

Percepções de Empresas de Transporte Coletivo Urbano do Brasil com Relação Ao Atendimento da Norma de Acessibilidade: Um Estudo Quantitativo

RESUMO

Este artigo é o resultado de um levantamento tipo *survey*, realizado em empresas de transporte coletivo de passageiros do Brasil, que buscou identificar a percepção das mesmas em relação à adaptação da frota de seus veículos em atendimento às regulamentações de acessibilidade no transporte público de passageiros. Para tal, foi elaborado um questionário fechado, por meio do qual foram pesquisados aspectos relacionados à adaptação da frota de veículos, percepções e expectativas das empresas, bem como os impactos decorrentes. O questionário foi enviado de forma eletrônica para as empresas, recebendo-se 155 retornos. Os resultados mostraram que 42,6% das empresas possuem de 11 a 30% de sua frota adaptada, ou seja, menos da metade de seus veículos seguem os requisitos de acessibilidade. Além disso, as empresas relataram que a adaptação dos veículos causa aumento de custos e benefícios apenas aos usuários, sendo que não há nenhum tipo de incentivo governamental às empresas. A situação se agrava ainda mais para as empresas com menor frota.

Palavras-chave: Transporte Coletivo Urbano, Norma de Acessibilidade, Estudo quantitativo.

1 INTRODUÇÃO

A conscientização sobre a responsabilidade social das organizações tem aumentado devido a razões como globalização, necessidade de maior mobilidade e acessibilidade, bem como a maior disponibilidade de comunicação instantânea, significando que indivíduos e organizações em todo o mundo estão tendo maior facilidade em tomar conhecimento sobre as decisões e atividades adotadas por uma empresa, mesmo as mais distantes. Dessa forma, esses fatores proporcionam às organizações a oportunidade de obterem benefícios com a aprendizagem sobre novas formas de fazer as coisas e solucionar problemas (ABNT, 2010).

Ao longo dos últimos anos, leis e normas surgiram para regulamentar a inclusão de pessoas com deficiências ao mercado de trabalho como pode ser constatado na lei 8213 de 24 julho de 1991, também conhecida por leis de cotas, que proporciona a estas pessoas oportunidades por meio de obrigatoriedades exigidas junto às empresas privadas (BRASIL, 1991).

O censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2000 mostrava que 14,5% do total da população se declaravam como portadoras de deficiência, o que representava aproximadamente 24,6 milhões de pessoas da população Brasileira, já no último censo realizado em 2010 mostrava que o Brasil possui 45,6 milhões de pessoas que declararam possuir ao menos um tipo de deficiência, sendo que a segunda mais relatada foi a motora, o equivalente a 7% dos brasileiros.

Impulsionado por estes números o tema acessibilidade passa a ganhar importância a partir do ano de 2000, onde foi regulamentado pelas leis 10.048 e 10.098, tratando do atendimento prioritário e de acessibilidade nos meios de transporte (BRASIL, 2000). Segundo o decreto lei 5.296 de 02 de Dezembro de 2004, as empresas de transporte Público possuem um prazo de 10 anos para que tenham todos os seus veículos acessíveis, seja por adaptação ou por aquisição de veículos novos (BRASIL, 2004). Nesse trabalho, realizado também na forma de uma *survey*, é apresentada a percepção das empresas do setor sobre a implantação da norma de acessibilidade, que entrou em vigor a partir de março de 2009. O estudo foi realizado com empresas na área de transporte urbano de passageiros durante o período de

18/06/2013 a 01/07/2013, com base num questionário e foi conduzido em parceria entre a Universidade de Caxias do Sul (UCS) e a Marcopolo S/A, maior empresa encarregadora de ônibus do país.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 POPULAÇÃO COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL

No Brasil há duas normas internacionais devidamente ratificadas, o que lhes confere status de leis nacionais, que são a Convenção nº 159/83 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação Contra as Pessoas Portadoras de Deficiência, também conhecida como Convenção da Guatemala, que foi promulgada pelo Decreto nº 3.956, de 8 de outubro de 2001. Ambas conceituam deficiência, para fins de proteção legal, como uma limitação física, mental, sensorial ou múltipla, que incapacite a pessoa para o exercício de atividades normais da vida e que, em razão dessa incapacitação, a pessoa tenha dificuldades de inserção social (Ministério do Trabalho e Emprego, 2007).

No censo de 2000 o IBGE destacava 24,6 milhões de pessoas com deficiência onde 22,9% são pessoas com deficiência motora. Já no censo de 2010 as pessoas que apontavam ter algum tipo de deficiência no Brasil somam 45,6 milhões de brasileiros, sendo que aproximadamente 38 milhões vivem em áreas urbanas e 23,7 milhões estão em idade ativa. A segunda deficiência mais apontada foi a deficiência motora, somando 13,2 milhões de brasileiros. De posse destes dados, percebe-se um aumento considerável nos últimos dez anos de pessoas que apresentam alguma dificuldade para se locomover (IBGE, 2010).

Conforme Gonçalves (2006), o Brasil busca uma inclusão profissional, porém com políticas muito limitadas. Estas políticas estão concentradas do lado público na concessão de benefícios previdenciários e do lado privado com o sistema de cotas. Segundo Pastore (2000), em dezembro de 1975 a Organização das Nações Unidas (ONU) aprovou a declaração dos direitos das pessoas com portadoras de deficiência.

No ano de 1989, a lei 7.835 criou a Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE), que instituiu o apoio à pessoa com deficiência, sua integração social, entre outros. Em 2009, o CORDE se transformou na subsecretaria nacional de promoção dos direitos da pessoa com deficiência vinculada à secretaria especial dos direitos humanos, onde sua principal função é de fazer cumprir os direitos das pessoas com deficiência (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2007).

Em Agosto de 2009 o Congresso Nacional, mediante ao decreto lei 6.949, aprovou a convenção sobre os direitos das pessoas com deficiência e seu protocolo facultativo, assinado em Nova Iorque em 30 de março de 2007, cujo artigo 1º da convenção é promover, proteger e assegurar o exercício pleno equitativo de todos os direitos humanos e liberdades fundamentais para todas as pessoas com deficiência, promovendo o respeito pela sua dignidade inerente (BRASIL, 2009).

Em 1991 entra em vigor a legislação conhecida como lei de cotas, lei 8213, que garante a reserva de 2 a 5% de vagas para pessoas com deficiência em empresas com quadro de funcionários acima de 100 pessoas (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2007).

Além dos fatores individuais, sociais e econômicos, outro aspecto que dificulta a inserção da pessoa com deficiência no mercado de trabalho é a dificuldade encontrada quanto a sua locomoção em transporte público. O principal meio de transporte das cidades brasileiras é o ônibus, fato que confere ao país uma das maiores frotas do mundo, com cerca de 120 mil veículos (AGÊNCIA NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS, 2002).

2.2 ACESSIBILIDADE

Segundo Ferraz e Torres (2004), a acessibilidade está associada à facilidade de chegar ao local de embarque no transporte coletivo e de sair do local de desembarque, alcançando o destino final. É considerada um dos principais fatores que influem na qualidade do transporte público por ônibus.

Segundo a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), por intermédio da NBR 9050 de 2004, define acessibilidade como a possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamentos urbanos e elementos (ABNT, 2004).

Existem duas categorias de acessibilidade:

- a) A acessibilidade ao sistema de transporte: que mede a facilidade do usuário acessar o sistema de transporte coletivo em sua região de moradia ou trabalho.
- b) A acessibilidade ao destino: que mede, após o acesso ao sistema de transporte, a facilidade de se chegar ao destino desejado.

Devido a complexidade do termo acessibilidade, este trabalho adotou os conceitos do decreto 5.296 de 2004 que regulamentou a lei nº 10.098 e o decreto 10.048, ambos publicados em 2000. Estas legislações estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

A lei 5.296, introduziu o conceito de transporte acessível, do qual fazem parte os veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias, acessos e a operação, responsabilizando as empresas operadoras que atuam na área de atendimento aos usuários (BRASIL, 2004).

Esta lei estabeleceu um prazo de 12 meses para elaboração das normas para fabricação e adaptação de veículos acessíveis pelo Instituto de Metrologia Normalização e Qualidade Industrial (INMETRO) e um prazo de 24 meses, após a edição das normas técnicas, para a produção e adaptação dos veículos acessíveis. O prazo total para a substituição da frota de forma gradativa foi limitado a 120 meses após a publicação do decreto (BRASIL, 2004).

Na Portaria 260 de 2007 do INMETRO foi determinado o regulamento técnico para inspeção da adaptação de acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Nesta portaria, os proprietários de veículos aplicados ao transporte público de passageiros são responsáveis pela adaptação e inspeção, dentro do prazo de 24 meses, contados a partir da data da publicação (INMETRO, 2007).

Porém, em conformidade aos termos da Resolução nº 06 de 2009 do Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial (CONMETRO), o prazo final para as adaptações foi prorrogado para 31/7/2010 (CONMETRO, 2009). Dentre os objetivos da portaria nº 260 de 2007, está o estabelecimento de critérios para avaliação da conformidade da adaptação de acessibilidade de acordo aos requisitos da lei 5.296/04 (INMETRO, 2007).

Com relação às adaptações de acessibilidade dos veículos, a portaria define como modificações realizadas para tornar o veículo acessível à pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida, as adaptações deve seguir um critério de acordo ao ano de fabricação:

- a) adaptação tipo 1 para veículos produzidos entre 2007 e 2002, onde as adaptações são compostas pelo conjunto de adaptações tipo 2 e 3 que determina as adaptações no salão interno de passageiros como lugares reservados e sinalizações além de poder incluir a plataforma elevatória veicular;
- b) adaptação do tipo 2 para veículos produzidos entre 2001 e 1997, onde as adaptações são compostas pela adaptação tipo 3, onde determina o reposicionamento dos bancos reservados para próximo das portas e a melhoria da iluminação interna, e da região dos degraus;

- c) adaptação do tipo 3 para veículos produzidos até 1996 onde a principal mudança é a eliminação da passarela indutora de fluxo de passageiros e readaptação da catraca registradora de passageiros;
- d) adaptação do tipo 4 modificação todos os veículos independente do ano de fabricação composta pelas adaptações do tipo 1, 2 e 3 (INMETRO, 2007).

Quanto aos tipos de veículos urbanos a portaria trata segundo a capacidade de transporte de passageiros, conforme abaixo:

- a) ônibus convencional: capacidade de transporte acima de 20 pessoas com 02 a 04 portas com comprimento total de 12,5 metros;
- b) ônibus *padron*: veículo com capacidade acima de 80 passageiros com 3 a 5 portas e comprimento até 15 metros;
- c) ônibus piso baixo: ônibus com piso baixo dianteiro, central ou traseira, ou na totalidade;
- d) ônibus articulado: capacidade acima de 120 pessoas com 3 ou mais portas comprimento acima de 18 metros;
- e) ônibus biarticulado: capacidade de transporte acima de 170 pessoas com 4 ou mais portas e comprimento acima de 25 metros (INMETRO, 2007).

2.3 NORMAS ABNT

A ABNT, por meio de um comitê criado em 2000 e denominado Comitê Brasileiro 40 (ABNT/CB-40), atua intensamente para promover o acesso e, conseqüentemente, a inclusão social das pessoas com deficiência. O tema existe desde 1985 quando foi criada a primeira norma de acessibilidade, intitulada ABNT NBR 9050, que tratava das adequações de edificações e mobiliário urbano (ABNT, 2006).

As normas técnicas destinadas a permitir a acessibilidade das pessoas com deficiência são importantes instrumentos para encorajar e comprometer solidariamente toda a sociedade na inclusão, ressaltando a importância da supressão das barreiras arquitetônicas e de comunicação, criando condições para o exercício de uma cidadania plena. Essas normas refletem orientações de diversas organizações, como a ONU e a União Europeia, dentre outras. As normas técnicas de acessibilidade podem integrar a legislação federal e estadual, favorecendo a implantação da acessibilidade em todos os municípios brasileiros (MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO, 2007).

Dentre as normas que foram criadas para atender a acessibilidade ao transporte de passageiros, destacam-se a ABNT NBR 14022 e a 15570, válidas a partir de março de 2009 (ABNT, 2009).

A ABNT NBR 14022:2009 é a diretriz básica para a elaboração da norma técnica de fabricação de ônibus urbano acessível e do regulamento de adaptação dos veículos em utilização.

Esta norma estabelece os parâmetros e critérios técnicos de acessibilidade a serem observados em todos os elementos do sistema de transporte coletivo urbano de passageiros, visando proporcionar acessibilidade com segurança à maior quantidade possível de pessoas, independentes da condição.

Com a implementação desta norma, passam a ser considerados como veículos acessíveis para o transporte urbano de passageiros três tipos de veículos: ônibus com piso baixo, ônibus com piso alto e plataforma elevatória e ônibus com piso alto e portas de acesso em nível com rampas de embarque.

A ABNT NBR 15570:2009 estabelece os requisitos mínimos para as características construtivas e os equipamentos auxiliares aplicáveis nos veículos produzidos para operação

no transporte coletivo urbano de passageiros, de forma a garantir condições de segurança, conforto, acessibilidade e mobilidade aos seus condutores e usuários, independentemente da idade, estatura e condições físicas ou sensoriais.

3 MÉTODO DE PESQUISA

Para abordagem do problema deste artigo foi utilizada uma pesquisa quantitativa, o que, de acordo com Richardson (1999), é percebida pela utilização da quantificação desde a fase da coleta de dados até análise das informações através da utilização de técnicas estatísticas. Do ponto de vista dos objetivos, foi empregada uma pesquisa descritiva, por meio de um levantamento tipo *survey*, que tem por objetivo a obtenção de dados ou informações sobre características, ações ou opiniões de determinado grupo de pessoas, indicado como representante de uma população alvo (Tanurapud; Pinsonneault; Kraemer, 1993).

Para Gil (1999), o uso de *survey* é adequado quando a pesquisa atua no questionamento direto das pessoas cujo comportamento se deseja conhecer. Pinsonneault e Kraemer (1993) descreveram a *survey* como a obtenção de dados e informações envolvendo opiniões e características de uma determinada amostra que representa uma população-alvo, através da aplicação de um instrumento de pesquisa, como um questionário. Além disso, a *survey* é o método mais indicado quando se tem por objetivo obter respostas aos questionamentos “por quê?”, “como”, “quanto” e “o que”, onde o foco do interesse está nos acontecimentos e no como e por que os mesmos estão ocorrendo.

Aplicaram-se, neste trabalho, técnicas padronizadas de coleta de dados, através do instrumento de pesquisa na forma de um questionário estruturado com as seguintes dimensões:

- a) categorização do respondente, no qual as empresas foram caracterizadas por tamanho de frota e tipo de veículos que possui;
- b) aspectos operacionais onde foram verificadas questões relacionadas a dificuldades para o atendimento da norma;
- c) percepções sobre a norma e o cenário atual, em relação ao atendimento em sua totalidade.

Estas dimensões foram distribuídas dentro de um questionário composto por vinte e uma questões. Houve o predomínio de questões fechadas visando à padronização das respostas, além de possibilitar uma comparação das mesmas, colaborando para uma maior agilidade na análise. Das vinte e uma questões elaboradas, foi permitido em quatorze delas que o entrevistado optasse por apenas uma possibilidade de escolha. Nas demais, foi permitido uma combinação das respostas.

Como população do estudo, o questionário foi enviado a 700 empresas que atuam no transporte coletivo urbano de passageiros, localizadas em todas as regiões brasileiras. Esta população reflete a carteira dos clientes de ônibus urbano da empresa Marcopolo, maior do país no setor. Contudo, deve-se salientar que tais empresas poderão possuir também veículos de outras encarroçadoras.

O *link* de acesso ao questionário foi enviado por meio eletrônico, priorizando como respondentes as áreas de manutenção, comercial e de engenharia. O levantamento foi realizado durante o período compreendido entre 18/06/2013 e 01/07/2013. Do total enviado, obteve-se 155 questionários respondidos e válidos, os quais representaram a amostra tratada neste estudo.

Para fins de validação da amostra, utilizou-se a fórmula da amostragem aleatória simples (Rea e Parker, 2000), mostrada na figura 1, cuja aplicação constatou que o número

mínimo de empresas para a amostra em questão é de 116 empresas, ou seja, a amostra obtida de 155 empresas é válida.

Figura 1 - Fórmula da amostragem aleatória simples

$$n = \frac{N \cdot Z^2 \cdot p \cdot (1 - p)}{Z^2 \cdot p \cdot (1 - p) + e^2 \cdot (N - 1)}$$

Fonte: Rea & Parker (2000).

Nesta fórmula, “n” é a amostra a ser calculada, “N” é o tamanho da população total do estudo (700 empresas), “Z” é o intervalo de confiança (95%), “p” é a probabilidade estimada para o evento (10%) e “e” representa o erro amostral.

Para as análises foi utilizado o coeficiente de correlação de Spearman que, de acordo com Guimarães e Cabral (1997), mede o grau de associação ou de relação linear mútua entre as variáveis, ou seja, verifica se duas variáveis (qualitativas ordinais) estão correlacionadas.

O objetivo foi procurar relações entre a dimensão de categorização com as dimensões operacionais e de perspectivas. A figura 2 apresenta as dimensões, bem como as correlações entre as mesmas.

Figura 2 - Relação entre as dimensões utilizadas no estudo

		DIMENSÃO OPERACIONAL				DIMENSÃO PERSPECTIVAS			
		% veículos adaptados	Como conheceu a norma?	Qt diária usuários mobilidade reduzida	Existência de benefícios do governo	Principais problemas	% renovação frota	Idade média frota	Ações para atender a norma
DIMENSÃO CARACTERIZAÇÃO	Tamanho frota	Spearman	Spearman	Spearman			Spearman		Spearman
	Região do país	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Elaboração própria.

4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

4.1 CATEGORIZAÇÃO DOS RESPONDENTES

As empresas foram categorizadas conforme o tamanho de suas frotas:

- até 10 veículos: empresa pequena;
- entre 11 e 100 veículos: empresas média;
- entre 101 e 500 veículos: empresa grande;
- mais de 500 veículos: empresa muito grande.

A figura 3 mostra as regiões de atuação de cada empresa, sendo que a região de maior atuação é o Sudeste (37%) e a de menor atuação é o Norte (9%).

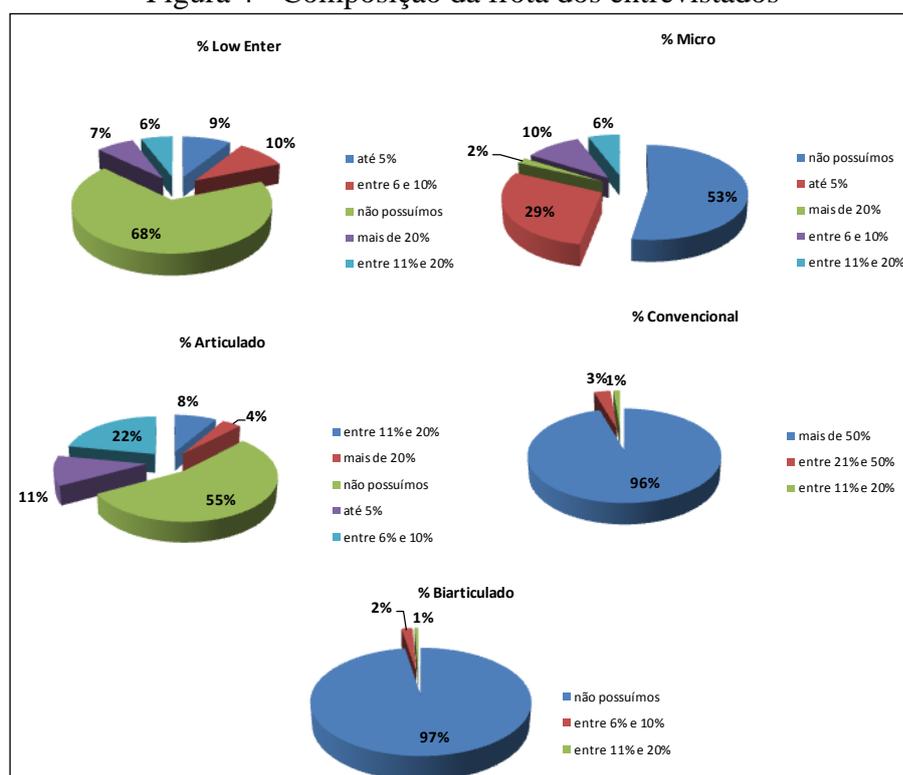
Figura 3 - Empresas de transporte por região



Fonte: Elaboração própria.

Em relação aos tipos de veículos que compõem a frota dos entrevistados; 96% declaram que sua frota é composta por mais de 50% de veículos do tipo convencional, conforme a figura 4.

Figura 4 - Composição da frota dos entrevistados



Fonte: Elaboração própria.

Na figura 5, fez-se a relação entre as categorias acima e a quantidade de frota adaptada. Procedendo-se um teste de correlação de Spearman, observou-se uma correlação negativa ($p=-0,7012$) entre as empresas pequenas e médias com o percentual de frota adaptada de 10%, bem como uma correlação de $p=0,5521$ entre as empresas grandes em relação à adaptação da frota entre 31% e 50%.

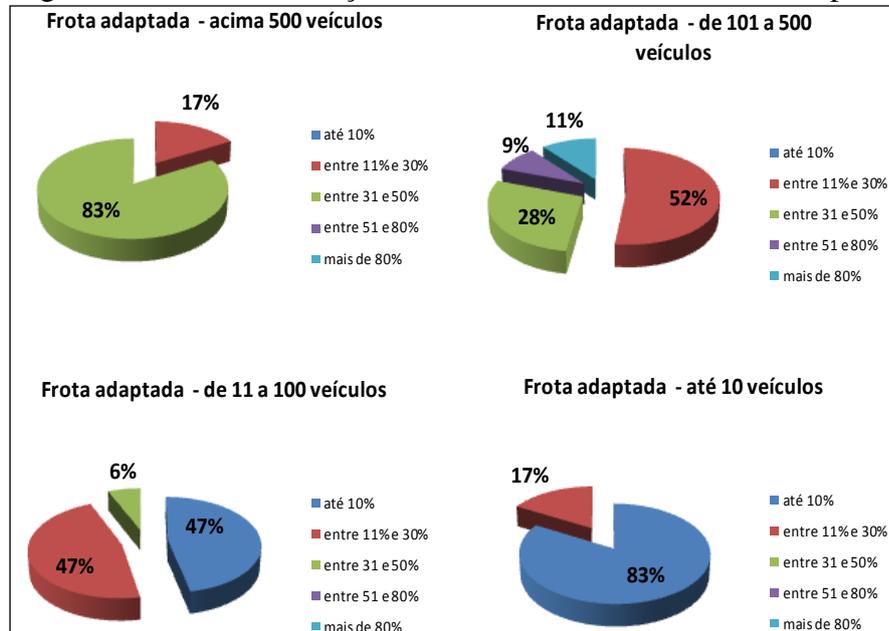
Figura 5- Relação entre tamanho de frota e adaptação das frotas

	Frota adaptada									
	até 10%		de 11% a 30%		de 31% a 50%		de 51% a 80%		mais de 80%	
Frota	frequência	%	frequência	%	frequência	%	frequência	%	frequência	%
até 10 veículos	20	35,09	4	6,06	0	0,0	0	0	0	0
de 11 a 100 veículos	37	64,91	37	56,06	5	21,7	0	0	0	0
de 101 a 500 veículos	0	0,00	24	36,36	13	56,5	4	100	5	100
acima de 500 veículos	0	0,00	1	1,52	5	21,7	0	0	0	0
Total	57	100,00	66	100,00	23	100,0	4	100	5	100

Fonte: Elaboração própria.

Estes resultados indicam que, quanto maior o tamanho da frota, maior será a probabilidade dos veículos estarem adaptados. Isto pode ser confirmado nos gráficos da figura 6 que mostra, para cada tamanho de frota, o percentual de veículos adaptados.

Figura 6: Gráficos da relação entre tamanho de frota e frota adaptada



Fonte: Elaboração própria.

4.2 ASPECTOS OPERACIONAIS

Nos aspectos operacionais, questionou-se sobre como as empresas tomaram conhecimento da norma NBR 15570:2009. Após a aplicação do teste de correlação de Spearman (figura 7), constatou-se $p=-0,3609$ para montadoras ou colegas da rede de relacionamento e $p=0,4385$ para imprensa ou governo. Estes resultados remetem a conclusão de que, quanto maior a frota da empresa, maior será a probabilidade de ela ser informada pela imprensa ou governo e menor a probabilidade de ela ser informada pelas montadoras ou rede de relacionamentos.

Figura 7 - Relação entre tamanho de frota e forma de conhecimento da norma

Frota	Como tomou conhecimento da norma									
	governo		montadoras		colegas		encarregador		imprensa	
	frequência	%	frequência	%	frequência	%	frequência	%	frequência	%
até 10 veículos	0	0,00	8	10,53	13	15,7	6	9,7	20	24
de 11 a 100 veículos	9	25,00	48	63,16	46	55,4	33	53	42	51
de 101 a 500 veículos	21	58,33	16	21,05	18	21,7	20	32	20	24
acima de 500 veículos	6	16,67	4	5,26	6	7,2	3	4,8	1	1,2
Total	36	100,00	76	100,00	83	100,0	62	100	83	100

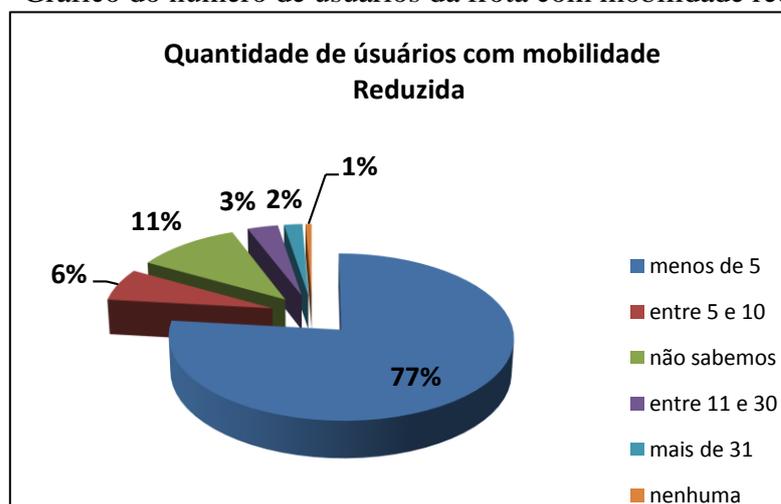
Fonte: Elaboração própria.

A norma ABNT NBR 14022 foi reconhecida como de atendimento compulsório pelos fabricantes de carrocerias, segundo os termos da Resolução nº 14 de 2006 do CONMETRO. Diante disso, foi questionado neste estudo se empresas receberam algum tipo de benefício ou subsídio do governo que facilitasse a aquisição e/ou adaptações dos veículos. Nesta questão os respondentes afirmam, por unanimidade, que não receberam incentivos governamentais.

Neste sentido, buscou-se identificar se a norma realmente proporciona benefícios e quem são os beneficiados. De acordo com os respondentes, 133 relatam que os benefícios gerados são apenas para os usuários, 6 conseguem ver os benefícios para a própria empresa e para os usuários e 16 afirmam não identificar benefícios.

De acordo com a figura 8, a maioria das empresas entrevistadas (77%) declarou que menos de 5 passageiros com mobilidade reduzida utilizam o transporte coletivo de passageiros. Por meio de um teste de correlação de Spearman relacionando o tamanho da frota com o total de usuários com mobilidade reduzida, constatou-se $p = -0,3007$, ou seja, quanto menor o tamanho da frota, maior o número de usuários com mobilidade reduzida.

Figura 8 - Gráfico do número de usuários da frota com mobilidade reduzida



Fonte: Elaboração própria.

No aspecto treinamentos realizados para capacitação dos funcionários com relação à norma de acessibilidade, 32 empresas realizaram treinamento completo, 67 realizaram treinamento parcial, 40 não realizaram treinamentos e 16 empresas estão planejando a realização dos treinamentos. Aplicando a correlação de Spearman para tamanho das frotas e treinamentos, encontra-se $p = 0,4382$, mostrando que, quanto maior a frota da empresa, maior será a probabilidade dela ter realizado treinamento completo para seus funcionários (figura 9).

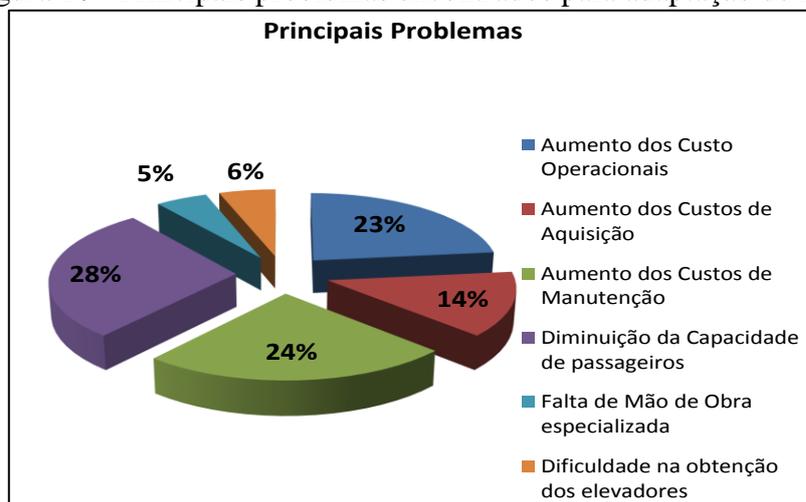
Figura 9 - Relação entre tamanho de frota e treinamentos.

Frota	A empresa realizou treinamentos							
	Totalmente		Parcialmente		Planejando		Não realizou	
	frequência	%	frequência	%	frequência	%	frequência	%
até 10 veículos	0	0,00	1	1,49	3	18,8	20	50
de 11 a 100 veículos	11	34,38	40	59,70	10	62,5	18	45
de 101 a 500 veículos	15	46,88	26	38,81	3	18,8	2	5
acima de 500 veículos	6	18,75	0	0,00	0	0,0	0	0
Total	32	100,00	67	100,00	16	100,00	40	100,00

Fonte: Elaboração própria.

Em relação aos principais problemas enfrentados (figura 10), os mais relatados pelos entrevistados foram os aumentos dos custos de aquisição dos veículos novos (28%), o aumento dos custos de manutenção (24%) e o aumento dos custos operacionais (23%).

Figura 10 - Principais problemas encontrados para adaptação de frota



Fonte: Elaboração própria.

4.3 PERCEPÇÕES

Percepções sobre a norma e o cenário atual, em relação ao atendimento das legislações de acessibilidade em sua totalidade.

A renovação da frota para 71% dos respondentes é de até 10% ao ano e para 26% dos respondentes é entre 11% e 30% ao ano. Os 3% restantes renovam entre 31 e 50% de sua frota ao ano ou não souberam responder a esta questão.

Em relação ao prazo limite para adaptação das frotas, 68 empresas declaram que pensam em adquirir veículos novos adaptados. Por meio de um teste de Correlação de Spearman entre o tamanho das frotas das empresas e a opção por adquirir veículos novos já adaptados (figura 11), constatou-se $p = 0,1519$, o que sugere que quanto maior o tamanho da frota da empresa, maior será a probabilidade de que ela se adapte adquirindo veículos novos ao invés de adaptar os antigos.

Figura 11 - Relação entre tamanho de frota e planejamento para atendimento da norma

	Como a empresa está se preparando para atender totalmente a norma									
	comprará veículos novos c/ elevador		comprará veículos com piso baixo		comprará veículos usados		adaptará veículos existentes		ainda não pensou nisso	
Frota	frequência	%	frequência	%	frequência	%	frequência	%	frequência	%
até 10 veículos	2	2,94	0	0,00	1	16,7	5	27,78	22	26,506
de 11 a 100 veículos	27	39,71	9	45,00	3	50,0	3	16,67	50	60,241
de 101 a 500 veículos	33	48,53	8	40,00	0	0,0	4	22,22	11	13,253
acima de 500 veículos	6	8,82	3	15,00	2	33,3	6	33,33	0	0
Total	68	100,00	20	100,00	6	100,00	18	100,00	83	100,00

Fonte: Elaboração própria.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A promoção da acessibilidade é uma maneira de proporcionar oportunidade às pessoas com deficiência de participarem plenamente na sociedade, em igualdade de condições com as demais.

O objetivo do presente artigo foi abordar o foco acessibilidade no contexto do transporte público de passageiros em três dimensões de análise: categorização da empresa, aspectos operacionais e perspectivas; fazendo-se correlações entre estes aspectos e o tamanho da frota das empresas.

Percebeu-se o atraso das empresas na adaptação de seus veículos às exigências de acessibilidade devido a aumento de custos de operação e manutenção, sendo que um número muito pequeno de usuários com dificuldade de mobilidade utiliza o transporte. Desta forma, as organizações não conseguem perceber as vantagens da acessibilidade, julgando-a um benefício apenas aos usuários.

Verificou-se também, que as empresas com maior frota possuem uma maior facilidade em atender aos requisitos legais estabelecidos, sendo que tomaram conhecimento da norma anteriormente às pequenas empresas, já possuem maior número de veículos adaptados, realizam mais treinamentos com seus funcionários e possuem um maior percentual de renovação de frota anual, o que facilita a aquisição de veículos já adaptados.

O prazo para adaptação dos veículos expira em cerca de um ano e é preocupante verificar o cenário atual de acessibilidade. O fato de aumentar os custos e de não haver incentivos governamentais, retarda ainda mais as ações das empresas para adaptação de suas frotas.

É válido lembrar que a acessibilidade abrange a estrutura urbana nos termos de mobilidade e também acessos a edificações e locais públicos. Um fato que chama atenção é o baixo número de usuários de transporte com deficiência de mobilidade, sendo que 13,2 milhões de pessoas declaram possuir deficiência motora no país (IBGE, 2010). Este fato remete a pesquisas futuras que poderiam ser realizadas com o objetivo de investigar quais seriam os fatores que justificariam esta baixa utilização.

REFERÊNCIAS

Agência Nacional de Transporte Público (ANTP). **Sistema de informações da mobilidade urbana**. Relatório geral sobre a mobilidade urbana no Brasil, 2002. Disponível em <www.antp.org.br>. Acesso em 10 set. 2013.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Disponível em <www.antt.gov.br>. Acesso em 20 set. 2013.

Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). **NBR 9050**: Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências e edificações, espaço, mobiliário e equipamento urbano. Rio de Janeiro, 1985.

Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). **Histórico ABNT 65 anos**. Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://www.abnt.org.br/home_new.asp>. Acesso em: 10 set. 2013.

Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). **NBR 14022**: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro: ABNT, 2009.

Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT). **NBR 15570**: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro: ABNT, 2009.

BRASIL. **Lei nº 7.835** de 24 de outubro de 1989. Política Nacional de Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. Diário Oficial [da] Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF Brasília, 1989.

_____. **Lei nº 8.213** de 24 de Julho de 1991. Dispõe sobre os planos de benefícios da previdência social e dá outras providências. Diário Oficial [da] Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF, n. 142, p. 14809, 25 jul., 1991. Seção 1.

_____. **Lei nº 10.048** de 08 de Novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências. Diário Oficial [da] Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF, p. 1, 9 nov., 2000a.

_____. **Lei nº 10.098** 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. Diário Oficial [da] Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF, p. 1, 20 dez., 2000b.

_____. **Decreto nº 3.956**, de 8 de outubro de 2001. Promulga a convenção interamericana para a eliminação de todas as formas de discriminação contra as pessoas portadoras de deficiência. Diário Oficial [da] Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF, p. 1, 09 out., 2001.

_____. **Lei nº 5296** de 02 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. Diário Oficial [da] Republica Federativa do Brasil. Brasília, DF, p. 3, 3 dez., 2004.

_____. Ministério do Trabalho e Emprego. A inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho. Brasília: MTE, SIT, DEFIT, 2007.

_____. Decreto 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.

CONMETRO. **Resolução n° 6** de 31 de agosto de 2009: Dispõe sobre a prorrogação do prazo para adaptação e inspeção dos veículos com características urbanas para o transporte coletivo de passageiros aos requisitos de acessibilidade. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/legislacao>>. Acesso em 10 set. 2013.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa Nacional 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

INMETRO. **Portaria n.º 260/2007**: Procedimento de fiscalização - adaptação de acessibilidade em veículos para o transporte coletivo de passageiros. Disponível em: <<http://www.inmetro.gov.br/legislacao>>. Acesso em 10 set. 2013.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G.E. **Transporte público urbano**. São Paulo: Rima Editora, 2004.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. Ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GONÇALVES, M. A. (org). **Inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho: fatores de sucesso**. São Paulo: Áurea Editora, 2006 114p.

GUIMARÃES, R. C.; CABRAL, J. A. S. **Estatística**. Lisboa: McGraw-Hill, 1997.

ORGANIZAÇÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO - OIT. **Convenção n° 159** sobre Reabilitação Profissional de Pessoas Portadoras de deficiência. Genebra: International Labour Office (OIT), 1983.

PASTORE, José. **Oportunidade de trabalho para portadores de deficiência**. São Paulo, Ltr, 2000.

PINSONNEAULT, A & KRAEMER, K.L. Survey research in management information systems: na assesment. **Journal of Management Information System**. 1993.

REA, L. M.; PARKER, R. A. Desenvolvendo perguntas para pesquisas. **Metodologia de pesquisa**: do planejamento à execução. São Paulo: Pioneira, 2000.

RICHARDSON, R. J. **Pesquisa social**: métodos e técnicas. 3. Ed. São Paulo: Atlas, 1999.

VASCONCELOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análise das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.