

RESPOSTA A CONSULTA Nº 12.2026 – SETOR TÉCNICO CAOIPCD

ASSUNTO: ANÁLISE DA COMPATIBILIDADE DE MANUTENÇÃO DO ÔNIBUS DE PISO ALTO EQUIPADO COM ELEVADOR HIDRÁULICO COM OS PRINCÍPIOS DO DESENHO UNIVERSAL E COM AS NORMAS DE ACESSIBILIDADE VIGENTES.

I- RELATÓRIO

Trata-se de solicitação de apoio técnico-jurídico elaborada pela 22ª Promotoria de Justiça de Defesa dos Direitos das Pessoas Idosas e das Pessoas com Deficiência de Belo Horizonte, no curso do Procedimento Administrativo nº 33.16.0024.0256910.2025-57, instaurado pelo Órgão de Execução, consistente na análise, em síntese, da:

- i) incompatibilidade da manutenção, como regra, de ônibus de piso alto equipados com elevador hidráulico com os princípios do desenho universal e com as normas de acessibilidade vigentes;
- ii) definição de parâmetros técnicos e jurídicos recomendáveis para a transição do modelo de frota baseado em ônibus de piso alto com o elevador para soluções que privilegiem o piso baixo ou o acesso por plataforma de embarque/desembarque.

Considerando a relevância da matéria para a concretização do direito à mobilidade e à acessibilidade das pessoas com deficiência, instaurou-se, no âmbito deste Centro de Apoio Operacional às Promotorias de Justiça de Promoção dos Direitos das Pessoas Idosas e das Pessoas com Deficiência - CAOIPCD, o Procedimento de Apoio à Atividade-Fim nº 78.16.0024.0364601.2026-80.

O procedimento tem por finalidade a elaboração de resposta à consulta com o objetivo de oferecer subsídios técnico-jurídicos à atuação ministerial, contemplando a interpretação do arcabouço normativo aplicável ao transporte coletivo acessível, a análise da compatibilidade do modelo de ônibus de piso alto equipado com elevador hidráulico com os marcos normativos vigentes e a indicação de parâmetros técnicos e jurídicos recomendáveis para a transição progressiva do modelo de frota, em consonância com o paradigma do desenho universal e da acessibilidade plena.

II. FUNDAMENTAÇÃO

II.I. DO DIREITO À ACESSIBILIDADE ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

De início, cumpre destacar que a Constituição Federal de 1988, em consonância com os fundamentos do Estado Democrático de Direito, estabelece que “todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no país a inviolabilidade dos direitos à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade”.

Todavia, a igualdade constitucionalmente assegurada não se limita à sua dimensão formal. Considerando o contexto histórico, social e econômico brasileiro, marcado por profundas desigualdades estruturais, processos de segregação e posições históricas de privilégio, o princípio da igualdade assume caráter material ou substancial. Busca-se, assim, superar situações de vulnerabilidade e inferiorização impostas a determinados grupos sociais que, em razão de condições pessoais, raciais, de gênero, sociais ou econômicas, permaneceram, ao longo do tempo, desprovidos de efetiva proteção estatal.

Nesse sentido, a igualdade material autoriza — e exige — o tratamento diferenciado dos desiguais, na medida de suas desigualdades, como forma de promoção da justiça social. Trata-se do reconhecimento da chamada discriminação positiva, instrumento jurídico destinado à redução de desigualdades históricas e à promoção de equilíbrio social, desde que exista correlação lógica entre o critério de diferenciação adotado e os valores e princípios constitucionais protegidos.

No que se refere às pessoas com deficiência, as políticas públicas afirmativas direcionadas a esse grupo social, historicamente marginalizado e submetido a processos de exclusão social, possuem como finalidade assegurar sua plena inclusão na sociedade, ampliando sua participação nos âmbitos político, social e econômico e garantindo a efetividade de seus direitos fundamentais e sociais.

Com o objetivo de disciplinar, de forma detalhada, as medidas necessárias à superação desse histórico de exclusão e à proteção dos direitos das pessoas com deficiência, o Estado Brasileiro ratificou a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (CDPD), conferindo-lhe *status* de emenda constitucional¹, o que promoveu a incorporação de seus preceitos ao ordenamento jurídico pátrio com hierarquia constitucional.

A CDPD surge como resposta da comunidade internacional à longa trajetória de discriminação, exclusão e desumanização vivenciada pelas pessoas com deficiência, introduzindo uma mudança paradigmática ao reconhecer que todas as pessoas devem ter assegurada a oportunidade de desenvolver plenamente suas potencialidades². Sob essa perspectiva, desloca-se o foco da limitação individual para a eliminação das barreiras sociais, ambientais, comunicacionais e atitudinais que impedem a participação plena e efetiva dessas pessoas em igualdade de condições com as demais.

¹ **BRASIL**. Decreto nº 6.949, 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. Diário Oficial da União: Brasília, DF, 26 ago. 2009.

² PIOVESAN, Flávia. *Direitos Humanos e o Direito Constitucional Internacional*. 22 Ed. Rio de Janeiro: Saraiva Jur, 2024. p. 243.

Nesse contexto, o instrumento internacional estabelece um conjunto de deveres aos Estados Partes, impondo a adoção de medidas concretas voltadas à autonomia e ao respeito aos direitos das pessoas com deficiência. No tocante à acessibilidade — compreendida, à luz do arcabouço constitucional e legal, como verdadeiro direito-meio indispensável à fruição das demais garantias fundamentais — a Convenção determina que os Estados assegurem às pessoas com deficiência mobilidade pessoal com o máximo de independência possível, inclusive mediante a facilitação do acesso a tecnologias assistivas, dispositivos e ajudas técnicas de qualidade e a custo acessível.

Em complemento aos comandos internacionais, a Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência (Lei nº 13.146/2015), ao conferir concretude normativa aos direitos assegurados pela Convenção, estabelece mecanismos destinados a assegurar e promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais pelas pessoas com deficiência. Entre tais garantias, destaca-se o direito ao transporte acessível, mediante a identificação, remoção e prevenção de obstáculos e barreiras que restrinjam o acesso das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida.

Para os fins da referida lei, considera-se barreira qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que impeça ou limite a participação social, bem como o gozo, a fruição e o exercício de direitos, especialmente o direito à acessibilidade. Inserem-se, nesse conceito, as barreiras nos transportes, caracterizadas por limitações existentes nos sistemas e nos meios de transporte que dificultem ou inviabilizem seu uso em condições de autonomia e segurança.

Dessa forma, da análise do conjunto normativo destinado à proteção das pessoas com deficiência, evidencia-se a especial preocupação do legislador com a efetivação da acessibilidade, em razão de sua relação direta com a criação de condições reais para o exercício da cidadania. A acessibilidade constitui elemento essencial para que os indivíduos possam utilizar serviços e instalações, acessar informações, locomover-se por meio dos sistemas de transporte, comunicar-se e exercer suas formas próprias de expressão com segurança, autonomia e independência.

Assim, impõe-se a adoção de medidas concretas destinadas à garantia da acessibilidade. Surge, então, o questionamento central: **quais são, efetivamente, essas medidas?**

II.II. DO DESENHO UNIVERSAL COMO PRINCÍPIO PROPULSOR DA ACESSIBILIDADE

Conforme dados do Censo Demográfico de 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)³, o ônibus - principal modalidade de transporte coletivo urbano - configura-se como o segundo meio de deslocamento mais utilizado nos trajetos para o trabalho,

³ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Automóvel é o meio de transporte mais utilizado no deslocamento para o trabalho*. Agência de Notícias IBGE, [s.l.], [s.d.]. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/44713-automovel-e-o-meio-de-transporte-mais-utilizado-no-deslocamento-para-o-trabalho>. Acesso em: 13 abr. 2026.

correspondendo a 32,3% dos deslocamentos realizados pela população brasileira. Trata-se, portanto, de instrumento essencial para a concretização da mobilidade urbana e, conseqüentemente, para a promoção da acessibilidade no cotidiano social.

Considerando a relevância desse meio de transporte para o exercício de direitos fundamentais, diversas normas jurídicas e técnicas foram instituídas com o objetivo de assegurar a fruição do transporte coletivo de passageiros com autonomia, segurança e independência por todos os indivíduos.

Nesse contexto, a Lei nº 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, dispõe, em seu artigo 20, que o Poder Público deverá promover a supressão das barreiras urbanísticas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação. Assim, todo o arcabouço normativo destinado à regulamentação do transporte coletivo, especialmente do transporte por ônibus, orienta-se pela necessidade de eliminação das barreiras existentes em sua estrutura física, operacional e mecânica, de modo a viabilizar o acesso universal ao serviço público.

Em complemento, o Decreto Federal nº 5.296/2004, regulamentador do referido diploma legal, estabelece, em seu artigo 34, que os sistemas de transporte coletivo somente serão considerados acessíveis quando todos os seus elementos forem concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo-se o uso pleno do sistema com segurança, autonomia e igualdade de condições por todas as pessoas.

De igual modo, destaca-se a Norma Brasileira ABNT NBR 14022, que fixa parâmetros técnicos destinados à promoção da acessibilidade em veículos urbanos de transporte coletivo de passageiros, incorporando expressamente os preceitos do desenho universal como diretriz estruturante da acessibilidade veicular.

Observa-se, portanto, que os diplomas legais e técnicos mencionados fazem referência direta ao conceito de desenho universal, o que impõe a necessária compreensão de seu significado e de sua relação com a efetivação da acessibilidade no transporte coletivo.

O desenho universal consiste em abordagem projetual voltada à criação de produtos, ambientes, programas e serviços utilizáveis por todas as pessoas, independentemente de idade, capacidade funcional ou condição individual, sem a necessidade de adaptações posteriores ou soluções segregadas. Não se trata, portanto, de mera adaptação acessória destinada a grupos específicos, mas de verdadeira transformação do padrão de concepção dos serviços públicos, incorporando a inclusão como elemento estrutural e permanente.

Sob essa perspectiva, a acessibilidade deixa de ser exceção destinada a minorias e passa a integrar o modelo ordinário de funcionamento dos serviços, assegurando o aproveitamento amplo por diferentes perfis de usuários, corpos e formas de mobilidade existentes na sociedade.

Entre os principais benefícios do desenho universal, destaca-se a promoção da vida independente, na medida em que possibilita às pessoas com distintos níveis de habilidade exercerem suas atividades cotidianas com autonomia e dignidade. O modelo também permite o atendimento simultâneo das diversas necessidades dos usuários, considerando tanto fatores internos — como limitações físicas, sensoriais ou cognitivas — quanto fatores externos, relacionados à inexistência de adaptações adequadas no ambiente ou no serviço disponibilizado.

Assim, ao se adotar o desenho universal na concepção e na prestação de serviços públicos, impõe-se a garantia de utilização segura, confortável e autônoma pelo maior número possível de pessoas. Diante da existência de múltiplas soluções técnicas potencialmente aplicáveis, deve-se privilegiar aquelas que apresentem maior grau de inclusão, por serem as que melhor concretizam o princípio da acessibilidade e promovem, de forma mais ampla, a igualdade material entre os usuários do sistema de transporte coletivo.

Feitas tais considerações, passa-se à análise dos parâmetros técnicos estabelecidos para a configuração do transporte coletivo acessível, especialmente no que se refere à utilização do ônibus como meio cotidiano de locomoção urbana.

A Norma ABNT NBR 14022 conceitua acessibilidade como a condição de utilização dos serviços de transporte coletivo de passageiros com segurança e autonomia — total ou assistida — por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Para a efetivação dessa condição, a norma privilegia o denominado **acesso em nível**, entendido como a situação em que o piso interno do veículo se encontra alinhado à área de embarque e desembarque, eliminando desníveis que possam constituir barreiras ao ingresso e à saída dos usuários.

Sob essa perspectiva, a disposição do *Caderno de Implantação de Sistemas de Transporte Acessíveis*,⁴ elaborado pelo Ministério das Cidades, identifica como barreiras físicas relevantes no transporte coletivo a altura do piso do ônibus em relação à plataforma de embarque e desembarque, bem como a distância lateral existente entre o veículo e a plataforma, frequentemente ocasionada pela aproximação insuficiente do veículo ao ponto de parada.

O acesso em nível representa, portanto, elemento central da acessibilidade no transporte coletivo, por permitir a transposição contínua entre o espaço urbano e o interior do veículo, reduzindo a necessidade de assistência de terceiros e promovendo maior autonomia aos passageiros.

Nos termos do regramento técnico, considera-se acessível o veículo que apresente uma das seguintes configurações:

⁴ BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Implantação de sistemas de transporte acessíveis**. Brasília: Ministério das Cidades, 2006. (Programa Brasil Acessível).

i) piso baixo:

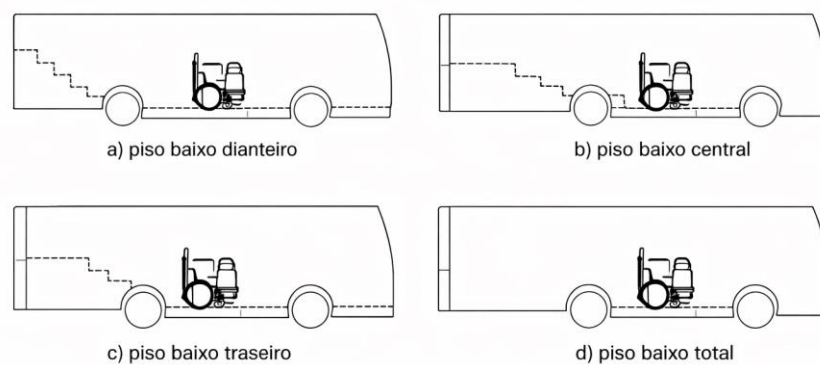
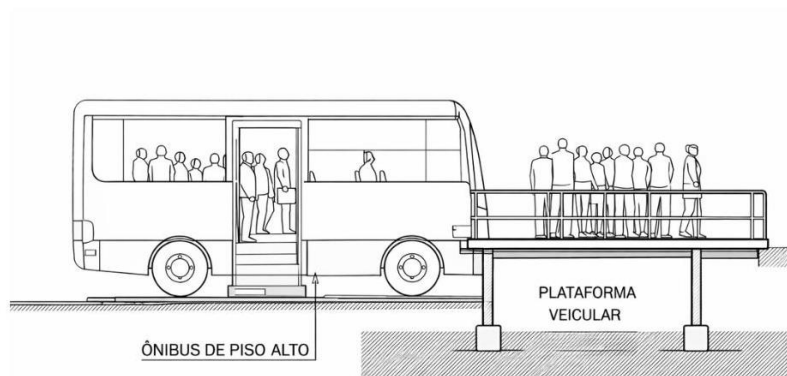


Figura 1 — Exemplos de veículo de piso baixo

ii) piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque/desembarque:



iii) piso alto equipado com plataforma elevatória veicular:



Dentre as alternativas previstas, a norma técnica estabelece expressamente que a utilização de veículo de piso alto equipado com plataforma elevatória veicular somente deve ocorrer nas hipóteses em que as demais soluções não possam ser implementadas. Evidencia-se, portanto, o caráter subsidiário dessa configuração, que não constitui modelo prioritário de acessibilidade.

Tal diretriz revela plena consonância com os princípios do desenho universal, segundo os quais deve ser adotada, sempre que possível, a solução capaz de promover o maior grau de inclusão e autonomia aos usuários. A acessibilidade, nessa perspectiva, não se satisfaz com a mera possibilidade de acesso físico ao serviço, exigindo condições que assegurem utilização independente, segura e contínua.

A análise das alternativas de acesso ao transporte coletivo permite concluir que a adoção de ônibus de piso alto equipados com plataforma elevatória veicular não atende integralmente aos preceitos do desenho universal. Embora o equipamento possibilite o ingresso da pessoa com deficiência no veículo, o acesso permanece condicionado à intervenção de terceiros para o acionamento do mecanismo elevatório, o que compromete a autonomia do usuário.

Assim, a plataforma elevatória configura solução compensatória, destinada a mitigar barreiras existentes, mas não a eliminá-las. O ingresso no veículo torna-se possível, porém não autônomo, circunstância que afasta essa alternativa como modelo prioritário para a prestação acessível do serviço público de transporte coletivo.

Diversamente, as demais configurações previstas pela norma promovem a acessibilidade em grau mais elevado, justamente por viabilizarem o **acesso em nível**, eliminando a dependência operacional de terceiros e assegurando deslocamento mais fluido e independente.

No caso do ônibus de piso rebaixado, o veículo é concebido para reduzir ou suprimir o desnível entre a calçada e o interior do ônibus, oferecendo entrada alinhada ou próxima ao nível da via. Essa solução elimina barreiras físicas no embarque e desembarque, permitindo utilização autônoma por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, sem necessidade de assistência externa.

De igual modo, o modelo de piso alto associado a plataformas fixas de embarque e desembarque — como verificado no sistema MOVE — também possibilita acesso em nível. A inexistência de desnível entre a plataforma e o veículo suprime obstáculos arquitetônicos, garantindo maior autonomia, rapidez operacional e segurança no fluxo de passageiros.

Diante disso, conclui-se que as soluções mais adequadas à promoção efetiva da acessibilidade consistem na adoção de frota composta por ônibus de piso rebaixado ou por veículos de piso alto integrados a plataformas de embarque em nível, por serem as alternativas que melhor concretizam o paradigma do desenho universal.

Entretanto, a realidade observada na capital mineira revela cenário distinto. Predomina a implementação de ônibus de piso alto equipados com plataformas elevatórias veiculares, solução que, embora formalmente associada à acessibilidade, não representa a alternativa mais adequada para assegurar embarque autônomo, conforme os parâmetros técnicos e normativos vigentes.

A título exemplificativo, registra-se que o processo recente de renovação da frota do transporte coletivo de Belo Horizonte prevê a incorporação de mais de 250 novos veículos⁵, todos dotados de elevadores classificados como equipamentos de “acessibilidade”, ainda que essa tecnologia não corresponda ao modelo mais inclusivo indicado pelas normas técnicas aplicáveis.

Esse cenário evidencia a dissociação entre o cumprimento formal das exigências normativas e a efetiva concretização da acessibilidade, demonstrando que a simples presença de dispositivo adaptado não garante, por si só, a realização do direito ao transporte acessível em condições de autonomia e igualdade material.

Diante desse contexto, impõe-se a análise de medidas estruturais destinadas à garantia da acessibilidade plena das pessoas com deficiência, especialmente mediante a transição progressiva do modelo baseado em plataformas elevatórias para soluções fundadas no acesso em nível, compatíveis com o desenho universal e com a promoção da independência dos usuários do transporte coletivo.

⁵ **PREFEITURA DE BELO HORIZONTE.** BH renova frota de ônibus e mantém menor idade média de veículos entre capitais. Belo Horizonte: Prefeitura de Belo Horizonte, [s.d.]. Disponível em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/noticias/bh-renova-frota-de-onibus-e-mantem-menor-idade-media-de-veiculos-entre-capitais>. Acesso em: 13 abr. 2026.

II.III. DOS PARÂMETROS NECESSÁRIOS PARA A TRANSIÇÃO DO MODELO DE FROTA

A superação do modelo de acessibilidade predominantemente baseado em veículos de piso alto equipados com plataforma elevatória veicular demanda a definição de parâmetros técnicos, jurídicos e operacionais capazes de orientar uma transição progressiva, planejada e compatível com o paradigma contemporâneo do desenho universal e com o regime normativo de proteção aos direitos das pessoas com deficiência.

A acessibilidade no transporte coletivo não pode ser compreendida como atributo isolado do veículo, mas como característica estrutural do sistema de mobilidade urbana. Nesse sentido, a normativa vigente estabelece que o sistema de transporte coletivo somente será considerado efetivamente acessível quando todos os seus elementos — veículos, infraestrutura urbana, pontos de parada, terminais, dispositivos de comunicação e mecanismos de embarque e desembarque — forem concebidos, organizados e operados segundo os princípios do desenho universal, assegurando utilização com segurança, autonomia e igualdade de condições a todos os usuários.

Partindo dessa premissa, a transição do modelo de frota deve orientar-se, prioritariamente, pela adoção de soluções que possibilitem o acesso em nível, considerado o meio mais adequado para garantir embarque e desembarque independentes e seguros. Assim, deve-se privilegiar a incorporação gradual de veículos de piso baixo, integral ou parcial, bem como a adoção de plataformas elevadas de embarque e desembarque integradas à infraestrutura do sistema.

A utilização de veículos de piso alto equipados com plataforma elevatória veicular deve permanecer como solução excepcional, admissível apenas nas hipóteses em que demonstrada, de forma técnica e objetiva, a impossibilidade de implementação das alternativas mais inclusivas disponíveis. Tal orientação decorre diretamente do princípio do desenho universal, segundo o qual, havendo múltiplas soluções tecnológicas possíveis, deve ser adotada aquela que maximize a inclusão e a autonomia do maior número de pessoas.

A transição pretendida não se confunde com substituição imediata da frota existente, exigindo planejamento público estruturado e progressivo. Incumbe ao poder concedente de transporte⁶ estabelecer cronograma de renovação gradual dos veículos, com metas objetivas de ampliação do acesso em nível, especialmente por ocasião de novas licitações, renovações contratuais e processos de reequilíbrio econômico-financeiro. A progressividade revela-se elemento essencial para compatibilizar a efetivação do direito fundamental à acessibilidade com a continuidade do serviço público e com a sustentabilidade econômica do sistema, sem afastar o dever estatal de eliminação paulatina das barreiras ainda existentes.

⁶ **Poder concedente de transporte:** órgão público investido de autoridade para definir e implementar a gestão do transporte de passageiros. ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. *ABNT NBR 14022: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros*. 4. ed. Rio de Janeiro: ABNT, p. 3.

Cumprir destacar, ainda, que a escolha do modelo de frota não pode ser dissociada das condições da infraestrutura urbana. A decisão administrativa deve considerar aspectos operacionais e físicos das vias, tais como geometria viária, inclinações, raios de curvatura, existência de valetas, lombadas e demais interferências que possam impactar a circulação dos veículos acessíveis. Desse modo, a política pública de acessibilidade exige atuação integrada entre renovação da frota e adequação dos pontos de parada, terminais e espaços urbanos, evitando que limitações estruturais perpetuem soluções assistivas menos inclusivas.

Nesse contexto, impõe-se a superação gradual do modelo de acessibilidade assistida como padrão predominante do sistema. Embora o elevador veicular tenha representado avanço relevante em determinado momento histórico, trata-se de mecanismo que pressupõe dependência operacional, maior tempo de embarque e exposição do usuário a situações potencialmente constrangedoras ou inseguras. O paradigma instituído pela Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e pela legislação brasileira de inclusão desloca o enfoque da assistência para a autonomia, exigindo que o acesso ao transporte coletivo ocorra, tanto quanto possível, nas mesmas condições oferecidas aos demais usuários.

A transição do modelo de frota deve, ainda, integrar-se ao planejamento global da mobilidade urbana, especialmente aos Planos de Mobilidade Urbana e aos instrumentos regulatórios do serviço público concedido, de modo que a acessibilidade deixe de ser tratada como requisito acessório e passe a constituir elemento estruturante do planejamento do transporte coletivo. A incorporação de critérios de acessibilidade desde a concepção das políticas públicas evita soluções posteriores de adaptação e promove maior eficiência administrativa e social.

Por fim, recomenda-se que o processo de transição seja acompanhado por mecanismos permanentes de monitoramento institucional e participação social, com envolvimento de pessoas com deficiência e entidades representativas, avaliações periódicas de desempenho do sistema e transparência quanto aos indicadores de acessibilidade. A participação social qualificada contribui para que as soluções adotadas reflitam as reais necessidades dos usuários e fortalece a legitimidade democrática das decisões administrativas.

Nesse cenário, revela-se igualmente essencial a atuação dos órgãos de controle e do Ministério Público, cuja função institucional de fiscalização, indução de políticas públicas e defesa dos direitos fundamentais contribui para assegurar a efetividade das medidas de acessibilidade implementadas. A atuação dialógica dessas instituições permite acompanhar o cumprimento das obrigações legais e contratuais, identificar eventuais falhas estruturais e promover a correção tempestiva de irregularidades, evitando a perpetuação de barreiras que restrinjam o acesso das pessoas com deficiência ao transporte coletivo.

Diante desse conjunto normativo e técnico, conclui-se que a transição do modelo de frota constitui medida necessária para a concretização do direito fundamental à mobilidade acessível, devendo orientar-se pela substituição progressiva do paradigma baseado em ônibus de piso alto

com elevador hidráulico por soluções estruturais que privilegiem o acesso em nível, a autonomia do usuário e a universalização da acessibilidade no transporte coletivo urbano.

III. CONCLUSÃO

Por todo o exposto, conclui-se que:

1. A promoção da acessibilidade no transporte coletivo não se insere no âmbito da mera discricionariedade administrativa, constituindo, ao contrário, dever jurídico de observância obrigatória. Trata-se de imposição que decorre diretamente do texto constitucional, o qual, ao erigir a dignidade da pessoa humana e a igualdade material como fundamentos da ordem jurídica, impõe ao Estado a adoção de medidas concretas destinadas à eliminação de barreiras que restrinjam o pleno exercício de direitos fundamentais.
2. No mesmo sentido, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência — incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro com status constitucional — reforça a obrigação estatal de assegurar às pessoas com deficiência condições de mobilidade com o máximo de autonomia possível. A legislação infraconstitucional, por sua vez, densifica esse dever ao estabelecer parâmetros objetivos para a organização de um sistema de transporte coletivo acessível. Dessa forma, evidencia-se tratar de obrigação jurídica positiva, que exige atuação estatal efetiva, contínua e progressiva, não se admitindo omissões ou posturas meramente facultativas por parte do Poder Público.
3. A acessibilidade não se esgota na adaptação de veículos individualmente considerados. O sistema de transporte somente será efetivamente acessível quando todos os seus elementos — frota, pontos de parada, terminais, comunicação visual e sonora, infraestrutura urbana e operação do serviço — estiverem integrados sob a lógica do desenho universal. A ausência de adequação em qualquer desses componentes compromete o resultado global e perpetua barreiras estruturais. Assim, a política pública deve ser concebida de forma articulada, evitando soluções isoladas que não assegurem fruição plena, segura e autônoma do serviço.
4. O desenho universal não representa mera recomendação técnica, mas diretriz normativa expressamente incorporada ao ordenamento brasileiro. Seu conteúdo impõe que, diante de múltiplas soluções tecnológicas disponíveis, seja adotada aquela que possibilite utilização por todas as pessoas, com autonomia e segurança. No contexto do transporte coletivo, isso implica priorizar soluções que viabilizem o acesso em nível e reduzam a dependência de assistência operacional. A adoção do desenho universal como critério estruturante qualifica a política pública, deslocando-a de um modelo assistencial para um modelo inclusivo e emancipatório.

5. Embora o elevador veicular tenha representado avanço importante em determinado momento histórico, trata-se de mecanismo que pressupõe acionamento assistido, maior tempo de operação e exposição do usuário a situações potencialmente constrangedoras ou inseguras. Sob a perspectiva contemporânea de direitos humanos, a acessibilidade deve ocorrer em condições equivalentes às dos demais usuários. Por essa razão, os veículos de piso alto equipados com plataforma elevatória não podem constituir solução predominante e permanente da frota, sendo admissíveis apenas quando demonstrada, de forma técnica e fundamentada, a inviabilidade das alternativas mais inclusivas.
6. A substituição do paradigma atual não exige ruptura imediata do sistema existente, mas demanda planejamento estruturado e progressivo. Incumbe ao poder concedente estabelecer cronograma de renovação da frota, metas quantitativas de ampliação do acesso em nível, previsão contratual de exigências de acessibilidade e adequação gradual da infraestrutura urbana. A progressividade harmoniza a efetivação do direito fundamental à acessibilidade com a continuidade do serviço público e a sustentabilidade econômico-financeira do sistema, sem afastar o dever de eliminação gradual das barreiras remanescentes.
7. A implementação de políticas de transição do modelo de frota exige mecanismos permanentes de acompanhamento, fiscalização e transparência. A participação de pessoas com deficiência e de entidades representativas contribui para que as soluções adotadas correspondam às necessidades reais dos usuários. Além disso, a atuação dos órgãos de controle e do Ministério Público revela-se essencial para assegurar o cumprimento das obrigações legais e evitar retrocessos. A acessibilidade, enquanto expressão concreta da igualdade material, demanda atuação estatal contínua e comprometida com a inclusão plena.

Belo Horizonte, 13 de abril de 2026.

Erika de Fátima Matozinhos Ribeiro

Coordenadora e Promotora de Justiça

Centro de Apoio Operacional das Promotorias de Justiça de Promoção dos Direitos das Pessoas Idosas e das Pessoas com Deficiência



ASSINADO ELETRONICAMENTE POR:

ERIKA DE FATIMA MATOZINHOS RIBEIRO, Promotora de Justiça, em
14/04/2026, às 10:37

**CÓDIGO DE VALIDAÇÃO:
A97E4-792F5-98928-D7F77**

Para verificar as assinaturas leia o QR code ao
lado ou acesse
<https://mpe.mpmg.mp.br/validar>

