

A reforma regulatória do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil e seu impacto na concessão de benefícios sociais

The regulatory reform of the interstate road passenger transport service in Brazil and its impact on the concession of social benefits

Leonardo de Moura NITZKE [1](#); Jaques de Vander Nunes ÁVILA [2](#)

Recibido: 14/04/2017 • Aprobado: 08/05/2017

Conteúdo

[1. Introdução](#)

[2. O Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros e a Concessão de Descontos e Gratuidades à Deficientes, Idosos e Jovens](#)

[3. Método](#)

[4. Resultados](#)

[5. Considerações Finais](#)

[Referências](#)

RESUMO:

Este artigo tem por objetivo mensurar o impacto regulatório da Resolução nº 4770, da Agência Nacional de Transportes Terrestres, no que diz respeito a oferta de gratuidades e benefícios sociais em viagens do sistema de transporte rodoviário regular interestadual de passageiros. Para tanto, após uma breve revisão do histórico e da legislação pertinente ao assunto, foi realizada comparação entre uma amostra das linhas anteriores e posteriores a entrada em vigor das novas licenças operacionais. Realizando a comparação entre o cenário anteriormente vigente e o atual constatou-se uma diminuição absoluta de 59.346 viagens convencionais por ano, no que diz respeito as linhas utilizadas como amostra. Em termos relativos, a redução foi de 60,15%.

Palavras-Chave: Transporte de passageiros; serviços públicos; benefícios sociais.

ABSTRACT:

The aim of this paper is to quantify the regulatory impact of the Resolution n. 4770, from the Agência Nacional de Transportes Terrestres regarding the offer of free trips and other social benefits in the passenger interstate bus service. To accomplish that, after a brief revision of the literature and legislation, a comparison was made among a sample of lines that operated before and after new operational licenses were awarded. The outcome of the comparison of before and after the licenses, a drop of 59,346 trips per year was registered. In relative terms, this reduction was of 60.15%.

Keywords: Public transit; public services; social benefits.

1. Introdução

O transporte rodoviário interestadual de passageiros no Brasil é um serviço de caráter essencialmente público. A Constituição Federal (Brasil, 1988) estabelece que compete a União Federal explorar, diretamente ou mediante autorização, permissão ou concessão os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros.

A opção política, frente às possibilidades elencadas pela Constituição Federal, foi a de delegar à iniciativa privada a execução desses serviços. Através da Lei Federal nº 10.233, a qual reestruturou o setor de transportes terrestres no Brasil, outorgou-se à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a competência para realizar a regulação do setor, bem como a sua fiscalização (Brasil, 2001a).

Desde sua promulgação, a Lei Federal nº 10.233 passou a ser o pilar regulatório do serviço de transporte terrestres e aquaviários no Brasil. Adicionalmente, as Deliberações e Resoluções da ANTT, complementam em parte o marco regulatório setorial.

Paralelamente, um conjunto de leis e normativos intersetoriais tem alterado diversas questões vinculadas à regulação técnica e à regulação econômica do setor. Entre eles, destacam-se os benefícios sociais que foram instituídos nos últimos anos com o objetivo de garantir a mobilidade de grupos que são alvo de políticas públicas de inclusão.

Através de instrumentos diversos, deficientes físicos, idosos e jovens de baixa renda foram contemplados por políticas públicas do Governo Federal com gratuidades ou descontos sobre os valores das tarifas dos serviços de transporte coletivo rodoviário interestaduais. Estes benefícios são concedidos a pessoas que atendem aos requisitos estipulados em lei, em quantidades legalmente determinadas, e são para utilização exclusiva em viagens definidas pelo Poder Concedente como convencionais.

A edição da Lei Federal nº 12.996 realizou modificações significativas à Lei Federal nº 10.233. Entre essas modificações, os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros de longa distância, que até então deveriam de ser objeto de permissão, com a exigência de licitação, passaram a ser objeto de autorização, modalidade de delegação para a qual a licitação não é obrigatória (Brasil, 2014).

Desta feita, um conjunto de normas infralegais foram editadas pela ANTT com o objetivo de pacificar o novo marco legal para o setor de transporte rodoviário de passageiros sob sua competência. A Resolução ANTT nº 4770 (ANTT, 2015) passou a dispor sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o novo regime de autorização.

A aludida resolução, entre outras modificações setoriais realizadas, contemplou a exigência de apenas uma viagem semanal convencional, por par origem-destino, por empresa. Ainda possibilitou que as empresas detentoras das licenças operacionais para operação das linhas pudessem realizar a implantação de serviços diferenciados – executivo, semi-leito e leito – sem uma limitação a implantação destes serviços.

O presente estudo tem por objetivo realizar a comparação entre o cenário anterior e o posterior a implementação das autorizações de que trata a Resolução ANTT nº 4770, com vistas a determinar o impacto regulatório da medida adotada pela Agência Reguladora. A hipótese a ser averiguada é de que o novo marco regulatório tenha implicado a diminuição de serviços convencionais e na consequente oferta de gratuidades e descontos aos grupos sociais legalmente beneficiados.

Para tanto, este artigo foi estruturado da seguinte forma: A Seção 1 apresenta a introdução deste artigo. A Seção 2 trará consigo o referencial teórico necessário a compreensão do problema de pesquisa, fazendo referência ao histórico do marco legal do serviço de transporte coletivo rodoviário interestadual de passageiros, bem como aos direitos sociais de deficientes, idosos e jovens vinculados a mobilidade. A Seção 3 apresentará o método empregado e a Seção

2. O Serviço de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros e a Concessão de Descontos e Gratuidades à Deficientes, Idosos e Jovens

Esta seção se dedicará ao referencial teórico necessário à compreensão das características do serviço de transporte rodoviário interestadual de passageiros, bem como das concessões de descontos e gratuidades à deficientes, idosos e jovens.

2.1. Histórico Legal e Normativo do Serviço Regular de Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros Anterior a Criação da ANTT

Antes da Constituição Federal de 1989, o serviço de transporte rodoviário de passageiros foi regulamentado por uma série de normativos legais. A referência mais atual, do período anterior à atual Constituição Federal, foi o Decreto Federal nº 92.353, de 1986.

Pela redação do Decreto, os serviços de transporte rodoviário de sob titularidade da União Federal caracterizavam-se como interestaduais – que ultrapassam divisas entre estados, sem ultrapassar a fronteira do Brasil para com outro país limítrofe – ou internacionais – que ultrapassam a fronteira do Brasil para com outro país limítrofe –; e prestados sob regime regular, de fretamento ou transporte turístico. Ainda o Decreto diferenciava o serviço rodoviário de longa distância com o serviço com característica semi-urbanas – sendo aquelas de itinerário com extensão igual ou inferior a 75 quilômetros e que atendessem a localidades integrantes de um mesmo mercado de trabalho (Brasil, 1986).

Na data de edição do referido Decreto, os serviços regulares até então existentes foram enquadrados sob o regime de permissão. A época, a adjudicação deste tipo de exploração era realizada mediante à seleção sumária da transportadora (Brasil, 1986).

Entretanto, com o advento da Constituição Federal, à União Federal foi estabelecida a competência para explorar, diretamente ou mediante autorização, permissão ou concessão os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Ademais, determinou a Constituição Federal que, a prestação de quaisquer serviços públicos sob o regime de concessão ou permissão sempre deveria ser precedido de licitação (Brasil, 1989).

Complementando o cenário, foi promulgada a Lei Federal nº 8.666, em 1993, ainda em vigor, a qual instituiu as normas para licitações e contratos da Administração Pública. A Lei determinou que passariam a ser aplicadas às licitações e aos contratos para permissão ou concessão de serviços públicos os dispositivos desta Lei que não conflitem com a legislação específica sobre o assunto (Brasil, 1993a).

Após a promulgação da Lei Federal nº 8.666, foi editado o Decreto Federal nº 952, o qual passou a dispor sobre a nova sistemática da exploração dos serviços de transporte rodoviário internacional e interestadual de passageiros. Este trouxe consigo que ficariam mantidas, sem caráter de exclusividade, pelo prazo de quinze anos, prorrogáveis por igual período, as então atuais permissões e autorizações, decorrentes das disposições legais e regulamentares anteriores (Brasil, 1993b).

Complementarmente, foi promulgada a Lei Federal nº 8.987, que passou a regulamentar o Artigo 175 da Constituição Federal, vindo a dispor sobre os regimes de concessão e permissão da prestação de serviços públicos (Brasil, 1995). A principal contribuição para o cenário normativo vigente foi a definição do que de fato são concessões e permissões.

Concessão de serviço público caracterizou-se pela delegação do serviço, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre

capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco e por prazo determinado. Já a permissão de serviço de serviço público passou a ser concebida como a delegação, a título precário, mediante licitação, da prestação de serviços públicos, feita pelo poder concedente à pessoa física ou jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco (Alexandrino e Paulo, 2012).

No ano de 1998, foi editado o Decreto Federal nº 2521, que modificou a estrutura normativa do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. Entre as diversas inovações trazidas por este Decreto, foi estabelecido o prazo improrrogável de quinze anos, contado da data de publicação do Decreto Federal nº 952, para a operação, sem caráter de exclusividade, das então atuais permissões (Brasil, 1998).

No ano de 2001, foi promulgada a Lei Federal nº 10.233. A citada lei reestruturou os transportes terrestres e aquaviários no Brasil e, entre outras medidas, criou a ANTT. Foi outorgada à Agência Reguladora a competência, até então do Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER), para realizar a regulação do transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros, bem como a sua fiscalização (Brasil, 2001).

Desde sua promulgação, a Lei Federal nº 10.233 passou a ser o pilar regulatório do serviço de transporte terrestres e aquaviários no Brasil. Adicionalmente, Decretos Federais e as Deliberações e Resoluções da ANTT, complementam em parte o marco regulatório setorial.

2.2. A Lei Federal nº 10.233, Pro Pass Brasil e as Autorizações Especiais

A Lei 10.233 ratificou, em sua redação original, a necessidade quanto a permissão do transporte rodoviário interestadual de passageiros de caráter regular, seja ele efetuada em de longa distância ou com características de transporte semi-urbano.

As permissões até então vigentes, em conformidade com o Decreto Federal nº 2521, permaneceram com validade até o décimo quinto ano após a publicação do Decreto Federal nº 952. Ou seja, até o ano de 2008.

Entretanto, frente a mora do Poder Público em realizar os estudos e a adequada realização do processo licitatório para a concessão dos serviços, as permissões vigentes até 2008 foram extintas. Os estudos para a realização do processo licitatório, conhecidos por Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - ProPass Brasil, foram continuados e a operação das linhas regulares passou a ser realizada através de Autorizações Especiais.

Como já citado, as Deliberações e Resoluções da ANTT passaram a regular as práticas setoriais. Ademais, no que diz respeito ao transporte rodoviário interestadual de passageiros, diversas leis e decretos, bem como normativos editados por instituições multi-setoriais, passaram a complementar a base legal para a regulação do transporte rodoviário interestadual de passageiros.

2.3. Políticas Públicas e Benefícios Sociais no Transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros de Longa Distância

Diversas políticas públicas direcionadas a camadas menos privilegiadas da sociedade foram editadas ao longo do tempo pelo Governo Federal, com o viés de proporcionar uma vida mais digna a essas pessoas. A este trabalho, especial destaque merecem as políticas públicas voltadas à mobilidade desses grupos no transporte rodoviário interestadual de passageiros, as quais possibilitam que deficientes, idosos e jovens de baixa renda possam fazer uso do sistema de transporte rodoviário interestadual de passageiros através de gratuidades ou descontos previstos na legislação pertinente.

PASSE LIVRE FEDERAL

A Lei Federal nº 8.899 instituiu a concessão de gratuidade no sistema de transporte coletivo interestadual a pessoas portadoras de deficiência, comprovadamente carentes (Brasil, 1994). Tal política pública foi regulamentada pelo Decreto Federal nº 3.691, o qual instituiu a obrigatoriedade das empresas permissionárias e autorizatárias de transporte interestadual de passageiros reservar 2 assentos de cada veículo, destinado a serviço convencional, para ocupação das pessoas as beneficiadas (Brasil, 2000).

Por sua vez, o Ministério dos Transportes publicou a Portaria nº 001/2001. Esta disciplinou a concessão do Passe Livre às pessoas portadoras de deficiência, no transporte coletivo interestadual, vindo a definir que pessoa carente é aquela cujo grupo familiar tem rendimentos de até um salário mínimo por pessoa (Ministério dos Transportes, 2001). Foi editada a Instrução Normativa nº 001/2001, da Secretaria de Transportes Terrestres, do Ministério dos Transportes. Esta regulamentou, de forma específica, a concessão dos benefícios nos transportes rodoviário e ferroviário interestaduais de passageiros (Ministério dos Transportes, 2001).

No mesmo ano, a Portaria Interministerial nº 003/2001 foi publicada, revogando a Instrução Normativa STT nº 001/2001 e vindo a disciplinar no âmbito dos Ministérios da Saúde, Justiça e Transportes a concessão do benefício (Brasil, 2001b).

Porém, em dezembro de 2012, o Ministério dos Transportes publicou a Portaria nº 261, a qual atualizou e adequou os procedimentos operacionais e administrativos para a concessão do benefício perante o Ministério. Esta Portaria revogou a Instrução Normativa STT nº 001 (Ministério dos Transportes, 2012). Em 2014, a Portaria GM-MT nº 410 alterou a Portaria nº 261, garantido o direito à viagem gratuita ao acompanhante do beneficiário do Passe Livre (Ministério dos Transportes, 2014).

No ano de 2014, sobreveio decisão judicial de Ação Civil Pública promovida pelo Ministério Público Federal, determinando a não eficácia, em todo território nacional, do Artigo 1º do Decreto Federal nº 3.691, o qual instituiu a obrigatoriedade das empresas permissionárias e autorizatárias de transporte interestadual de passageiros reservar dois assentos de cada veículo em serviços convencionais (DOU, 2014). Nesse sentido, as vagas em serviços convencionais destinadas a usuário do Passe Livre Federal passou a não ser limitada. Em outubro de 2016, o Superior Tribunal de Justiça confirmou os efeitos da ação em todo território nacional (STJ, 2016).

Atualmente, os portadores de deficiência tem o seu direito garantido em viagens rodoviárias interestaduais, em conformidade com a ação judicial promovida pelo Ministério Público Federal. Ou seja, estes possuem o direito à gratuidade, desde que comprovadamente carentes, em serviços convencionais, sem limitação de assentos. Ainda, devem se utilizar dos acompanhantes, quando devidamente cadastrados no Programa Passe Livre, estando os mesmos amparados pela gratuidade.

PASSE DO IDOSO

A Lei Federal nº 10.741 instituiu o Estatuto do Idoso. Logo em seu primeiro artigo, a Lei estabeleceu que era ela destinada a regular os direitos assegurados às pessoas com idade igual ou superior a 60 anos (Brasil, 2003).

O Artigo 40 da citada Lei determina que os idosos de baixa renda tem direito a viagens rodoviárias interestaduais gratuitas, em uma quantidade de 2 vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 salários-mínimos. Ainda, determinou a lei que caberia o desconto de 50%, no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 salários-mínimos.

O Decreto Federal nº 5.934, de 2006, estabeleceu os mecanismos e critérios a serem adotados na aplicação do disposto no Artigo 40 da Lei Federal nº 10.741. Ainda, entre outras questões, determinou que para fazer jus ao desconto de 50% o idoso deveria adquirir o bilhete de passagem para viagens com distância até 500 km, com, no máximo, seis horas de

antecedência; e para viagens com distância acima de 500 km, com, no máximo, doze horas de antecedência (Brasil, 2006).

Ainda em 2006, a ANTT publicou a Resolução nº 1.692, a qual dispôs sobre procedimentos a serem observados na aplicação do Estatuto do Idoso no âmbito dos serviços de transporte rodoviário interestadual de passageiros (ANTT, 2006).

Paralelamente, Ação Judicial proposta pelo Ministério Público Federal demandou a declaração de ilegalidade dos critérios vinculados a antecedência para aquisição de bilhetes de passagem com desconto de 50% definidos tanto pelo Decreto Federal nº 5934, quanto pela Resolução ANTT nº 1692/2006. Em 02 de julho de 2014, a Ação foi julgada procedente. Assim, os bilhetes com estes descontos passaram a ser obrigatoriamente oferecidos aos beneficiários logo após a oferta das duas vagas gratuitas (TRF 1, 2014).

Desta forma, no âmbito do transporte interestadual de passageiros, atualmente os idosos com renda comprovada de até dois salários são beneficiados pela oferta de duas vagas gratuitas, em serviços convencionais. Ainda, em serviços convencionais, caso a oferta dessas duas vagas já tenha se consumado, as pessoas beneficiadas pelo programa podem se valer do desconto de 50% sobre o valor de tarifa.

BENEFÍCIO DO JOVEM DE BAIXA RENDA

Com a promulgação da Lei Federal nº 12.852, foi instituído o Estatuto da Juventude. Em seu Artigo 32, a citada Lei tratou do direito dos jovens de baixa renda à mobilidade em viagens interestaduais. A redação desse artigo determinou a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo, bem como o desconto de 50%, no mínimo, no valor das passagens, para os jovens de baixa renda, a serem utilizadas após esgotadas as vagas gratuitas (Brasil, 2013).

O [Decreto Federal nº 8.537](#) regulamentou a Lei Federal nº 12.852 para estabelecer os procedimentos e os critérios para a reserva de vagas a jovens de baixa renda nos veículos do sistema de transporte coletivo interestadual. Ainda, o Decreto determinou que jovem de baixa renda é a pessoa com idade entre quinze e vinte e nove anos, que pertence à família com renda mensal de até dois salários mínimos, inscrita no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal – CadÚnico (Brasil, 2015).

A Resolução ANTT nº 5.063, editada em 2016, regulamentou os procedimentos específicos a serem observados na aplicação do Estatuto da Juventude no âmbito dos serviços de transporte rodoviário e ferroviário interestadual de passageiros (ANTT, 2016).

2.4. A Nova Redação da Lei Federal nº 10.233 e a Edição da Resolução ANTT nº 4770

A promulgação da Lei Federal nº 12.996 (Brasil, 2014) realizou modificações significativas à Lei Federal nº 10.233. Entre essas modificações, os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros de longa distância, que até então deveriam de ser objeto de permissão, com a exigência de licitação, passaram a ser objeto de autorização, modalidade de delegação para a qual a licitação não é obrigatória.

Um conjunto de normas infralegais foram editadas pela ANTT com o objetivo de pacificar o novo marco legal para o setor de transporte rodoviário de passageiros sob sua competência. A Resolução ANTT nº 4770 (ANTT, 2015) passou a dispor sobre a regulamentação da prestação do serviço regular de transporte rodoviário coletivo interestadual e internacional de passageiros, sob o novo regime de autorização.

A aludida resolução, entre outras modificações setoriais realizadas, contemplou a exigência de apenas uma viagem semanal convencional, por par origem-destino, por empresa. Ainda possibilitou que as empresas detentoras das licenças operacionais para operação das linhas pudessem realizar a implantação de serviços diferenciados – executivo, semi-leito e leito – sem uma limitação a implantação destes serviços (ANTT, 2015).

3. Método

A presente seção identificará o tipo de pesquisa realizada, o cenário de estudo, a amostra empregada, as etapas da pesquisa e o modelo matemático aplicado aos dados para a obtenção da quantidade de viagens a serem realizadas por cada linha, sejam elas anteriores ou posteriores a implantação do novo regime de autorizações. Também será discriminada a forma como serão realizadas as devidas comparações.

3.1. Tipo de pesquisa

A pesquisa realizada tem caráter quantitativo, é de natureza aplicada e possui objetivos descritivos. Ainda, quanto a seus procedimentos, o presente estudo pode ser considerado uma pesquisa documental.

Segundo Fonseca (2002), a pesquisa documental recorre a fontes diversificadas e dispersos, tais como tabelas estatísticas, documentos oficiais, relatórios, entre outros. No caso concreto, a pesquisa realizada recorreu a legislação em vigor e a dados disponibilizados ao público em geral pela ANTT, especialmente ao Quadro de Horários de cada uma das linhas objeto de análise.

3.2. Cenário do Estudo

O cenário de estudo é o estabelecido pelo Sistema de Gerenciamento de Permissões da ANTT (SGP). Nesse sistema, entre outras informações, é possível se extrair o documento intitulado "Quadro de Horários" (QH) das linhas, tenham sido elas operadas sob o antigo modelo de permissão ou sob a fase de transição instituído pelo novo modelo de autorizações.

Vale destacar que no dia 23 de maio de 2016 o sistema SGP foi paralisado e teve sua continuidade apenas no dia 17 de agosto do mesmo ano, já com os dados atualizados. Os dados imediatamente anteriores à paralisação foram migrados para o aplicativo "SGP-Histórico". Já os novos dados permanecem a disposição no aplicativo original.

A pesquisa foi realizada no período de 12 de dezembro à 22 de dezembro de 2016 e teve caráter exclusivamente documental. Os dados que foram coletados neste período e consolidados em forma de planilha.

3.3. Amostra

A população objeto da pesquisa contempla todas as linhas convencionais do transporte rodoviário interestadual de passageiros (TRIP-LD), exceto linhas internacionais. Por mais que as linhas internacionais, operadas por empresas brasileiras, possam operar cessões interestaduais - em que os benefícios a serem fornecidos aos usuários são os mesmos que aqueles fornecidos em linhas que não ultrapassam as fronteiras da federação - a frequência de viagens a serem realizadas por cada linha não são definidas apenas pelo Poder Concedente. Esta é definida em reuniões bilaterais, ou multilaterais, e regida por regras de Direito Internacional.

Mesmo sob o novo regime de autorizações, é importante destacar ainda que as linhas sob autorização judicial, ou ainda aquelas cujas permissões foram precedidas por processo licitatório cujo prazo de exploração não foi expirado, continuam a ser operadas.

Com a finalidade de compreender o fenômeno de uma forma mais imediata, em uma pesquisa que não se prolongasse ao longo do tempo, optou-se por adotar uma amostra que contemplasse por completo a realidade do estado do Rio Grande do Sul, uma vez que os autores tem sua atuação profissional nesse estado da federação e possuem interesse funcional na compreensão desta realidade.

Desta forma, todas as linhas do TRIP-LD, que não sejam internacionais, e que possuam(íam) como origem ou destino o estado do Rio Grande do Sul compõem a amostra a ser analisada.

3.4. Etapas da Pesquisa

A primeira etapa da pesquisa consistiu em realizar o levantamento de todas as linhas convencionais do "SGP-Histórico" e do SGP sob o regime de TRIP-LD, com o objetivo de estabelecer a população a ser analisada. Foram excluídas as linhas do transporte internacional rodoviário de passageiros.

Deu-se o nome de "Linhas Convencionais - SGP-Histórico" às linhas convencionais cujos dados encontravam-se no "SGP-Histórico". Ao conjunto de linhas que possuíam dados no SGP foi dado o nome de "Linhas Convencionais - SGP".

Posteriormente, foram extraídos desta população as linhas com origem ou destino o estado do Rio Grande do Sul. Foi pesquisado o "Quadro de Horários" de cada linha, com o objetivo de se obter dados sobre suas frequências anuais.

Foi estabelecido um modelo matemático que possibilitou extrair, através do "Quadro de Horários", o número de viagens anuais para cada linha. O número de viagens anuais é uma aproximação, uma vez que os dados fornecidos pelos QH são segmentados por dias da semana (domingo à sábado) e por mês (janeiro à dezembro).

De posse do número de viagens anuais de cada linha, foi realizada a comparação entre a quantidade de viagens convencionais das "Linhas Convencionais - SGP-Histórico" e as "Linhas Convencionais - SGP".

3.5. Modelo Matemático

Por conta de que o Q.H. definido pela ANTT faz referência apenas a apontamentos em dias da semana (domingo a sábado) e dos meses de operação (janeiro a dezembro) cuja a operação de determinada linha seja de caráter obrigatória, faz-se necessário a transformação destes apontamentos em um dado, por linha, que bem represente o número de viagens anuais a serem realizadas. A base comum que se julga oportuna é a anual.

Foi estabelecido o seguinte modelo para extração dos dados presentes em cada quadro horário:

- Foi analisado apenas o sentido de ida dos QH;
- Os meses do ano foram contabilizados com a quantidade de dias que os mesmos possuem, em anos não bissextos;
- Considerou-se um sete-avos por dia apontado no QH, por horário, do período apontado como de operação obrigatória pelo QH;
- Foram desconsideradas observações que limitassem a operação de determinado horário a um período específico durante o transcurso de um determinado mês;
- Foram desconsideradas programações de mudanças no quadro de horários que viessem a implicar em alteração na frequência anual;
- Após o somatório final, caso o resultado encontrado tenha sido um número não-inteiro, o arredondamento foi realizado para baixo, sem casas decimais; e
- O somatório final, já arredondado, foi multiplicado por 2 com o objetivo de obter-se o reflexo das viagens nos dois sentidos – ida e volta.

A Figura 1 apresenta o Quadro de Horários (QH) da linha "09-0061-00 | CURITIBA (PR) – PORTO ALEGRE (RS) – VIA BR-101" e o emprego do modelo utilizado por este estudo para a obtenção da quantidade de viagens anuais a serem realizadas por linha.



Prefixo: 09-0061-00	Descrição: CURITIBA(PR) - PORTO ALEGRE(RS) - VIA BR-101
Empresa: 45	Razão Social: AUTO VIAÇÃO CATARINENSE LTDA.
Serviço: Linha Base	
Situação do Serviço: Ativo	
Tipo de Veículo: CONVEN C/ SANITÁRIO	

Observação:

Documento: SGP WEB

Solicitação: 17/02/2016

Referência: E-MAIL





Número: 84 - 17/02/2016

Atualização: 01/04/2016

Observação: RFM PUBLIC. NO DOU DE 27/10/2006, ATRAVÉS DA RES. 1.686, DE 24/10/2006.

Ida

Saídas de: CURITIBA (PR)

Obs	Horário	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
	11:30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	18:45	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	20:00	X	X	X	X	X										X	X	X		
	21:15	X	X	X	X	X	X	X								X	X	X		

Volta


Saídas de: PORTO ALEGRE (RS)


Obs	Horário	SEG	TER	QUA	QUI	SEX	SAB	DOM	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
	13:45	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	19:30	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
	21:30	X	X	X	X	X										X	X	X		
	23:00					X	X	X								X	X	X		


OBS: HORARIO 19:30 IDA E VOLTA - DOUBLE DECK CONVENCIONAL / LEITO AR.


Obs.: Válido somente com o carimbo e assinatura do representante da empresa

VISTO
EM 22/12/2016

 Horário A: $7 / 7 \times (31 + 28 + 31 + 30 + 31 + 30 + 31 + 31 + 30 + 31 + 30 + 31) = 365$

 Horário B: $7 / 7 \times (31 + 28 + 31 + 30 + 31 + 30 + 31 + 31 + 30 + 31 + 30 + 31) = 365$

 Horário C: $5 / 7 \times (31 + 30 + 31) = 65,71$

 Horário D: $7 / 7 \times (31 + 30 + 31) = 92$

SOMATÓRIO: $365 + 365 + 65,71 + 39,42 = 887,71$

ARREDONDAMENTO: 887

MULTIPLICADOR: $887 \times 2 = 1774$

4. Resultados

Os quantitativos de viagens por ano, por linha, da amostra, foram consolidados em dois quadros, de forma a obter-se a quantidade de viagens por ano das “Linhas Convencionais - SGP-Histórico” e das “Linhas Convencionais - SGP”.

Quanto as “Linhas Convencionais - SGP-Histórico” foram analisadas 184 (oitenta e quatro) linhas. Destas, apenas uma linha não possuía QH divulgado no SGP, sendo o número de viagens executadas pela linha em questão considerado nulo. No total, verificou-se que as viagens por ano realizadas por essas linhas alcançam a marca de 98.666 viagens. Esses dados são apresentados no Quadro 1.

LINHA	VIAGENS	LINHA	VIAGENS	LINHA	VIAGENS	LINHA	VIAGENS
07-0092-00	104	10-0502-00	520	10-1273-01	624	10-5044-00	730
07-0093-00	362	10-0502-01	104	10-1274-00	104	10-5044-00	730
07-0267-00	730	10-0550-20	624	10-1321-00	184	10-9006-00	730
08-0066-00	104	10-0627-00	730	10-1339-00	104	10-9007-00	730
08-0066-01	416	10-0680-00	624	10-1339-01	104	10-9017-00	104
09-0061-00	1774	10-0680-04	104	10-1340-00	730	10-9021-00	792
09-0119-00	624	10-0680-05	104	10-1341-00	730	10-9026-00	34
09-0149-00	730	10-0810-00	416	10-1341-01	730	10-9114-00	104
09-0155-00	730	10-0813-00	520	10-1350-00	104	10-9226-00	730
09-0160-00	1460	10-0813-01	104	10-1350-01	104	10-9250-00	138
09-0409-00	730	10-0819-00	104	10-1369-00	104	10-9256-00	104
09-0640-00	104	10-0821-00	104	10-1370-00	182	10-9276-00	416
09-0640-01	312	10-0836-00	730	10-1370-01	624	10-9278-00	208
09-0640-03	730	10-0837-00	730	10-1371-00	624	10-9279-00	104
09-0830-00	1460	10-0839-03	104	10-1372-00	104	10-9481-00	104
09-0886-00	210	10-0891-20	624	10-1373-00	730	10-9500-00	104
09-0889-00	184	10-0892-00	624	10-1373-01	624	10-9505-00	312
09-1044-00	184	10-0931-00	104	10-1374-00	104	11-9037-00	730

09-1241-00	104	10-0949-03	26	10-1376-00	208	11-9062-00	304
09-1342-00	104	10-0949-04	8	10-1377-00	730	12-0623-00	416
09-9245-00	730	10-0955-00	730	10-1377-09	730	12-0624-00	208
10-0009-00	208	10-0973-00	104	10-1378-00	104	12-0624-01	104
10-0010-00	730	10-0974-00	910	10-1379-00	624	12-1229-00	208
10-0247-00	2190	10-0977-00	242	10-1379-01	624	16-0079-00	2308
10-0247-09	834	10-0998-20	104	10-1544-20	624	16-0079-01	728
10-0254-00	104	10-1035-00	1354	10-1545-00	104	16-0080-00	312
10-0276-00	730	10-1042-00	208	10-1545-01	16	16-0101-00	2084
10-0276-01	730	10-1082-00	104	10-1559-00	104	16-0101-01	16
10-0348-00	1772	10-1085-00	730	10-1559-01	938	16-0101-02	16
10-0348-01	208	10-1088-00	104	10-1750-00	730	16-0102-00	730
10-0349-00	624	10-1088-01	NÃO HÁ QH	10-1758-00	730	16-0102-01	104
10-0349-03	730	10-1088-02	730	10-1760-00	1460	16-0103-00	730
10-0350-20	104	10-1089-00	624	10-1761-00	730	16-0103-01	1602
10-0351-00	198	10-1093-00	730	10-1762-00	730	16-0105-20	5540
10-0351-09	624	10-1099-00	730	10-1770-00	730	16-0121-00	730
10-0355-00	1250	10-1100-00	434	10-1797-00	636	16-0121-01	730
10-0356-00	1978	10-1237-00	208	10-1798-00	730	16-0366-00	730
10-0357-00	1458	10-1238-00	104	10-1799-00	624	16-0366-09	104
10-0357-01	104	10-1239-00	52	10-1938-00	450	16-0394-00	730
10-0357-05	730	10-1239-01	52	10-1948-00	676	16-0425-00	104
10-0357-26	312	10-1240-00	312	10-1956-00	104	16-0804-00	730
10-0358-00	730	10-1240-01	416	10-1964-00	520	16-0831-00	8

10-0359-20	226	10-1240-02	208	10-1976-00	730	16-0832-00	312
10-0361-00	730	10-1242-00	208	10-5038-00	1614	16-1177-00	244
10-0361-01	104	10-1251-00	624	10-5039-00	730	16-1276-00	624
10-0370-00	104	10-1273-00	624	10-5042-00	104	16-1954-00	806
TOTAL DE LINHAS		184		TOTAL DE VIAGENS		98666	

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos dados da pesquisa
Quadro 1 – Frequência Anual de Viagens: Linhas Convencionais SGP Histórico – RS

No que diz respeito às “Linhas Convencionais - SGP”, foram analisadas 154 (cento e cinquenta e quatro) linhas. Verificou-se que o quantitativo de viagens por ano realizadas por essas linhas foi de 39.320 viagens. Esses dados são apresentados no Quadro 2.

LINHA	VIAGENS	LINHA	VIAGENS	LINHA	VIAGENS	LINHA	VIAGENS
02-0026-00	104	09-0260-00	104	10-0048-00	624	10-0093-00	624
02-0027-00	104	09-0261-00	104	10-0049-00	104	10-1341-01	730
03-0073-00	104	09-0284-00	104	10-0051-00	8	10-9000-00	8
07-0014-00	104	09-9245-00	1460	10-0052-00	50	10-9006-00	730
07-0118-00	208	10-0002-00	730	10-0053-00	8	10-9007-00	730
07-0119-00	16	10-0004-00	730	10-0054-00	8	10-9226-00	730
07-0122-00	16	10-0005-00	104	10-0055-00	104	10-9276-00	416
08-0133-00	104	10-0006-00	104	10-0056-00	24	11-0004-00	104
08-0134-00	104	10-0007-00	1460	10-0057-00	416	11-0005-00	104
09-0005-00	104	10-0008-00	730	10-0058-00	16	11-0030-00	104
09-0020-00	8	10-0009-00	730	10-0059-00	208	11-9037-00	730
09-0023-00	8	10-0010-00	834	10-0060-00	208	12-0019-00	312
09-0043-00	104	10-0011-00	104	10-0061-00	8	12-0186-00	104
09-0074-00	104	10-0014-00	104	10-0062-00	8	12-0195-00	104
09-0075-00	16	10-0015-00	104	10-0063-00	16	16-0007-00	166
09-0076-00	16	10-0016-00	104	10-0064-00	8	16-0024-00	416

09-0090-00	104	10-0017-00	104	10-0065-00	16	16-0025-00	2710
09-0091-00	208	10-0019-00	104	10-0066-00	16	16-0026-00	762
09-0092-00	104	10-0020-00	104	10-0067-00	208	16-0028-00	8
09-0196-00	104	10-0021-00	104	10-0069-00	104	16-0029-00	8
09-0197-00	104	10-0022-00	104	10-0070-00	1980	16-0030-00	8
09-0209-00	104	10-0023-00	104	10-0072-00	104	16-0031-00	2130
09-0233-00	104	10-0024-00	104	10-0073-00	104	16-0032-00	8
09-0234-00	8	10-0025-00	104	10-0075-00	104	16-0033-00	8
09-0237-00	416	10-0026-00	730	10-0077-00	104	16-0034-00	670
09-0238-00	104	10-0027-00	1614	10-0078-00	104	16-0035-00	8
09-0239-00	104	10-0034-00	104	10-0079-00	624	16-0036-00	32
09-0241-00	16	10-0035-00	104	10-0080-00	104	16-0101-00	730
09-0242-00	8	10-0036-00	16	10-0081-00	104	16-0102-00	104
09-0244-00	104	10-0037-00	104	10-0084-00	104	16-0103-00	624
09-0245-00	730	10-0038-00	104	10-0085-00	104	16-0104-00	16
09-0246-00	104	10-0039-00	104	10-0086-00	104	16-0105-00	208
09-0251-00	104	10-0040-00	104	10-0087-00	624	16-0106-00	104
09-0252-00	104	10-0041-00	104	10-0088-00	104	16-0107-00	24
09-0253-00	104	10-0042-00	104	10-0089-00	730	16-0110-00	104
09-0256-00	104	10-0043-00	104	10-0090-00	104	19-0036-00	104
09-0257-00	104	10-0044-00	730	10-0091-00	104	19-0038-00	104
09-0258-00	104	10-0046-00	104	10-0092-00	104	19-0039-00	104
09-0259-00	104	10-0047-00	104				
TOTAL DE LINHAS		154		TOTAL DE VIAGENS		39320	

Fonte: Elaborado pelos autores, com base nos dados da pesquisa

Realizando a comparação entre o cenário anteriormente vigente e o atual constatou-se uma diminuição absoluta de 59.346 viagens convencionais por ano, no que diz respeito as linhas utilizadas como amostra. Em termos relativos, a redução foi de 60,15%.

5. Considerações Finais

O presente estudo teve por objetivo realizar a comparação entre o cenário anterior e o posterior a implementação das autorizações de que trata a Resolução ANTT nº 4770, no que diz respeito a concessão de benefícios sociais. Foi realizada uma contextualização do cenário normativo vigente, em especial sobre os direitos inerentes a viagens interestaduais por ônibus de deficientes, idosos e jovens de baixa renda. Posteriormente, foi esmiuçado método da pesquisa realizada bem como os resultados.

Foi constatado que após a implementação da Resolução ANTT nº 4770 houve uma redução em termos absolutos, na amostra analisada, de 59.346 viagens convencionais por ano. Em termos relativos, a redução foi de 60,15%.

Frente a esta considerável redução de viagens, a de se refletir o papel destas políticas públicas. Ademais, a hipótese que se levanta é de que não houve alteração de oferta ou demanda dos serviços, mas sim uma migração, arquitetada pelos prestadores de serviço, da execução de linhas convencionais para linhas de serviços diferenciados.

Referências

Agência Nacional de Transportes Terrestres (2006). **Resolução nº 1692**. Brasília: Diário Oficial da União.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (2015). **Resolução nº 4770**. Brasília: Diário Oficial da União.

Agência Nacional de Transportes Terrestres (2016). **Resolução nº 5063**. Brasília: Diário Oficial da União.

Agência Nacional de Transportes Terrestres. **Sistema de Gerenciamento de Permissões**. Acesso em: 12 a 22 dez. 2016.

Alexandrino, M.; Paulo, V. (2012). **Resumo de Direito Administrativo Descomplicado**. 5. ed. São Paulo: Método.

Brasil (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (1986). **Decreto Federal nº 92.353**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (1993). **Decreto Federal nº 952**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (1993). **Lei Federal nº 8.666**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (1994). **Lei Federal nº 8.899**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (1995). **Lei Federal nº 8.987**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (2001). **Decreto Federal nº 2.521**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (2001). **Lei Federal nº 10.233**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (2003). **Lei Federal nº 10.741**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (2006). **Decreto Federal nº 5.934**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (2013). **Lei Federal nº 12.852**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (2014). **Lei Federal nº 12.996**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (2015). **Decreto Federal nº 8.537**. Brasília: Governo Federal.

Brasil (2001). **Portaria Interministerial nº 003/2.001**. Brasília: Governo Federal.

Fonseca, J. J. S. (2002). **Metodologia da pesquisa científica**. Fortaleza: UEC.

Ministério dos Transportes. Secretaria de Transportes Terrestres (2001). **Instrução Normativa nº 001/2001**. Brasília: Governo Federal.

Ministério de Transportes (2001). **Portaria nº 001/2001**. Brasília: Governo Federal.

Ministério dos Transportes. **Portaria nº 261/2012**. Brasília: Governo Federal.

Ministério dos Transportes. **Portaria nº 410/2014**. Brasília: Governo Federal.

Tribunal Regional Federal da 1ª Região. **Sentença da Ação Civil Pública nº 0049705-64.2012.4.01.3400**.

Tribunal Regional Federal da 3ª Região. **Acórdão da Apelação Civil nº 0007694-43.2000.4.03.6000/MS**.

Superior Tribunal de Justiça (2016). **Passage livre interestadual sem limite para deficientes terá efeito em todo o país**. Acesso: <<https://goo.gl/5n6BMO>>. Disponível em: 20 dez. 2016.

1. Mestre em Engenharia (UFRGS). Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres (ANTT). E-mail: lmnitzke@gmail.com

2. Bacharel em Arquitetura e Urbanismo (UFRGS). Técnico em Regulação de Serviços de Transportes Terrestres (ANTT). E-mail: jaques.avila@antt.gov.br

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015
Vol. 38 (Nº 42) Año 2017
Indexada en Scopus, Google Scholar

[Índice]

[En caso de encontrar algún error en este website favor enviar email a [webmaster](#)]

©2017. revistaESPACIOS.com • Derechos Reservados