livre}=594,7\text{mil} \\ \times 28\%=166,5\text{mil”} \quad (2)$$

4.1 ARR – Impactos econômicos nos serviços regulares de TRIP

42

A partir dos dados da ANTT (2017), constata-se que existiam 5.745 ônibus ativos nos serviços regulares de TRIP no ano de 2017. Para este estudo partiu-se do pressuposto de que 100% dessa frota deva ser acessível por meio de plataformas elevatórias, em busca das diretrizes legais e normativas vigentes. Claro, trata-se apenas de uma suposição nesse momento transitório, uma vez que ainda há veículos que operam com outros níveis de acessibilidade (tal como cadeira de transbordo). Ademais, presumiu-se que toda a frota cadastrada na ANTT não tenha elevador, uma vez que o veículo que porventura possua esse dispositivo já desembolsou recursos específicos para essa finalidade. Para isso considerou-se que uma plataforma elevatória custasse R\$18.826,25, conforme média das informações públicas disponibilizadas pela ANTT (2014) e pelo INMETRO (2016). Essas informações estão na Tabela 2.

Tabela 2 – Custo estimado de uma plataforma elevatória instalada em ônibus rodoviário

Referência	Menor Valor	Maior Valor	Média
INMETRO (2016)	R\$ 8.755,00	R\$ 17.550,00	R\$ 13.152,50
ANTT (2014)	R\$ 19.000,00	R\$ 30.000,00	R\$ 24.500,00
		Média:	R\$ 18.826,25

Estima-se, mediante Equação 3 e baseado nos pressupostos citados, que o custo adicional total para adequação de toda essa frota seria de R\$ 108,2 milhões.

“Custo adicional para frota acessível = R\$18,8mil × 5.745 = R\$108,2 milhões” (3)

Para continuidade dessa análise, considerou-se também que os custos anuais acumulados para 5 anos de manutenção de uma plataforma elevatória seriam equivalentes ao valor atual de aquisição de um novo equipamento (ou seja, vida econômica da plataforma equivale a 5 anos). Com isso, pode-se estimar de forma simplificada que a cada ano haveria um custo adicional no sistema de TRIP de R\$ 21,6 milhões para que a frota dos serviços regulares seja 100% acessível por meio de elevadores, conforme Equação 4.

“Custo adicional por ano =” “R\$108,2mi” / “5 anos” “ = R\$21,6 milhões” (4)

43

Reitera-se que em 2017 foram transportados 39,7 milhões de passageiros, dos quais estima-se que foram transportados 913,1 mil com deficiência motora, que potencialmente utilizariam elevadores. Claro, trata-se “potencialmente” pois nem toda deficiência motora exigiria o uso de plataformas elevatórias, tais como pessoas com deficiência em membros superiores. No entanto, sendo um pouco conservador, este estudo reconhece que não seriam apenas “pessoas com deficiência motora” que utilizariam o dispositivo elevatório, mas todos aqueles indivíduos que estivessem com mobilidade reduzida, tais como idosos ou gestantes em situações delicadas de locomoção ou pessoas debilitadas temporariamente (por exemplo, aquelas que passaram por cirurgias recentes, ou quebraram algum membro inferior). Isso posto e para fins de cálculo, dobrou-se esse quantitativo para 1,8 milhão de passageiros que potencialmente utilizariam a plataforma elevatória em um ano.

Como resultado, supondo que cada usuário de elevador tivesse que arcar com o custo de utilização desse equipamento, o valor de sua passagem deveria ser elevado, em média, em R\$ 12,00 conforme Equação 5. Claro, trata-se de um aumento médio por passagem a partir de dados gerais do TRIP no Brasil, o qual naturalmente varia conforme a distância percorrida pelo veículo ao longo das linhas.

$$\text{“Aumento da passagem ao usuário do elevador = } \\ \text{R\$21,6mi / 1,8mi = R\$12,00} \quad (5)$$

Porém, sabe-se que não é assim que funciona no Brasil. Em geral, o aumento dessa passagem é repassado a todos os passageiros pagantes do sistema, uma vez que não há subsídios federais nesse sentido. Portanto, conforme os dados da ANTT (2017), pode-se estimar que o aumento médio da passagem a todos os usuários pagantes seria de R\$ 0,60, conforme Equação 6. Destaca-se que não foram considerados aspectos referentes às receitas acessórias dos serviços regulares, tais como diluição dos custos no transporte de bagagens e encomendas. Isso porque, devido à instalação da plataforma elevatória, essa diluição pode não ser constatada em algumas situações, uma vez que o dispositivo poderia ocupar parte do bagageiro do veículo e consequentemente reduzindo sua capacidade de carga.

$$\text{Aumento da passagem aos usuários pagantes = } \\ \text{R\$21,6mi / 36,1mi = R\$0,60} \quad (6)$$

Apenas para fins de referência, o preço médio da passagem de ônibus comprada online no Brasil em 2016 foi de R\$ 92,49 (ClickBus, 2017), variando consideravelmente entre as regiões do país (Tabela 3). Isso pode significar que o aumento das passagens aos pagantes de R\$0,60 seria, em média, menos de 1% do preço médio das passagens, mas se esse aumento fosse repassado apenas ao usuário

da plataforma elevatória (ou seja, R\$12,00), o aumento seria de quase 13% da tarifa.

Tabela 3 – Valor médio da passagem vendida em 2016 pela internet.

Região	Valor Médio Da Passagem
Centro-Oeste	R\$94,95
Nordeste	R\$82,40
Norte	R\$139,48
Sudeste	R\$90,86
Sul	R\$103,86

Fonte: ClickBus (2017)

Portanto, o custo adicional estimado anteriormente pela Equação 4 de R\$21,6 milhões por ano para que toda a frota de serviço regular de TRIP fosse acessível por meio de plataformas elevatórias, embora seja relevante, corresponde a um aumento médio de quase 1% do valor da passagem aos pagantes. Isso justificaria a política pública tomada, uma vez que o usuário de um serviço regular muitas vezes não tem a opção de escolher qual veículo que será utilizado em seu transporte. Em outras palavras, constata-se que foi acertada e eficaz a exigência de elevadores em ônibus que prestam serviços regulares de TRIP.

45

4.2 ARR – Impactos econômicos nos serviços de fretamento de TRIP

No mesmo sentido do estudo sobre o transporte regular, inicia-se a análise para os serviços de TRIP sob regime de fretamento interestadual. Acerca disso, esclarece-se que os serviços de fretamento regulados pela ANTT podem ser prestados sob as seguintes formas, nos termos da Resolução ANTT nº 4.777/15:

- a) Fretamento Turístico: realizado conforme modalidades turísticas definidas em legislação, normalmente em circuito fechado, e em caráter ocasional (ex. locação de veículo por uma companhia turística do Distrito Federal para uma excursão em Caldas Novas-GO).
- b) Fretamento Eventual: realizado normalmente em circuito fechado, em caráter ocasional e com lista de passageiros, sem a finalidade turística (ex. locação por um grupo de pessoas para se deslocarem de São Paulo para o Distrito Federal a fim de participarem de uma audiência pública no Congresso Nacional).
- c) Fretamento Contínuo: realizado sempre em circuito fechado, por período determinado e com relação de passageiros, com quantidade de viagens, frequência e horários pré-estabelecidos (ex. transporte de empregados ou colaboradores de empresas que normalmente moram em um município fronteiriço de uma Unidade Federativa e se deslocam para município de outro Estado).

46

Destaca-se que a regra geral do fretamento é que ele deve ser realizado em “circuito fechado”. A Resolução ANTT nº 4.777/15 traz que “circuito fechado” é a realização de viagem de um grupo de passageiros com motivação comum, o qual parte de uma origem a um ou mais destinos, retornando posteriormente ao local de partida por meio do mesmo veículo que efetuou o transporte de ida. Isso faz com que o serviço de fretamento seja destinado à condução de grupo definido de pessoas, com contrato específico e sem cobrança individual de passagens. Ou seja, trata-se de um transporte que não possui caráter de serviço aberto ao público.

Sendo assim, ao contrário do serviço regular, o usuário dos serviços de fretamento tem liberdade total para definir as características

principais do veículo que será utilizado no transporte. Esse fator faz com que, sempre que necessário, um contratante possa exigir que o veículo prestador de serviço possua acessibilidade por meio de plataforma elevatória e, conseqüentemente, pagaria a mais por isso.

Quando o regulador e o legislador exigiram a acessibilidade aos serviços de fretamento, respectivamente mediante Resolução ANTT nº 3.871/12 e pelo art. 49 da Lei nº 13.146/15, naquela época a “acessibilidade” poderia ser dada de forma mais “econômica” do que a instalação de elevadores (por exemplo, com a utilização de cadeira de transbordo). No entanto, quando a Portaria INMETRO nº 269/15 impôs que os veículos rodoviários novos fossem sempre fabricados com plataforma elevatória, deu-se um contexto bastante diferente daquilo inicialmente estabelecido, imputando novos custos ao setor. Uma das justificativas apresentada pelo INMETRO acerca da matéria foi a seguinte (INMETRO, 2016):

O estudo identificou três diferentes modelos de plataforma elevatórias que podem ser utilizadas na adaptação da frota de ônibus rodoviários. Os valores variam de R\$ 8.755,00 a R\$ 17.550,00. Os cálculos elaborados consideraram custo de adaptação, inspeção e faturamento anual do setor e demonstram que as adaptações segundo esses modelos não causariam forte impacto econômico ao setor que fatura cerca de 3 bilhões anuais.

Do ponto de vista social a adaptação de ônibus rodoviários permitirá melhores condições de acessibilidade, beneficiando potencialmente mais de 13 milhões de pessoas com problemas de locomoção, dentre eles idosos e portadores de deficiência motora.

O Estudo não é conclusivo uma vez que a revisão da norma técnica em questão encontra-se em estágio inicial. Entretanto, este estudo justifica a importância da revisão da mesma e da participação do Inmetro na busca por soluções

de acessibilidade às pessoas com necessidades especiais.

Por um lado, entende-se que a análise realizada pelo INMETRO simplesmente utilizou como pressuposto para implantação dessa regra um indicativo de que “não causaria forte impacto”, pois o setor fatura cerca de “3 bilhões anuais” (INMETRO, 2016). Por outro, deixou claro que não se trata de um estudo conclusivo.

Diante desse cenário, esta ARR vem complementar os estudos do INMETRO no que tange às informações e dados, lembrando que o citado “setor” é muito amplo e envolve serviços distintos, tal como é o caso do fretamento. Acredita-se que esse estudo do INMETRO foi importante para aquele momento, mas que ele detinha poucas evidências capazes de subsidiar a decisão outrora tomada. De qualquer forma, este estudo aprofunda a análise e recomenda a necessidade de revisão normativa e legal pois, para alguns serviços, aquela imposição de exigir elevadores em todos os ônibus rodoviários novos pode não apresentar os resultados socioeconômicos esperados.

48

Isso posto, fez-se um breve levantamento constatando que, apenas na ANTT (2017), existiam 14.288 veículos cadastrados (dada de referência 01 de setembro de 2017), distribuídos da seguinte maneira (Tabela 4):

Tabela 4 – Quantidade de veículos de fretamento registrados na ANTT.

Data de Fabricação	Quantidade de Veículos
Fabricados até dez/1998	2.681
Fabricados entre jan/1999 e dez/2008	4.807
Fabricados a partir de jan/2009 até set/2017	6.800
Total:	14.288

Fonte: ANTT (2017).

A fim de manter um padrão metodológico, utiliza-se o mesmo pressuposto já aplicado neste trabalho, ou seja, supondo que fosse necessário renovar 100% dessa frota por veículos com elevadores e que cada veículo com elevador custasse em média R\$18,8 mil a mais que um veículo equivalente, mas sem plataforma elevatória. O custo adicional para a frota acessível, exclusivamente para os veículos de fretamento, seria de R\$267 milhões conforme a Equação 7:

$$\begin{aligned} \text{Custo adicional para frota acessível} &= \\ R\$18,8\text{mil} \times 14.288 &= R\$267 \text{ milhões} \end{aligned} \quad (7)$$

Considerando também que a vida econômica de uma plataforma seja de 5 anos, pode-se estimar de forma simplificada, que cada ano haveria um custo adicional aos serviços de fretamento interestaduais de R\$53,8 milhões para que a frota dos serviços regulares seja 100% acessível por meio de elevadores, conforme Equação 8.

$$\begin{aligned} \text{Custo adicional por ano} &= \\ R\$267\text{mi} / 5 \text{ anos} &= R\$53,8 \text{ milhões} \end{aligned} \quad (8)$$

Os serviços de fretamento não são ofertados “por passageiro”, mas sim “por viagem”. Com isso, identificou-se que em 2017 foram realizadas 283.581 viagens (ANTT, 2017). Usando dados do IBGE (2018), 2,3% da população brasileira tem deficiência motora. Assim, seria possível estimar que 2,3% das viagens de fretamento exigiriam acessibilidade.

Pelos mesmos motivos apontados anteriormente, dobrou-se esse montante para fins de cálculo, sendo considerado que 4,6% das viagens de fretamento exigiriam acessibilidade. Assim, por meio da Equação 9 calcula-se que efetivamente haveria necessidade de acessibilidade em 13.044 viagens de fretamento interestadual a cada ano. Tratam-se de viagens que provavelmente transportariam alguma pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida

$$\text{Viagens com utilização de elevadores} = \\ 283.581 \times 4,6\% = 13.044 \quad (9)$$

Com essa informação, pode-se calcular o custo global extra que os usuários brasileiros do serviço arcam para cada viagem que efetivamente utilizaria o elevador. Esse cálculo é realizado dividindo o resultado da Equação 8 pelo resultado da Equação 9, conforme mostra a Equação 10, e resulta no valor adicional de R\$4.124,00 por viagem. Esse valor "adicional" corresponde apenas aquilo "a mais" que se paga por exigir plataformas elevatórias em todos os veículos de fretamento, e considera o rateio dos custos globais pelo provável uso real do equipamento.

$$\text{Aumento dos custos por viagem} = \\ R\$53,8\text{mi} / 13,0\text{mil} = R\$4.124,00 \quad (10)$$

50

Na hipótese do INMETRO permitir a comercialização de veículos novos sem elevadores para empresas de fretamento, ou seja, flexibilizar o art. 1º da atual Portaria nº 269/2015, o cálculo seria diferente. Nessa situação, considerando a idealidade, dos 14.288 veículos cadastrados para fretamento, apenas 657 deveriam ter plataformas elevatórias (ou seja, 4,6% deles, conforme o pressuposto de que a quantidade de veículos com elevadores deveria ser proporcional à população que exigiria esses dispositivos). Destaca-se que os demais veículos estariam acessíveis, mas não por meio de elevadores. Considerando isso, o custo global seria calculado pela Equação 11, em analogia à Equação 7 anterior, resultando em R\$12,3 milhões à sociedade.

$$\text{Custo adicional para frota acessível} = \\ R\$18,8\text{mil} \times 657 = R\$12,3 \text{ milhões} \quad (11)$$

Também utilizando o mesmo pressuposto de vida econômica da plataforma de 5 anos, estima-se pela Equação 12, em analogia à Equação 8 anterior, o custo adicional por ano de R\$2,4 milhões.

$$\text{Custo adicional por ano (novo cenário)} = \\ \text{R\$12,3mi} / 5 \text{ anos} = \text{R\$2,4 milhões} \quad (12)$$

Por fim, considerando que esses veículos com plataformas elevatórias seriam utilizados apenas para as viagens que efetivamente demandariam o uso do dispositivo, ou seja, nas 13.044 viagens anteriormente calculadas pela Equação 9. Isso resultaria em um aumento de R\$184,00 por viagem, conforme Equação 13, muito aquém dos R\$4.124,00 calculados previamente na Equação 10.

$$\text{Aumento dos custos por viagem} = \\ \text{R\$2,4mi} / 13,0\text{mil} = \text{R\$184,00} \quad (13)$$

Ou seja, a forma com que o INMETRO editou a Portaria nº 269/2015 faz com que os custos globais do país com os serviços de fretamento sejam elevados, de R\$2,4 milhões por ano (custo das plataformas elevatórias que efetivamente seriam utilizadas), para R\$53,8 milhões por ano. Trata-se de um fardo regulatório anual de R\$51,4 milhões que poderia ser evitado, uma vez que esse valor corresponde a um investimento em elevadores provavelmente inutilizados. Por meio dessa análise constata-se por evidências que, no âmbito dos serviços de fretamento, a Portaria INMETRO poderia ser reanalisada para melhor adequação à realidade socioeconômica do país.

51

5 RESULTADO DA ARR: POSSÍVEIS FALHAS (E RESERVA) DE MERCADO

Diante do exposto, estimou-se um fardo regulatório anual de R\$51,4 milhões à sociedade apenas considerando os serviços interestaduais de fretamento, que deverá manter plataformas elevatórias as quais raramente serão utilizada em determinados veículos. Claro, o estudo não é completamente exaustivo por possuir alguns pressupostos e suposições devido à ausência de dados, mas é uma análise essencial

para identificar a “ordem de grandeza monetária” que envolve a matéria.

Por isso mesmo, além desse fato, é importante alertar o Poder Público que algumas decisões podem ser sido tomadas de forma enviesada, carecendo da aplicação da técnica do pensamento sistêmico. Por exemplo, vislumbra-se perda do bem-estar social coletivo, de forma reflexa, o possível benefício a alguns agentes econômicos específicos que têm interesse direto nessa matéria. Acerca disso destacam-se os organismos certificadores e os fabricantes de plataformas elevatórias, os quais seriam incentivados a partir dessa regulamentação. Há entendimento que os atuais moldes do normativo do INMETRO, mesmo que de forma involuntária, criam reserva de mercado a esses agentes econômicos. Isso porque eles aufeririam maiores lucros devido ao aumento exacerbado da comercialização de seus produtos.

52

Sobre isso, lembra-se de forma análoga ao caso do “kit de primeiros socorros” regulamentado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) mediante Resolução nº 42/1998, exigindo esse dispositivo em todos os veículos automotores. Claro, o instrumento foi revogado em 14 de abril de 1999 por diversas razões, dentre elas, a possível reserva de mercado e a não efetividade da norma.

Voltando ao tema em cena, a Portaria nº 269/15 do INMETRO pode, inclusive, afetar o setor de fabricação de chassis e carrocerias de ônibus, tendo em vista que o empresário que presta serviços de fretamento pode adiar a compra de veículos novos para manter seus veículos acessíveis por meio da cadeira de transbordo na busca por estratégias econômicas e concorrenciais. Isso tem potencial de gerar um colapso momentâneo no mercado automotivo e impactar em centenas de trabalhadores que atuam na cadeia de suprimentos desse setor.

Ademais, é válido alertar que algumas empresas que prestam o serviço regular de TRIP também poderiam ser beneficiadas. Isso porque essas empresas, em regra, se habilitam concomitantemente para realizar o transporte regular e aquele serviço por fretamento e, devido às exigências para operação das linhas regulares, já devem ter todos os seus veículos adaptados. Portanto, por um lado essa economia de escala e escopo beneficia as empresas que fazem os serviços regulares de TRIP em conjunto com os serviços de fretamento, mas por outro, prejudica o pequeno empresário que presta apenas o serviço de fretamento.

Isso porque a exigência aumenta os custos do serviço de fretamento, fazendo com que as empresas de menor porte possam não ter condições de arcar com os custos de se manterem na regularidade. Assim, de modo potencializado, as empresas de TRIP que prestam simultaneamente o serviço regular e fretado teriam vantagem em dobro, pois podem utilizar os mesmos veículos para ambos os serviços, atendendo às imposições normativas com custos inferiorizados.

53

6 CONCLUSÃO

Este artigo teve como objetivo verificar se a regulamentação da Política Pública de acessibilidade plena dos usuários dos serviços de TRIP está alinhada ao atual cenário socioeconômico do país, especialmente no que tange à obrigatoriedade de plataformas elevatórias em ônibus rodoviários novos. Foi utilizado o método conhecido por Avaliação de Resultado Regulatório (ARR). Como conclusão, constatou-se que a obrigatoriedade de fabricação de ônibus com elevadores atendem aos anseios dos usuário do transporte de serviços regulares de TRIP (cujas passagens são normalmente vendidas em guichês de rodoviárias). No entanto, a impossibilidade de adquirir veículos sem elevadores prejudica aqueles usuários e prestadores dos serviços de fretamento (realizado sob contratos específicos).

Como resultado, o estudo aponta a importância de rever a regulamentação atual a fim de permitir a venda de veículos zero quilômetro sem plataformas elevatórias para serem utilizados nos serviços de ônibus fretados, os quais não são “públicos”. Estima-se que a atual regulamentação impõe um custo adicional de R\$ 51,4 milhões por ano ao setor, e potencializa a criação de novas falhas de mercado em um ambiente que muda frequentemente devido aos avanços tecnológicos.

Flexibilizar esse normativo permitiria que o empresário de ônibus prestasse serviço de fretamento com veículos zero quilômetros a um custo menor e, caso queira, possa adquirir um veículo novo com plataforma elevatória para fins de diferencial mercadológico. Trata-se de buscar um princípio de livre concorrência em um ambiente de relações comerciais contratuais, sem características de serviço aberto ao público.

54

O estudo também sugere que a melhor regulamentação da matéria se daria no âmbito da ANTT, e não do INMETRO. Ou seja, a regulação responsiva deve versar sobre a prestação do serviço e não sobre a fabricação do veículo.

Outro aspecto a ser destacado e que exige cautela nesse cenário é a necessidade de promover “desenho universal” da acessibilidade. Isso porque o ônibus que presta serviço de fretamento é proibido de embarcar e desembarcar passageiros em terminais rodoviários, os quais têm a obrigação da acessibilidade já regulamentada. Sob esse aspecto, seria contrassenso exigir acessibilidade exclusivamente por meio de elevadores em veículos fretados, sendo que o usuário, em algumas situações, sequer conseguiria embarcar ou desembarcar em local com acessibilidade plena (ex. embarque/desembarque em praças, calçadas ou ruas muitas vezes sem requisitos mínimos para o portador de deficiência ou mobilidade reduzida). Tal fato exigiria

um esforço sistêmico entre os diversos agentes públicos envolvidos na regulamentação da matéria.

Ademais, acredita-se na importância do governo proporcionar subsídios ou incentivos fiscais ou financeiros na execução de sua própria Política Pública. Considerando que há interesse em acessibilidade plena no transporte coletivo rodoviário de passageiros, acredita-se que é necessário incentivá-la em padrões superiores, ou ao menos similares, àqueles indivíduos que adquirem carros próprios particulares (isenções de IPI pela União, e/ou ICMS/IPVA pelos Estados).

Por fim, entende-se que a proposta de revisão do arcabouço legal, normativo e regulatório aqui apresentada não retira “direitos” de acessibilidade às pessoas com mobilidade reduzida, pois todos os veículos permaneceriam acessíveis por outros meios. Ao contrário, a proposta busca a readequação desses instrumentos à realidade socioeconômica do setor, de forma sistêmica, razoável e proporcional. Essas sugestões seguem as diretrizes da boa prática regulatória, pois são apresentadas por meio de evidências.

55

REFERÊNCIAS

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Estatísticas e estudos de serviços de transporte de passageiros:** dados operacionais – ano de 2017. Brasília-DF, 2017. Disponível em: http://www.antt.gov.br/passageiros/Dados_Operacionais. Acesso em: 05/10/2018.

BALDWIN, R.; CAVE M.; LODGE, M. **The Oxford Handbook of Regulation, Oxford:** Oxford University Press, Sep. 2010. DOI: 10.1093/oxfordhb/9780199560219.001.0001.

BELTRAME, B.; NASCIMENTO NETO, J. O. O papel da ANEEL na regulação do setor elétrico brasileiro. **Cadernos da Escola de Direito**, v. 27, n. 1, p. 1-19, 2018.

BLANCHET, L. A.; BUBNIAK, P. L. T. Análise de Impacto Regulatório: uma ferramenta e um procedimento para a melhoria da regulação. **Pensar-Revista de Ciências Jurídicas**, v. 22, n. 3, 2017. DOI: <http://dx.doi.org/10.5020/2317-2150.2017.4219>.

BRASIL. **Diretrizes gerais e guia orientativo para elaboração de Análise de Impacto Regulatório – AIR**. Casa Civil da Presidência da República – Brasília-DF. 108 p. 2018.

CASADAPTADA. Ônibus rodoviários devem ter plataforma elevatória a partir de 1º de julho. 06 de abril de 2016. Disponível em: <http://www.casadaptada.com.br/2016/04/onibus-rodoviaros-devem-ter-plataforma-elevatoria-partir-de-1o-de-julho/>. Acesso em 08/10/2018.

CLICKBUS. **Estudo E-Rodoviário**: informações do e-commerce no setor rodoviário. 1º semestre, 2017. 3ª edição. 2017.

CNT – Confederação Nacional do Transporte. **Anuário CNT do transporte**: estatísticas consolidadas. Transporte rodoviário de passageiros. Brasília-DF. 2018.

DE CARVALHO, C. H. R. **Políticas de melhoria das condições de acessibilidade do transporte urbano no Brasil**. Texto para discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), nº 2139, Brasília-DF. 2015.

GAMARRA, T. P. N.; PORTO, M. F. S. Regulação em saúde e epistemologia política: contribuições da ciência pós-normal para enfrentar as incertezas. **Organizações & Sociedade**, v. 22, n. 74, p. 405-422, 2015.

GOMES, A E. G.; REZENDE, L. K.; TORTORELLI, M.F. P. Acessibilidade e deficiência: análise de documentos normativos. **Cadernos de Pós-graduação em Distúrbios do Desenvolvimento** – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, v.10, n.1, p.130-137, 2010.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Estudos e análises**: informações demográficas e socioeconômicas. Panorama nacional e internacional da produção de indicadores sociais – grupos populacionais específicos e uso do tempo. Rio de Janeiro. 2018.

Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101562.pdf>. Acesso em: 05/10/2018.

INMETRO – Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia. **Estudo de impacto e viabilidade para acessibilidade no transporte coletivo rodoviário**. 2016. Disponível em: http://www.inmetro.gov.br/qualidade/iaac/pdf/transporte_coletivo_rodoviario.pdf. Acesso em 08 de outubro de 2018

MELLO DA SILVA, J. M. A. M. A Regulação Responsiva das Telecomunicações: Novos horizontes para o controle de obrigações pela Anatel. **Revista de Direito, Estado e Telecomunicações**, v. 9, n. 1, p. 183-208, 2017.

OCDE – Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico. **Regulatory Policy Outlook 2015**, Capítulo 5, OECD Publishing, Paris. 2015. Disponível em: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/governance/oecd-regulatory-policy-outlook-2015_9789264238770-en#page120. Acesso em 10/09/2018.

57

OLIVEIRA, A. V. M; LOHMANN, G.; COSTA, T. G. Network concentration and airport congestion in a post de-regulation context: A case study of Brazil 2000–2010. **Journal of Transport Geography**, v. 50, p. 33-44, 2016.

SALVATORI, R. T.; VENTURA, C. A. A. A Agência Nacional de Saúde Suplementar – ANS: onze anos de regulação dos planos de saúde. **Organizações & Sociedade**. v. 19, n. 62, 2012.

SASSATELLI, C. **Venda de carros para pessoas com deficiência (PCD) aumenta 35% em 2017**. Revista Autoesporte. Publicada em 28 de fevereiro de 2018. Disponível em: <https://revistaautoesporte.globo.com/Noticias/noticia/2018/02/venda-de-carros-para-pessoas-com-deficiencia-pcd-aumenta-35-em-2017.html>. Acesso em 08/10/2018.

SILVA, T. N. R.; SOUZA GUARDA, J. B.; SILVA, L. L. G.; FIGUEIREDO, J. P.; MENEGON, N. L. **Passageiros com deficiência no transporte aéreo brasileiro: diferentes atores**,

Hugo Alves Silva Ribeiro, Alexandre Pereira da Silva,
Nathane Eva Santos Peixoto e Carlos Henrique Rocha

perspectivas semelhantes. São Carlos: Universidade Federal de São
Carlos. 2016.