

DIREITO AO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERESTADUAL DO IDOSO: O CONDICIONAMENTO DE SUA EFICÁCIA ANTE AO (DES) CUMPRIMENTO DA LEI Nº 10.741/03

Priscila da Silva Oliveira

Universidade Estadual da Paraíba- UEPB.Email:priscilaooliveira365@gmail.com

Resumo: O presente artigo versa acerca do direito do idoso à gratuidade do transporte rodoviário interestadual. Não raro, apesar de disposições normativas a respeito, como as constantes no Estatuto do Idoso, Lei nº 10.741 de 2003, percebe-se reduzido o grau de eficácia desse direito ante à atuação das empresas responsáveis por sua aplicação. Dessa forma, o objetivo geral deste trabalho é analisar a sujeição da efetividade do direito ao transporte rodoviário interestadual dos idosos a fatores extranormativos. As justificativas relativas à pesquisa são de ordem : a) social, à medida que há um alargamento do topo da pirâmide etária brasileira , representativo do aumento de expectativa de vida de seus cidadãos ; b) científica , porque analisa as condições de eficácia do direito social ao transporte , especialmente para a pessoa idosa e c) jurídica, pois, dimensiona a importância da jurisdição para assegurar esse direito, aplicando sanções aos seus descumpridores. Os resultados obtidos apontam para a recorrência da não observância do direito do idoso à gratuidade do transporte rodoviário interestadual.

Palavras-chave: Idoso, Direito, Gratuidade, Transporte rodoviário interestadual, Eficácia.

INTRODUÇÃO

O Brasil é um país que passa por uma significativa mudança em relação à faixa etária dos seus habitantes, com o aumento da expectativa de vida. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, o IBGE, a população idosa chega ao número de vinte e três milhões e quinhentos mil (23,5 milhões) de brasileiros. Nesse cenário, a tendência é o aumento do alargamento do topo da pirâmide etária nacional, o qual representa a população com idade mais avançada.

O idoso, como sujeito de direito , possui prerrogativas especiais, se comparadas às atribuídas aos demais cidadãos pelo ordenamento jurídico. Isto se deve a fatores de ordem biológica, mas também por razões sociais e jurídicas , a medida que há um reconhecimento coletivo-normativo da necessidade de tutela de seus interesses. Entre estes está viabilização do direito constitucional de ir e vir, que se concretiza, dentre outros meios, através de um direito social, o direito ao transporte.

Para além da normativa constitucional sobre o direito ao transporte, a legislação complementar, por meio do Estatuto do Idoso, consigna uma qualificação a esse direito, a de sua gratuidade em determinados contextos.

Não obstante à existência de tais disposições, percebe-se um flagrante descumprimento do dever, por parte das empresas de transporte rodoviário interestadual, de assegurar a gratuidade, em determinados contextos legais, do uso do serviço aos idosos.

Dado esta conjuntura, o objetivo geral deste artigo é analisar a sujeição da efetividade do direito ao transporte rodoviário interestadual dos idosos a fatores extranormativos. Os objetivos específicos são: a) examinar a inserção do idoso na comunidade pelo Estado; b) apontar normas constitucionais consignadoras de direitos fundamentais da pessoa idosa; c) expor a normativa infraconstitucional acerca da gratuidade no transporte rodoviário interestadual para o idoso e a sua regulamentação pelo Decreto nº 5.934 de 2006 e d) analisar decisões judiciais em relação ao tema e investigar a postura adotada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres, ANTT, ante a tais violações.

As justificativas fundamentadoras do trabalho são de ordem: a) social, à medida que há um alargamento do topo da pirâmide etária brasileira, representativo do aumento de expectativa de vida de seus cidadãos; b) científica, porque analisa as condições de eficácia do direito social ao transporte, especialmente para a pessoa idosa e c) jurídica, pois, dimensiona a importância da jurisdição para assegurar esse direito, aplicando sanções aos seus descumpridores.

1. Metodologia

Trata-se de pesquisa de natureza bibliográfica. No que tange aos procedimentos, é documental, à medida que se debruça sobre a legislação brasileira consignadora da gratuidade do transporte coletivo rodoviário interestadual dos idosos, a saber, o Estatuto do Idoso, o Decreto nº 5.934 de 2006 e a Resolução nº 1.692/06 da Agência Nacional de Transportes Terrestres e as normas constitucionais referidas a esse grupo social. Ademais, perfaz-se por meio da demonstração de casos judiciais elucidativos a respeito. O método empregado foi o explicativo.

2. Resultados e Discussão

2.1 A figura do idoso ao longo da História

A pessoa idosa pode ser considerada em certos âmbitos ao longo da História. O primeiro é o cultural, no qual a ideia de velhice está atrelada à percepção tradicional de ser o idoso uma pessoa com bastante experiência, característica muito exaltada pelas antigas civilizações. Em Roma, por exemplo, o idoso figurava como ancião, ele era o “pater famílias”, ocupando importantes cargos

políticos no Senado. A longevidade se associava à sabedoria e à experiência, de forma inequívoca, ou seja, a sociedade enaltecia, culturalmente, estas características.

Na atual conjuntura, contudo, o significado atribuído à pessoa idosa converge para outro sentido. Antes, a velhice era vista como positiva e capaz de contribuir para o desenvolvimento político e cultural das antigas civilizações. Hodiernamente, não raro, é tratada, de forma depreciativa pela dinâmica social. Assim, a experiência humana tida como fundamento até mesmo para a manutenção de sociedades políticas, como supracitado, agora adquire o sentido de mero acúmulo de anos. Em parte, as razões para tanto são a valorização do trabalho, fundamentada na força e vitalidade juvenis, acompanhada da pouca expectativa de vida das pessoas, como fora com a Revolução Industrial do século XVIII.

Contrariamente, a alteração da dinâmica social na Idade Contemporânea, com a mecanização do trabalho e o aumento da expectativa de vida, não conseguiram mudar a depreciação da pessoa idosa, que subsiste, especialmente nos países em desenvolvimento e subdesenvolvidos.

No século XXI, a experiência de vida perde ainda mais a sua importância, à medida que ideias e coisas mudam em uma velocidade inimaginável e constrói-se a sociedade do novo e da cultura midiática do consumismo. Não há durabilidade nos produtos industriais, pois os objetos são descartáveis. A tecnologia contribui com essa nova engenharia social, exigindo a atualização das pessoas em todos os âmbitos, principalmente do conhecimento. Este deve ser buscado, sob aquele ponto de vista, como inesgotável de informações novas, depreciando o acúmulo e a experiência já sedimentadas social e culturalmente pelo grupo social idoso.

É possível depreender desse contexto que a mudança conceitual- antropológica do idoso insere-o em um novo paradigma, o de ser um ente socialmente descartável, prescindível. A consequência é a geração de sua desconsideração, veiculada, comumente, por preconceito ou mediante discriminação, e, em maior grau, pela não efetividade dos direitos constitucional e infraconstitucionalmente lhes assegurados.

Desse modo, há necessidade de superação da visão supracitada, com a adoção do pressuposto da dignidade inerente ao gênero humano. O legislador, a esse respeito, consignou o direito à vida digna sem o estabelecer discriminação para seu gozo quanto às pessoas e suas respectivas faixas etárias. Gilmar Ferreira Mendes esclarece:

O direito à vida é por vezes referido sob um modo qualificado, num sentido amplo, a abranger não apenas a preservação da existência física, mas designando, além disso, um direito a uma *vida digna*. (MENDES, 2012, p.384)

O direito à vida digna, nesse sentido, requer um grau de respeitabilidade, que difere de eventual caridade ou de solidariedade. Estas últimas, pejorativamente consideradas como hipossuficiência ou dependência, não constituem o fundamento de aplicação desse direito. Antes, constituem apenas um visãõ cristianizada em relação ao outro, ao idoso. O seu fundamento, em verdade, é o princípio da dignidade da pessoa humana, de matiz constitucional, para a consideração do idoso como sujeitos de direitos.

Por outro lado, o princípio da cidadania também fundamenta a vida digna da pessoa idosa. A razão disso é que se antes apenas abrangia direitos e deveres políticos dos cidadãos, no âmbito de determinado Estado, recentemente incorpora os direitos civis e sociais. Nesse ínterim, deve compreender, em seu exercício, a proteção integral do idoso. Afirma Indalêncio:

A afirmação de que a República Federativa do Brasil fundamenta-se na cidadania e na dignidade da pessoa humana orienta toda a atuação do Estado e da sociedade civil em direção à efetivação desses fundamentos, diminuindo, com isso, o espaço de abrangência da concepção de que as pessoas, na medida em que envelhecem, perdem seus direitos. Esse dispositivo constitucional, portanto, aponta no sentido de assegurar a cidadania, que é uma decorrência da garantia da dignidade da pessoa humana, durante toda a sua vida. (Indalêncio apud Ramos)

2.2 Dispositivos constitucionais acerca dos direitos do idoso

A Constituição da República Federativa do Brasil de 1988, CF, elenca em seu artigo 3º, inciso IV, como objetivo fundamental da República, a promoção do bem de todos, sem preconceito ou qualquer forma de discriminação: “Art. 3º Constituem objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil: [...] IV - promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação.” (BRASIL, CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DE 1988). O constituinte, nesse aspecto, elencou um rol de objetivos a serem atingidos, de forma que o artigo em comento possui forte conteúdo programático, sendo elemento normativo sócio-ideológico.

Apesar da igualdade formal, consubstanciada na fórmula de que todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, vige o paradigma de discriminação positiva, como único

mecanismo implementador de uma igualdade material aristotélica, atribuível ao sujeitos de direito que dispõem de posições jurídicas desiguais, postulando pela isonomia. Ainda no art. 3º, há o estabelecimento de vedação à discriminação quanto à origem, raça, sexo, cor, idade. (BRASIL, CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DE 1988). Fica patente, então, a expressividade da disposição constitucional de reprovabilidade da conduta discriminatória, negativamente, ao idoso.

2.2.1 Família, sociedade e Estado

O caput do artigo 230 da CF, enuncia que o amparo da pessoa idosa deve ser feito de forma conjunta entre a família, a sociedade e o Estado. Essas instituições devem trabalhar juntas em prol da garantia de um maior conforto ao idoso, coibindo qualquer tratamento violento, vexatório, desumano ou aterrorizante dirigido a estes.

Por família, após transformações sociais e culturais, entende-se não só a constituída de laços sanguíneos, antes é composta pelos familiares com os quais se estabelecem laços afetivos substantivos. Os familiares, nesse antro, realizam papel importante no apoio e cuidados dos idosos, porque nessa fase da vida, o ser humano passa por alterações biológicas e psicológicas profundas.

Além disso, a comunidade também exerce um papel importante, deve ser acolhedora. Na velhice, naturalmente há uma diminuição da teia relação social dos indivíduos, gerando solidão. Assim, a sociedade deve formar grupos que visem a convivência de pessoas da terceira idade. Nas palavras de SANTOS e VAZ:

O que está ocorrendo atualmente em nossa sociedade brasileira é também a formação de uma série de grupos que visam a convivência de pessoas de terceira idade de acordo com seus interesses. Esses grupos podem ser formados espontaneamente em associações de bairro, sindicatos ou por iniciativas governamentais. (SANTOS; VAZ, 2008, p. 339)

A última instituição incumbida dessa responsabilidade é o Estado. Tem como dever o desenvolvimento de políticas públicas voltadas para a inserção dos idosos na comunidade, proporcionando-lhes uma melhoria no seu bem-estar e garantindo-lhes uma vida digna.

Os parágrafos do artigo 230 CF dispõem algumas garantias à terceira idade. A primeira é a de que os programas de amparo aos idosos devem ser executados preferencialmente em seus lares, dada a condição de difícil mobilidade em que se encontram. A segunda se refere à gratuidade dos transportes coletivos urbanos aos maiores de sessenta e cinco anos, ponto importante para assegurar o direito de ir e vir dos indivíduos nessa faixa etária. O Estatuto do Idoso também possui um capítulo normatizando o direito ao transporte gratuito destes.

2.3 O Estatuto do Idoso e o direito ao transporte gratuito rodoviário interestadual

A lei nº 10.741/03, Estatuto do Idoso, comporta um capítulo sobre transporte dos idosos: a) transportes coletivos públicos urbanos e semiurbanos, no art.39; b) transporte coletivo interestadual, no art.40; reserva de estacionamento para o idoso, no art.41 e a prioridade nos processos de embarque e desembarques, no art.42.

O artigo 40, ponto central desse trabalho, é regulamentado pelo Decreto nº 5.934, ressaltando a quantidade de vagas gratuitas destinadas aos idosos no transporte coletivo interestadual, bem como o requisito de caráter econômico para o gozo desse direito. Ademais, o artigo trata do desconto a ser aplicado no valor da passagem, no caso de as vagas gratuitas disponíveis serem preenchidas:

Art. 40. No sistema de transporte coletivo interestadual observar-se-á, nos termos da legislação específica: I – a reserva de 2 (duas) vagas gratuitas por veículo para idosos com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos; II – desconto de 50% (cinquenta por cento), no mínimo, no valor das passagens, para os idosos que excederem as vagas gratuitas, com renda igual ou inferior a 2 (dois) salários-mínimos. Parágrafo único. Caberá aos órgãos competentes definir os mecanismos e os critérios para o exercício dos direitos previstos nos incisos I e II. (BRASIL, ESTATUTO DO IDOSO, 2003).

O inciso I confere aos idosos o direito de requerer duas vagas gratuitas por veículo que preste serviço convencional. Para tanto, a renda do idoso não poderá exceder o valor de dois salários-mínimos. O Decreto nº 5.934 de 2006, por sua vez, regulamentando o Estatuto, estabelece em seu artigo 6º as formas pelas quais o idoso poderá escolher provar sua renda:

§ 2º A comprovação de renda será feita mediante a apresentação de um dos seguintes documentos: I - Carteira de Trabalho e Previdência Social com anotações atualizadas; II - contracheque de pagamento ou documento expedido pelo empregador; III - carnê de contribuição para o Instituto Nacional do Seguro Social

- INSS; IV - extrato de pagamento de benefício ou declaração fornecida pelo INSS ou outro regime de previdência social público ou privado; e V - documento ou carteira emitida pelas Secretarias Estaduais ou Municipais de Assistência Social ou congêneres. (BRASIL, DECRETO Nº 5.934 DE 2006).

É atribuição do Ministério do Desenvolvimento Social e Combate à Fome (MDS), por meio das Secretarias Municipais de Assistência Social emitir a carteira mencionada no inciso V acima , que constitui uma das formas de comprovação de renda do idoso. Este deve procurar o Centro de Referência de Assistência Social (CRAS) do município ou a Secretaria Municipal de Assistência Social. Em seguida, será incluído no Cadastro Único para Programas Sociais do Governo Federal e receberá o Número de Identificação Social , o NIS. As carteiras são emitidas pelas secretarias de acordo com modelo elaborado pelo MDS e têm validade em todo território nacional por dois anos, contados a partir da data de expedição.

Esse documento, em verdade, consagra , formalmente, a efetivação do direito ao desconto de 50% (cinquenta por cento) no valor da passagem, porque, em tese, basta a sua apresentação para que a pessoa idosa desfrute do direito referido.

É importante ressaltar que esse desconto poderá ser de um valor maior, já que a norma contém a expressão “no mínimo”, que deve ser interpretada extensivamente.

2.4 Decreto nº 5.934 de 2006 e o direito do idoso ao transporte rodoviário interestadual

Ao Decreto nº 5. 934/06 incumbe estabelecer os mecanismos a serem adotados na aplicação do disposto no art. 40 do Estatuto do Idoso. Aquele se aplica aos veículos do serviço convencional de transporte interestadual (art. 3º, Decreto nº 5. 934/06), isto é, “os serviços de transporte rodoviário interestadual convencional de passageiros, prestado com veículo de características básicas, com ou sem sanitários, em linhas regulares.” (art. 3º, § 1º , I, Decreto nº 5. 934/06).

Regulamenta , assim, um direito personalíssimo, de modo que somente o idoso poderá exercê-lo, devendo solicitar um único bilhete de viagem nos pontos de venda próprios da transportadora. Deverá fazê-lo com antecedência mínima de três horas em relação ao horário de partida do ponto inicial da linha do serviço de transporte. As empresas , entretanto, poderão colocar à venda os assentos destinados aos idosos na hipótese de esgotamento do prazo supramencionado. Dessa maneira, considerando que os assentos não tenham sido objeto de concessão do benefício ,

porquanto não estarem comercializados, continuarão disponíveis para a fruição do direito ao transporte por parte dos idosos. O legislador infraconstitucional ainda no artigo 3º, § 5º, confere a perda de benefício ao idoso que, no dia marcado para a viagem, não comparece ao terminal de embarque até trinta minutos antes da hora marcada para o início da viagem.

Além do direito às duas vagas gratuitas, o Decreto estabelece regras para aqueles idosos que obterão o desconto. Há estipulação de prazos para adquirir o bilhete, baseada em critérios como a distância que o passageiro pretende percorrer. Nessa diapasão, caso a distância seja de até quinhentos quilômetros (500 km), o prazo será de seis horas de antecedência, no máximo, para comprar o bilhete com desconto, e de doze horas, como limite, caso a distância seja superior a 500 km. É o que preceitua o artigo 4º:

Art. 4º Além das vagas previstas no art. 3º, o idoso com renda igual ou inferior a dois salários-mínimos terá direito ao desconto mínimo de cinquenta por cento do valor da passagem para os demais assentos do veículo, comboio ferroviário ou embarcação do serviço convencional de transporte interestadual de passageiros. Parágrafo único. Para fazer jus ao desconto previsto no caput deste artigo, o idoso deverá adquirir o bilhete de passagem obedecendo aos seguintes prazos: I - para viagens com distância até 500 km, com, no máximo, seis horas de antecedência; e II - para viagens com distância acima de 500 km, com, no máximo, doze horas de antecedência. (BRASIL, DECRETO Nº 5.934 DE 2006).

Para o exercício dos direitos já mencionados, o Estatuto do Idoso estipula, no parágrafo único do artigo 40, que os órgãos competentes devem definir critérios para pô-los em prática. O Decreto nº 5.934/06, por sua vez, determina que a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT providencie a edição de normativas complementares objetivando o detalhamento de sua execução. A ANTT, diante do exposto, por meio da Resolução nº 1.692/2006, estabeleceu requisitos mínimos que devem constar na passagem, exigindo a informação por parte das empresas, trimestralmente, acerca da movimentação mensal de usuários titulares do benefício:

Art. 7º As empresas prestadoras dos serviços deverão, trimestralmente, informar à ANTT a movimentação mensal de usuários titulares do benefício, por seção e por tipo de benefício. Parágrafo único. As informações a que se refere o caput deste artigo deverão discriminar o número de: I - passageiros pagantes; II - passageiros beneficiados com a gratuidade para idosos; III - idosos beneficiados com o desconto de 50% no valor da passagem; e IV - gratuidades decorrentes de passes livres concedidos a pessoas portadoras de deficiência e comprovadamente carentes, conforme disposto na Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994. (BRASIL, RESOLUÇÃO Nº 1.692 DE 2006).

A resolução também exige, por parte da ANTT, a revisão da planilha tarifária com o objetivo de recompor o equilíbrio econômico-financeiro em relação às duas vagas destinadas aos idosos:

Art. 8º A ANTT, em Resolução específica, estabelecerá a revisão da planilha tarifária para recomposição do equilíbrio econômico-financeiro, em observância ao disposto no caput do art. 35 da Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995, referente às duas vagas de que trata o caput do art. 2º desta Resolução, caso o benefício concedido aos idosos resulte comprovadamente em desequilíbrio econômico-financeiro dos contratos. Parágrafo único. Cabe à empresa permissionária apresentar documentação que comprove o impacto econômico-financeiro decorrente dos descontos concedidos conforme previsão constante do art. 3º desta Resolução, com a finalidade de possibilitar a recomposição do equilíbrio econômico, se for o caso. (BRASIL, RESOLUÇÃO Nº 1.692 DE 2006).

Muitas empresas de transporte rodoviário interestadual, porém, negam ao idoso o direito de viajar gratuitamente com a justificativa de que é necessária a criação prévia da planilha tarifária. Contrariamente, o Supremo Tribunal Federal, asseverou:

A matéria encontra-se delineada na jurisprudência desta Corte, no sentido de que a eficácia do art. 40, incisos I e II, da Lei 10.741/2003 (Estatuto do Idoso) independe da criação de fonte de custeio - porque não se trata de benefício da seguridade social (art. 195, §5º, da CF), mas de questão relacionada à execução de contrato de concessão de serviço público (art. 35 da Lei 9.074/95) - e foi devidamente regulamentada pelo Decreto nº 5.934/2006. Precedentes (AC 2004.38.02.005799-3/MG; AC 2004.34.00.024 700-7/DF). (BRASIL, SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL).

Para a Corte Constitucional brasileira, caso exista um desequilíbrio nesse contrato, o mesmo deverá ser submetido à análise da administração, mas esse fato não é suficiente para constituir um óbice à gratuidade e aos descontos mencionados:

Eventual desequilíbrio econômico-financeiro, porventura constatado na execução do contrato de concessão do serviço de transporte interestadual, deverá ser submetido ao exame da Administração, nos termos do art. 9º, parágrafo único, do Decreto nº 5.934/2006 e do art. 8º da Resolução 1.692/2006 da ANTT, o que não constitui empecilho à concessão da gratuidade e dos descontos nas passagens destinadas a idosos de baixa renda. (BRASIL, SUPREMO TRIBUNAL FEDERAL).

2. 5. O condicionamento da eficácia do direito ao transporte rodoviário interestadual do idoso à sua aplicação pelas empresas de ônibus

Corriqueiramente, percebe-se que as empresas de ônibus interestaduais , em sua maioria, não consideram a dignidade do idoso , ao infringir seu direito ao transporte , contribuindo para a inefetividade deste, mediante o descumprimento das disposições constantes no Estatuto, na regulamentação do Decreto nº 5. 934/06 e na Resolução nº 1.692 de 2006.

Há um abuso , por parte dessas empresas , quando se valem da ignorância e do diminuto grau de instrução de alguns idosos quanto aos seus direitos, para impor obstáculos ao seu exercício. Neste contexto, não temem eventual denúncia aos órgãos competentes. Percebendo tal realidade, o Tribunal Regional Federal da 3ª região julgou provido o recurso ajuizado pela Defensoria Pública da União que requeria, por parte da Agência Nacional de Transportes Terrestres , a fiscalização da ampla publicidade dos direitos dos idosos:

DIREITO PROCESSUAL CIVIL E ADMINISTRATIVO. ESTATUTO DO IDOSO. ARTIGO 40 DA LEI 10.741/2003. SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO INTERESTADUAL. DUAS VAGAS GRATUITAS POR VEÍCULO E DESCONTO DE CINQUENTA POR CENTO PARA OS IDOSOS QUE EXCEDEREM AS VAGAS GRATUITAS, COM RENDA IGUAL OU INFERIOR A DOIS SALÁRIOS-MÍNIMOS. OMISSÃO DA ANTT NA FISCALIZAÇÃO DAS EMPRESAS. RECURSO PROVIDO.

Desse modo, adquirir a passagem no guichê pode significar o idoso ter de escutar, por parte das empresas, que as vagas acabaram, forçando-o a compra-la, estabelecendo-se a constante violação de direitos da terceira idade. Fato semelhante ocorreu com uma idosa no Rio de Janeiro, onde o Tribunal de Justiça decidiu que uma empresa de ônibus devesse pagar danos morais à passageira:

INDENIZATÓRIA. EMPRESA DE ÔNIBUS. VIAGEM INTERESTADUAL. RECUSA DE CONCESSÃO DE GRATUIDADE A PASSAGEIRO IDOSO. POSTURA ABUSIVA. DANO MORAL. 1. Diante da sentença que condenou a ré a repetição de indébito e indenização por dano moral advindo de negativa a concessão de gratuidade em transporte interestadual, apelaram ambas as partes. 2. A postura da ré, infelizmente, só revela a atitude que normalmente adotam as empresas de ônibus quando instadas a concessão de gratuidade de transporte a determinado tipo de usuário. 6. O dano moral é claro e representado pela postura abusiva e desrespeitosa da ré, ademais considerando tratar-se de um passageiro idoso, impondo a majoração do quantum a valor adequado. (BRASIL)

Dado que as empresas impõem dificuldades ao cumprimento do disposto no ordenamento, faz-se necessária a atuação preventiva e repressiva de alguns órgãos públicos. Exemplos são a ANTT, que possui, além de outras competências, a de fiscalizar a conduta das empresas de ônibus, garantindo o cumprimento do disposto na Resolução nº 1692/06.

O Ministério Público é outra instituição, constitucionalmente de caráter permanente, que tutela os direitos dos idosos, recebendo essa legitimidade da Constituição Federal e do Estatuto do Idoso, este no capítulo II do Título V. Ao idoso também é facultado denunciar as atitudes abusivas das empresas ao Programa de Proteção e Defesa ao Consumidor - PROCON, institucionalmente incumbido de fiscalizar a integridade das relações de consumo.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ante o exposto, resta clara a existência de fatores extranormativos, como a inobservância pelas empresas de ônibus, do direito ao transporte rodoviário interestadual do idoso, o que condiciona a eficácia deste à aplicação esporádica por aquelas.

Diante desta conclusão, a normatividade das disposições constitucionais, estatutárias, resolutivas e demais normas infraconstitucionais, referente a esse direito, resta mitigada, consubstanciando-se um claro divórcio entre a pretensão e realidade normativa. Estas disparidades devem ser tratadas como violações não somente reflexas à Carta Maior, dantes, como inobservância de envergadura constitucional. Nesse quadro, para a manutenção do direito coletivo ao transporte, e, especialmente para o implemento deste aos idosos, é imprescindível que sejam aplicadas sanções às empresas responsáveis pelo seu descumprimento, de forma que, a partir do uso de institutos repressivos, sejam fomentadas as práticas preventivas destes órgãos.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, Dayse Coelho de. Estatuto do Idoso: real proteção aos direitos da melhor idade?. **Revista Jus Navigandi**, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 8, n. 120, 1 nov. 2003. Disponível em: < <https://jus.com.br/artigos/4402> >. Acesso em: 20 ago. 2017.

A TERCEIRA IDADE. São Paulo: SESC. 2003-. Volume 14, nº 28. ISSN 16760336.

BRASIL. Decreto nº 5.934, de 18 de outubro de 2006. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 19/10/2006. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2006/decreto/d5934.htm >. Acesso em: 16 ago. 2017.

BRASIL, Portal Brasil. **Carteira do idoso garante acesso à passagens do interestaduais**. 2 de jan. de 2014. Disponível em: < <http://www.brasil.gov.br/eu-vou/carteira-do-idoso-garante-acesso-a-passagens-interestaduais> >. Acesso em: 15 de ago. de 2017.

BRASIL. Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro. Jusbrasil. Disponível em: <<https://tj-rj.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/370848178/apelacao-apl-162848820138190207-rio-de-janeiro-santa-cruz-regional-2-vara-civel>>. Acesso em: 15 de ago. de 2017.

BRASIL. Tribunal Regional Federal. Jusbrasil. Disponível em: <<https://trf3.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/23305225/apelacao-civel-ac-19169-sp-0019169-3520104036100-trf3>>. Acesso em 15 de ago. de 2017.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Senado Federal. 1988.

BRASIL. **Estatuto do Idoso**. Lei n. 10741 de 1º de Outubro de 2003. Brasília, Diário Oficial da União, Edição n. 192 de 03/10/2003.

IBGE, Censo Demográfico 2010. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/>. Acesso em: 15 de ago. 2017.

INDALENCIO, Maristela Nascimento. **Estatuto do Idoso e Direitos fundamentais: fundamentos da pessoa idosa no ordenamento jurídico brasileiro**. 2007.126 f. Dissertação (programa de mestrado acadêmico em ciências jurídicas)- Universidade do Vale do Itajaí, Santa Catarina.

MENDES, Gilmar Ferreira. **Curso de Direito Constitucional**. São Paulo: Editora Saraiva, 2012.

Portal das Leis. **Resolução nº 1692 de 24/10/2006 / ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestres(D.O.U. 25/10/2006)**. Disponível em: <<https://www.diariodasleis.com.br/busca/exibmlink.php?numlink=1-8-34-2006-10-24-1692>>. Acesso em: 15 de ago. 2017.

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. **Dados sobre o envelhecimento no Brasil**. Brasília-DF. Disponível em: <<http://www.sdh.gov.br/assuntos/pessoa-idosa/dados-estatisticos/DadossobreoenvelhecimentoNoBrasil.pdf>>. Acesso em: 15 de ago. de 2017.

SANTOS, GA., and VAZ, CE. Grupos da terceira idade, interação e participação social. In ZANELLA, AV., et al., org. **Psicologia e práticas sociais** [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein de Pesquisas Sociais, 2008. pp. 333-346. ISBN: 978-85-99662-87-8. Disponível em: <<http://books.scielo.org>>. Acesso em: 20 de ago. de 2017.

SARAIVA, Luana de Lima. **A tutela constitucional da pessoa idosa**. Conteudo Juridico, Brasilia-DF: 07 maio 2016. Disponível em: <<http://www.conteudojuridico.com.br/?artigos&ver=2.55852&seo=1>>. Acesso em: 16 ago. 2017.