

Percepções de empresas de transporte coletivo urbano do Brasil com relação ao atendimento da norma de acessibilidade: um estudo quantitativo

Evandro Busata Saciloto

Aluno do Mestrado em Administração, Universidade de Caxias do Sul
E-mail: esaciloto4@gmail.com

Marina D'Agostini

Aluna do Mestrado em Administração, Universidade de Caxias do Sul
E-mail: marina.dagos@gmail.com

Rosa Maria Sartor

Aluna do Mestrado em Administração, Universidade de Caxias do Sul
E-mail: rosa13092011@gmail.com

Cassiano Daniel Bridi

Mestre em Administração, Universidade de Caxias do Sul
E-mail: cassiano.bridi@terra.com.br

Maria Emília Camargo

Programa de Mestrado em Administração, Universidade de Caxias do Sul
E-mail: kamargo@terra.com.br

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, levando a que indivíduos e organizações em todo o mundo tenham maior facilidade em conhecer decisões e atividades adotadas por uma empresa, mesmo se mais distante. Dessa forma, as organizações têm a oportunidade de obter benefícios com a aprendizagem de 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 nº 8.213 de 24 julho de 1991, também conhecida por lei das cotas, que proporciona a estas pessoas oportunidades por meio de obrigatoriedades exigidas junto às empresas privadas (Brasil, 1991).



www.antp.org.br

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. Já o 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, equivalente a 7% dos brasileiros.

Impulsionado por estes números, o tema acessibilidade passa a ganhar importância a partir do ano de 2000, quando foi regulamentado pelas leis nº 10.048/2000 e nº 10.098/2000, tratando do atendimento prioritário e de acessibilidade nos meios de transporte (Brasil, 2000). Segundo o Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, as empresas de transporte público têm o prazo de 10 anos para que tenham todos os seus veículos acessíveis, seja por adaptação ou por aquisição de veículos novos (Brasil, 2004).

Neste trabalho, realizado na forma de um *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 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.

POPULAÇÃO COM DEFICIÊNCIA NO BRASIL

No Brasil, há duas normas internacionais devidamente ratificadas, o que lhes confere status de leis nacionais: a Convenção nº 159/1983 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 (Brasil, 2007).

No censo de 2000, o IBGE destacava 24,6 milhões de pessoas com deficiência, dos quais 22,9% são pessoas com deficiência motora. Já no censo de 2010, as pessoas com algum tipo de deficiência somavam 45,6 milhões, sendo que aproximadamente 38 milhões vivem em áreas urbanas e 23,7 milhões estão em idade ativa. A segunda deficiência mais apontada foi a motora, somando 13,2 milhões de brasileiros. De posse desses 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, no sistema de cotas.

Em 1991, entrou em vigor a legislação conhecida como lei das cotas, Lei nº 8.213/1991, que garante a reserva de 2 a 5% de vagas para pessoas com deficiência em empresas com quadro de funcionários acima de 100 pessoas (Brasil, 2007).

Além dos fatores individuais, sociais e econômicos, outro aspecto que dificulta a inserção da pessoa com deficiência no mercado de trabalho são os obstáculos encontrados 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 (ANTP, 2002).

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.

Através da NBR 9050 de 2004, a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), 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 medidas de acessibilidade:

- 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.
- A acessibilidade ao destino que mede, após o acesso ao sistema de transporte, a facilidade de se chegar ao destino desejado.

O Decreto nº 5.296/2004 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 nº 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).

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 do Decreto nº 5.296/2004 (Inmetro, 2007).

NORMAS ABNT

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 (Brasil, 2007).

Dentre as normas que foram criadas para atender a acessibilidade ao transporte de passageiros, destacam-se as ABNT NBR 14022 e 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 introdução 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.

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 a 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 *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. 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:

- Categorização do respondente, no qual as empresas foram caracterizadas por tamanho de frota e tipo de veículos.
- Aspectos operacionais, em que foram verificadas questões relacionadas a dificuldades para o atendimento da norma.
- 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 21 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 21 questões elaboradas, foi permitido em 14 delas que o entrevistado optasse por apenas uma possibilidade de escolha. Nas demais, foi permitido uma combinação das respostas.

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 podem ter veículos de outras encarregadoras também.



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 de 18/06/2013 a 01/07/2013. Do total enviado, obtiveram-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 de Rea e Parker, 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.

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. O quadro 1 apresenta as dimensões, bem como as correlações entre as mesmas.

Quadro 1
Relação entre as dimensões utilizadas no estudo

Caracterização	Dimensão operacional			Dimensão de perspectivas				
	% de veículos adaptados	Como conheceu a norma	Quantidade de usuários com mobilidade reduzida	Existência de benefícios do governo	Principais problemas	% de renovação da frota	Idade média da frota	Ações para atender a norma
Tamanho da frota	Spearman	Spearman	Spearman			Spearman		Spearman
Região do país	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Elaboração própria.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

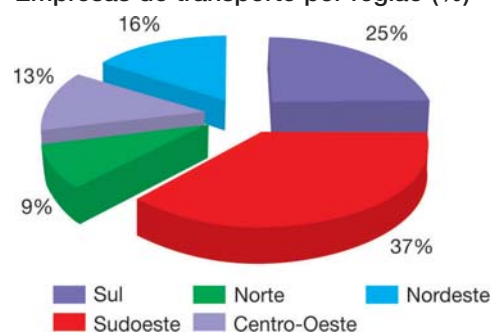
Dimensão 1: Categorização dos respondentes

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 1 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 1
Empresas de transporte por região (%)



Fonte: Elaboração própria.

Na tabela 1, fez-se a relação entre as categorias acima e a quantidade de frota adaptada. Procedendo-se a 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%.

Tabela 1
Relação entre tamanho de frota e adaptação das frotas

Veículos	Frota adaptada									
	Até 10%		De 11 a 30%		De 31 a 50%		De 51 a 80%		Mais de 80%	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Até 10	20	35,00	4	6,06	0	0,00	0	0,00	0	0,00
De 11 a 100	37	64,91	37	56,06	5	21,70	0	0,00	0	0,00
De 101 a 500	0	0,00	24	36,36	13	56,50	4	100,00	5	100,00
Acima de 500	0	0,00	1	1,52	5	21,70	0	0,00	0	0,00
Total	57	100,00	66	100,00	23	100,00	4	100,00	5	100,00

Fonte: Elaboração própria.

Estes resultados indicam que, quanto maior o tamanho da frota, maior será a quantidade de veículos adaptados.

Dimensão 2: Aspectos operacionais

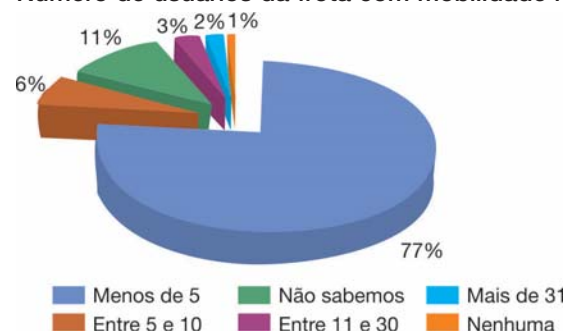
Nos aspectos operacionais, de acordo com a figura 2, 77% das empresas entrevistadas declarou que menos de cinco passageiros com mobilidade reduzida utilizam o transporte coletivo de passageiros. Por meio de um teste de correlação de Spearman relacionando o tamanho da frota com o total de usuários com mobilidade reduzida,



www.antp.org.br

constatou-se $p = -0,3007$, ou seja, quanto menor o tamanho da frota, maior o número de usuários com mobilidade reduzida.

Figura 2
Número de usuários da frota com mobilidade reduzida (%)



Fonte: Elaboração própria.

Em relação aos 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 (tabela 2).

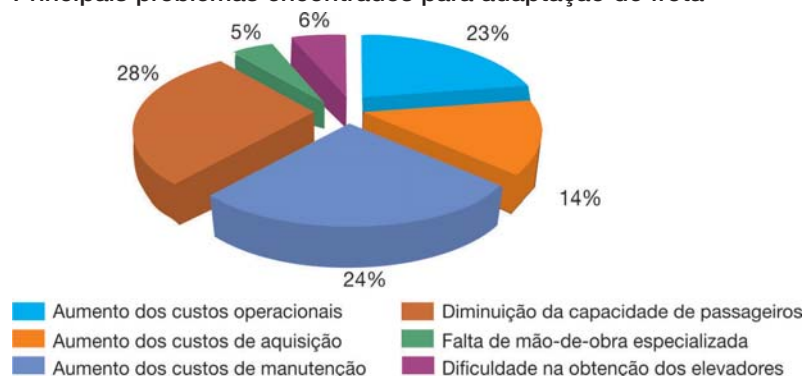
Tabela 2
Relação entre tamanho de frota e treinamentos

Veículos	A empresa realizou treinamento							
	Totalmente		Parcialmente		Planejando		Não realizou	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Até 10	0	0,00	1	1,49	3	18,08	20	50,00
De 11 a 100	11	34,38	40	59,70	10	62,50	18	45,00
De 101 a 500	15	46,88	26	38,81	3	18,80	2	5,00
Acima de 500	6	18,75	0	0,00	0	0,00	0	0,00
Total	32	100,00	67	100,00	16	100,00	40	100,00

Fonte: Elaboração própria.

Em relação aos principais problemas enfrentados (figura 3), 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 3
Principais problemas encontrados para adaptação de frota



Fonte: Elaboração própria.

Dimensão 3: Percepções

Esta dimensão trata das percepções sobre a norma e o cenário atual, em relação ao atendimento das legislações de acessibilidade em sua totalidade.

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 (tabela 3), 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 7
Relação entre tamanho de frota e planejamento para atendimento da norma

Veículos	Como a empresa está se preparando para atender totalmente a norma									
	Comprará veículos novos com elevador		Comprará veículos novos com piso baixo		Comprará veículos usados		Adaptará veículos existentes		Ainda não pensou nisso	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
Até 10	2	2,94	0	0,00	1	16,70	5	27,78	22	26,51
De 11 a 100	27	39,71	9	45,00	3	50,00	3	16,67	50	60,24
De 101 a 500	33	48,53	8	40,00	0	0,00	4	22,22	11	13,25
Acima de 500	6	8,82	3	15,00	2	33,30	6	33,33	0	0,00
Total	68	100,00	20	100,00	6	100,00	18	100,00	83	100,00

Fonte: Elaboração própria.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

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 têm 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 BIBLIOGRÁFICAS

ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos. 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.

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

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

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

_____. NBR 14022: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro: ABNT, 2009.

- _____. NBR 15570: Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro: ABNT, 2009.
- BRASIL. 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] República Federativa do Brasil*. Seção 1. Brasília, DF, n. 142, 25 jul. 1991, p. 14809.
- _____. Lei nº 10.048 de 8 de novembro de 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e dá outras providências. *Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, 9 nov. 2000a, p. 1.
- _____. 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] República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, 20 dez. 2000b, p. 1.
- _____. 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] República Federativa do Brasil*. Brasília, DF, 9 out. 2001, p. 1.
- _____. Ministério do Trabalho e Emprego. *A inclusão de pessoas com deficiência no mercado de trabalho*. Brasília: MTE, SIT, Defit, 2007.
- _____. 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, 30 mar. 2007.
- CONMETRO. Resolução nº 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 nº 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. e TORRES, I. G. E. *Transporte público urbano*. São Paulo: Rima Editora, 2004.
- GIL, A. C. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 5ª 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.
- OIT - Organização Internacional do Trabalho. Convenção nº 159 sobre reabilitação profissional de pessoas portadoras de deficiência. Genebra: International Labour Office (OIT), 1983.
- PINSONNEAULT, A. e KRAEMER, K. L. Survey research in management information systems: an assesment. *Journal of Management Information System*, 1993.
- REA, L. M. e 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*. 3ª ed. São Paulo: Atlas, 1999.
- VASCONCELOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. São Paulo: Annablume, 2001.



www.antp.org.br

3º Seminário Nacional de Mobilidade Urbana

O 3º Seminário Nacional de Mobilidade Urbana da ANTP

acontecerá na 7ª edição do TranspoQuip, o principal evento de infraestrutura para transportes, confira!

28-30 OUTUBRO

PAVILHÃO VERMELHO - EXPO CENTER NORTE - SÃO PAULO

ANTP

Transpo Quip LATIN AMERICA 2014

O Seminário Nacional de Mobilidade Urbana, uma realização da ANTP, ocorre a cada dois anos, no ano seguinte ao da realização do Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito.

Esta 3ª Edição do Seminário será realizada em 28, 29 e 30 de outubro de 2014, e contemplará conferências técnicas e paralelamente a feira TranspoQuip, onde a ANTP terá uma área destinada a expositores do setor de mobilidade urbana.

O Seminário Nacional de Mobilidade Urbana trará em suas edições o que há de mais importante acontecendo no cenário da mobilidade urbana no país. Serão tratados temas como o financiamento e a tarifa do transporte público, o avanço dos planos e da lei de mobilidade urbana, as questões relacionadas com o trânsito, como o congestionamento, faixas exclusivas para ônibus, segurança viária e Década da ONU, a inserção da bicicleta no meio urbano, os pedestres e a acessibilidade.

O 3º Seminário Nacional da Mobilidade Urbana será realizado neste ano em parceria com a feira TranpoQuip, que já está na sua sétima edição, compartilhando espaços com outros importantes expositores e, com isso, diversificando o interesse de vários outros setores com afinidade com a Mobilidade Urbana, numa espaço geral de 10 mil metros quadrados.

Aguarde novas informações.

Visite o hotsite da TranspoQuip