

OF. CMDPD-BH/PJPD/MPMG/ n.º 02/2025

Belo Horizonte, 11 de fevereiro de 2025.

Ref. Ofício n° 1262/2024 – PJPD, referente ao Procedimento Administrativo n° MPMG 0024.22.001991-3.

Excelentíssimo Promotor,

Em resposta ao Ofício n° 1262/2024 – PJPD, referente ao Procedimento Administrativo n° MPMG 0024.22.001991-3, o Conselho Municipal dos Direitos das Pessoas com Deficiência ao analisar a Informação Técnica GECOFMOB/010-2023, advinda da resposta da Prefeitura de Belo Horizonte (OFÍCIO GAB-PGM/EXTER 25 15/2023) conforme as informações prestadas pela Superintendência de Mobilidade – SUMOB (Ofício SUMOB/PGM N° 439/2023), vem por meio deste se manifestar que os termos da Informação Técnica GECOF-MOB/010-2023 são insuficientes para responder aos anseios, em relação aos serviços prestados pelo táxi acessível.

Inicialmente cabe contextualizar que a Lei Brasileira de Inclusão, Lei n° 13.146/2015, dispõe em seu Art. 50 que “o poder público incentivará a fabricação de veículos acessíveis e a sua utilização como táxis e vans, de forma a garantir o seu uso por todas as pessoas”, sendo que o § 2º do Art. 51 é mais específico em estabelecer que “o poder público é autorizado a instituir incentivos fiscais com vistas a possibilitar a acessibilidade dos veículos a que se refere o caput deste artigo”. Nesse sentido, pode-se questionar sobre possíveis encaminhamentos que possam ser realizados para garantir um serviço acessível e eficaz do táxi acessível em Belo Horizonte.

As pontuações a seguir seguem a ordem da argumentação da Informação Técnica GECOF-MOB/010-2023. I – Introdução – ao se afirmar que desde 2009 a BHTRANS vem procurando consolidar o serviço de táxi acessível no município de Belo Horizonte, e que, por intermédio da Concorrência Pública n° 02/2012, e mediante a baixa adesão dos operadores ao serviço, foram outorgadas 60 (sessenta) permissões destinadas exclusivamente a pessoas jurídicas. Questiona-se se foram realizados estudos para verificar a possibilidade de estabelecer medidas para a instituição de benefícios fiscais, como incentivo aos permissionários que investiram nessa modalidade de transporte. A baixa adesão dos operadores ao serviço pode refletir tanto uma incompreensão do mercado, quanto demandar outras medidas que possam atender aos termos previstos na Lei Brasileira de Inclusão.

Relatos de usuários dizem que alguns operadores estão criando alternativas indevidas para garantir a viabilidade das corridas, e/ou maior rentabilidade. Ainda que o § 1º do Art. 51 estabeleça que “é proibida a cobrança diferenciada de tarifas ou de valores

adicionais pelo serviço de táxi prestado à pessoa com deficiência”, parece haver a prática de acordos que possam garantir a operação de retorno. Ou seja, a pessoa paga para que o táxi a fique esperando enquanto realiza suas tarefas, para garantir que haverá retorno em um táxi acessível (o mesmo táxi, no caso), o que pode configurar ato ilícito e que não representa a garantia da igualdade da prestação dos serviços de táxis aos cidadãos com deficiência. A este respeito, levanta-se uma questão sobre a possibilidade de se estabelecer recursos, seja de fiscalização, canais de denúncias diferenciados, que permitam apuração rápida, em que o usuário possa dispor para que tais atitudes não sejam praticadas, e se assim forem, que possam ser apuradas sem expor o cidadão. O receio é que, como o número de usuários é pequeno, eles seriam expostos com mais facilidade às denúncias formais.

Outro ponto importante a se rever é que, embora a Secretaria Municipal de Educação seja responsável por gerir o serviço de Transporte Escolar Acessível, e que na dificuldade de contratação de serviço específico, mesmo que em caráter complementar, ela possa usar da contratação dos serviços do táxi acessível, e mesmo que a prestação deste serviço seja uma atratividade para os táxis acessíveis, considera-se que essa contratação acaba por comprometer a oferta do serviço para os demais usuários. Seria como se um serviço concedido pela Prefeitura de Belo Horizonte estivesse atendendo a outra modalidade de serviço. Assim o questionamento diz respeito se essa demanda foi considerada na concessão do serviço de táxi acessível. Nos horários de transporte das escolas também há demandas de usuários e essa contratação, que talvez devesse ser um serviço à parte, pode estar comprometendo ainda mais o serviço para os cidadãos que necessitam de táxi nesses horários. Sugere-se a revisão dessa forma de contratação e uma recomendação à Secretaria Municipal de Educação de que o serviço de Transporte Escolar Acessível seja contrato à parte. II – Informação Técnica 1. Sobre a prospecção realizada junto ao mercado, seria possível a realização de estudos e parcerias junto a outras esferas de governo para verificar a possibilidade de implementação de incentivos fiscais junto às montadoras e/ou empresas de adaptação veiculares de forma que tanto os custos do investimento na produção, quanto na adaptação dos veículos possam ser um efetivo incentivo, para a implementação de veículos que sigam as exigências legais do táxi acessível? Ainda que a falta de diversidade de modelos limite a escolha dos usuários e pode dificultar a prestação do serviço de táxi acessível, a legislação prevê a possibilidade de implantação de incentivos que possam tornar essa produção e/ou adaptação algo interessante para as empresas.

2. Sobre a definição de novas exigências relativas aos cursos especiais, foi estabelecido um planejamento com cronograma contendo prazos específicos para a

entrega da banca examinadora da BHTRANS, em relação às questões que envolvem o táxi acessível? A ausência de prazos é algo que dificulta avaliar se as respostas contemplam a expectativa dos usuários e deste conselho.

3. Sobre a Fiscalização dos Veículos Acessíveis, ainda que a SUMOB tenha informado que a periodicidade de vistorias é estabelecida em regulamento, e considerando a idade do veículo, a grande demanda em termos de fiscalização é da prestação do serviço. Considera-se que em termos mecânicos os prazos regulamentares sejam suficientes, mas considerando-se que os relatos de irregularidades do serviço estariam mais associadas à operação diária, seria necessário estabelecer novos procedimentos de acompanhamento e fiscalização. Segue, no final, sugestão a este respeito.

4. Considerando-se os avanços tecnológicos e as possibilidades de operações serem monitoradas por aplicativos, para além de uma central unificada, sugere-se a implementação de aplicativos que possam registrar, pelo menos, o número de deslocamentos de pessoas com deficiência, o número de chamados atendidos (solicitações do serviço), a satisfação do usuário com o serviço, identificando também problemas do permissionário nas viagens, o número de chamados não atendidos (não respondidos e/ou negados). Para tanto, a mesma estratégia de cadastro de usuários com deficiência a que se destinam os táxis acessíveis, similar ao que foi realizado na ocasião da implantação do aplicativo SIUMobile, seria suficiente para estabelecer um mecanismo mínimo e imediato de prestação e fiscalização dos serviços a exemplo do que ocorre no mercado de transportes por aplicativos.

Por fim, a morosidade na resolução dos problemas apresentados na prestação do serviço dos táxis acessíveis não permite avaliar que o direito a este serviço esteja sendo plenamente garantido. As respostas apresentadas, embora reconheçam a necessidade de qualificação dos serviços, não atendem aos anseios da população por prazos que permitam a identificação concreta de uma efetiva prestação de serviço com qualidade. Nesse sentido, alguns questionamentos e sugestões apresentadas referem-se à disposição deste Conselho em contribuir para avançarmos nessa pauta com sucesso.

Certos de contar a atenção de V.Ex^a, antecipadamente agradecemos.

Alvanir da Costa Melo Lima
Presidente do CMDPD/BH

Leonardo Costa Coscarelli

Promotoria de Justiça de Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência - MPMG