

Historicamente, o acesso das pessoas com deficiência aos sistemas de transporte urbano é associado à adaptação dos veículos, tendo como símbolo o acesso do usuário de cadeiras de rodas, por meio de elevadores, aos diversos tipos de veículos utilizados no Brasil. Essa visão impediu uma abordagem mais adequada do problema, desconsiderando os outros tipos de deficiência existentes e suas necessidades específicas.

A acessibilidade não se resume na possibilidade de se entrar em determinado local ou veículo, mas na capacidade de se deslocar pela cidade, através da utilização dos vários meios existentes de transporte, organizados em uma rede de serviços e, por todos os espaços públicos, de maneira independente.

Tão importante quanto adequar os espaços públicos para garantir a circulação dessas pessoas, eliminando-se as barreiras existentes, é evitar que se criem novas dificuldades. Além de garantir a mobilidade das pessoas com deficiência pela cidade, também deve ser promovido o acesso a prédios públicos, estabelecimentos de comércio, serviços e áreas de lazer.

Este projeto de resgate da cidadania não é feito somente com o trabalho de setores isolados e sim através dos esforços combinados das três esferas de governo, juntamente com a participação social, norteados por uma visão de sociedade mais justa. Trata-se de fomentar um amplo processo de humanização do espaço urbano e o direito à cidade a partir do respeito às necessidades de todas as pessoas que a usufruem.

# ACESSÍVEL





## As pessoas com restrição de mobilidade e deficiência

Em função da idade, estado de saúde, estatura e outros condicionantes, muitas pessoas têm necessidades especiais para realizar seus deslocamentos, de receber informações, chegar até os terminais e pontos de parada, entrar nos veículos, ou simplesmente transitarem pelos espaços públicos. São essas pessoas que consideramos Pessoas com Restrição de Mobilidade e neste grupo incluímos as Pessoas Com Deficiência.

As deficiências podem ser divididas em cinco grandes grupos que são: física, mental, sensorial, orgânica e múltipla. A deficiência sensorial pode ser subdividida em visual e auditiva e a múltipla é assim considerada quando há a presença de dois ou mais tipos de deficiências associadas. Cada deficiência pode gerar determinados tipos de incapacidades que resultam em desvantagens em determinadas situações.

Essas desvantagens podem ser divididas em: ocupacional, de orientação, de dependência física e de mobilidade. Assim, o desafio das diferentes esferas de governo é implantar uma política pública que considere esse segmento da população reunindo um conjunto de ações para eliminar as desvantagens visando à equiparação de oportunidades entre os cidadãos.

O último censo do IBGE demonstra que 14,5% da população brasileira possuem algum tipo de deficiência, totalizando aproximadamente 24,6 milhões de pessoas. É importante salientar que esses números referem-se somente ao total das deficiências, não considerando as pessoas com restrição de mobilidade, conforme definido acima.

Em 2000, o Brasil possuía 8,5% de idosos, o que representa 14 milhões de pessoas. Isso equivale a pelo menos um idoso em 26,5% dos lares. Entre 1991 e 2000, a população de idosos cresceu duas vezes e meia a mais que a população jovem.

Outro dado relevante é que 75% dos idosos são considerados pobres. Estima-se que, em 2025, 15% da população brasileira terá idade superior a 60 anos.

# O Programa Brasil Acessível

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana surge com o objetivo de estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a cumprirem suas prerrogativas e desenvolver ações que garantam acesso para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas, inserido no conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, desenvolvido pela SeMob. Esse Programa atende às diretrizes aprovadas pela Conferência Nacional das Cidades e a participação da sociedade civil é fundamental para a sua implementação.

## A Implementação

Estados e municípios são convidados a aderir ao Programa, mediante a elaboração de um Programa Municipal de Acessibilidade, com o apoio do Ministério das Cidades, através dos instrumentos de implementação do Brasil Acessível. Para ter acesso às fontes de financiamento existentes, o Programa deve conter etapas de trabalho, metas, indicadores de avaliação e estar de acordo com as normas do Ministério das Cidades. Inicialmente, estão previstas três etapas de trabalho:

Na primeira etapa, o Ministério das Cidades, junto com seus parceiros, oferece instrumentos para capacitação de pessoal e elaboração de um diagnóstico sobre a legislação local e as condições de acessibilidade de idosos e pessoas com deficiência, abrangendo os serviços públicos essenciais e as áreas públicas de circulação.

Na segunda etapa, os municípios elaboram um plano de ação, compatível com o Plano Diretor de Mobilidade, com os conceitos da acessibilidade e do desenho universal compreendendo a alteração da legislação municipal necessária para evitar-se a construção de novas barreiras arquitetônicas, as intervenções emergenciais para a garantia da circulação e acesso aos serviços essenciais, bem como ações a médio e longo prazo.

Na terceira etapa, são elaborados os projetos executivos e realizadas as intervenções propostas no plano de ação, em conformidade com o Plano Diretor de Mobilidade ou inserido no Plano Diretor Municipal.

### Ações Previstas

- 1 - Capacitação de Pessoal
- 2 - Adequação dos sistemas de transportes
- 3 - Eliminação de barreiras
- 4 - Difusão do conceito de desenho universal no planejamento de sistemas de transportes e equipamentos públicos
- 5 - Estímulo à integração das ações de Governo
- 6 - Sensibilização da sociedade
- 7 - Estímulo à organização das PCD
- 8 - Estímulo ao desenvolvimento tecnológico

### Instrumentos para sua implementação

- 1 - Publicação de material informativo e de capacitação
- 2 - Realização de Cursos e Seminários nacionais e internacionais
- 3 - Edição de normas e diretrizes
- 4 - Realização e fomento de pesquisas
- 5 - Implantação de banco de dados
- 6 - Fomento à implementação de Programas Municipais de Mobilidade
- 7 - Criação de novas fontes de financiamento
- 8 - Divulgação das Boas Políticas

## As Legislações e o Decreto nº 5296/04

No dia 02 de dezembro de 2004, foi promulgado o Decreto nº 5296 que regulamentou as Leis Federais nºs 10.048/00 e 10.098/00, após ampla consulta aos setores da sociedade envolvidos direta ou indiretamente com o tema. Com a assinatura do decreto, o Brasil concluiu um conjunto de instrumentos urbanísticos, formado também pelo Estatuto das Cidades, o Plano Diretor Municipal e o Plano de Transporte e Mobilidade Urbana, que orienta todos os seguimentos da sociedade que participam da construção das cidades.

O Brasil possui 82% de sua população morando nas áreas urbanas das cidades e a atenção às pessoas com deficiência, idosos e outras com restrição de mobilidade tende a crescer. Atuar na adequação da cidade existente e na sua expansão é um desafio para todos e tem papel fundamental neste processo, a divulgação da legislação brasileira para os gestores públicos, instituições de ensino, empresas prestadoras de serviços públicos, profissionais da área, governos estaduais e municipais, apontando a responsabilidade de cada um no cumprimento das regras e prazos previstos.

## Acessibilidade nos Planos Diretores

A acessibilidade nos espaços urbanos e edificações de uso coletivo, sejam públicas ou privadas, tem que ser garantida. O Plano Diretor Municipal, as legislações específicas como o Código de Obras ou de Posturas e o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade constitui um conjunto de instrumentos municipais, complementares ao Decreto nº 5.296/04. Incluir o conceito de acessibilidade nestes instrumentos é fundamental para a construção da cidade acessível. O governo local tem responsabilidades, regras e prazos estabelecidos na legislação. Dentre elas, está a Implantação de sistemas de mobilidade urbana acessíveis, contemplando a infra-estrutura e serviços de transporte coletivo com utilização do conceito do desenho universal.



# CIDADES

## Quadro Resumo Orientativo

O Decreto nº 5296, de 02 de dezembro de 2004, estabelece normas gerais, critérios básicos e prazos para promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, e dá outras providências. Os quadros abaixo apresentam um resumo dos seus impactos nos espaços urbanos, edificações de uso público, de uso coletivo e uso privado, bem como nos sistemas de transporte coletivo.

### Nos espaços urbanos e edificações de uso coletivo, públicas ou privadas

Principais abordagens do decreto	Onde se aplica	Aplicação imediata	Prazo para elaboração da norma	Prazo para implantação	Início da vigência
Prioridade a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida	Órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional; empresas prestadoras de serviço público; instituições financeiras; estabelecimentos públicos ou privados de atendimento a saúde.	Sim	Imediato (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Acessibilidade arquitetônica e urbanística	Concepção e implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos; Vias; logradouros públicos; espaços de uso público; praças; parques; entorno e interior das edificações de uso público e coletivo; entorno e áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar; adaptação de bens culturais imóveis; mobiliários e equipamentos urbanos.	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Nas edificações de uso público já existentes	Edificações administradas por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinados ao público em geral; locais de reunião, esporte, espetáculos, conferências; instituições de ensino público.	Não 30 meses após a publicação	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	02/06/2007	02/12/ 2004
Nas edificações de uso coletivo já existentes.	Teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casa de espetáculos, salas de conferências; instituições de ensino privado.	Não 48 meses após publicação	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	02/12/2008	02/12/ 2004
No mobiliário urbano	Nos espaços públicos e edifícios	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/04
Acessibilidade na habitação de interesse social	Edificações de uso multifamiliar e habitação de interesse social	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Acessibilidade aos bens culturais imóveis	Patrimônio público, espaços destinados à cultura.	Sim	25/11/2003 (Instrução Normativa nº 1 do IPHAN) (NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004

## Nos sistemas de transporte coletivo

Principais abordagens do decreto	Onde se aplica	Aplicação* imediata	Prazo para elaboração da norma		Prazo para implantação	
			ADAP	FAB	ADAP	FAB
Acessibilidade no Transporte Rodoviário urbano, intermunicipal, interestadual e metropolitano	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infra-estrutura.	Não* (INMETRO/ ABNT)	12 meses após decreto 02/12/ 2005	12 meses após decreto 02/12/ 2005	120 meses após o decreto 02/12/ 2014 renovação da frota	24 meses após a norma 02/12/ 2007
Acessibilidade no Transporte Aquaviário	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infra-estrutura.	Não* (INMETRO/ ABNT)	36 meses após decreto 02/12/ 2007	24 meses após o decreto 02/12/ 2006	54 meses após a norma 02/06/ 2010	36 meses após a norma 02/12/ 2009
Acessibilidade no Transporte Metroferroviário e Ferroviário	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infra-estrutura.	Sim (ABNT NBR 14021:2005)	ABNT NBR 14021/14020	ABNT NBR 14021/14020	120 meses após decreto 02/12/ 2014 8% aa	36 meses após o decreto 02/12/ 2007

\* O processo de elaboração e revisão das normas não impede que sejam implantados sistemas de transporte com famílias de veículos acessíveis existentes, atendendo às regras do Decreto 5296/04.

Obs: os aspectos relativos ao acesso à informação e comunicação não foram abordados nestes quadros.

## Publicações

Dentre as várias ações e instrumentos previstos no Programa Brasil Acessível, está a Publicação de conteúdos temáticos específicos. No momento destacamos os seguintes Cadernos:

**CADERNO 1 : ATENDIMENTO ADEQUADO ÀS PESSOAS COM DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE** - Destinado aos gestores e operadores públicos ou privados dos sistemas de transporte coletivo. Conceitua as deficiências e traz orientações sobre o atendimento adequado. É instrumento de capacitação de condutores do transporte coletivo, cobradores, taxistas e do transporte escolar.

**CADERNO 2 : CONSTRUINDO A CIDADE ACESSÍVEL** – Destinado aos profissionais da área de elaboração de projetos urbanísticos, mobiliário urbano e implementação de projetos e obras nos espaços públicos, bem como nos edifícios de uso coletivos, públicos ou privados. Enfoque nas áreas públicas de circulação e às necessidades dos pedestres com ênfase nas pessoas com deficiência e idosos. Apresenta, através de exemplos, como não construir novas barreiras nos espaços urbanos e sugestões de projetos e intervenções corretas, em conformidade ao decreto 5.296/04 e à Norma NBR- 9050/04.

**CADERNO 3 : IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO Nº 5.296/04** – Traz orientações para implementação do Decreto Nº 5.296/04, que regulamenta as Leis nº 10.048/00 e nº 10.098/00, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. Enfoque na mobilidade urbana, construção dos espaços e nos edifícios de uso público e legislação urbanística.

**CADERNO 4 : IMPLANTAÇÃO DE POLÍTICAS MUNICIPAIS DE ACESSIBILIDADE** - Orienta a elaboração de uma Política Municipal de acessibilidade de forma permanente. Traz informações para a Implementação de

um órgão ou uma coordenação municipal para o desenvolvimento de normas, instrumentos e ações integradas do poder público e também com a iniciativa privada para o atendimento às pessoas com deficiência. Apresenta procedimentos para a implantação e a fiscalização de projetos, obras e soluções para o acesso e o atendimento das pessoas com deficiência, idosos ou pessoas com mobilidade reduzida.

**CADERNO 5 : IMPLANTAÇÃO DE SISTEMAS DE TRANSPORTE ACESSÍVEIS** – Voltado aos gestores municipais, com orientação de programas e obras visando a implantação de Sistemas de Transporte Acessível, incluindo a infra-estrutura urbana, combinação de todos os modos de transporte coletivo, os respectivos equipamentos de apoio ao usuário, em especial as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como os procedimentos operacionais adequados.

**CADERNO 6 : BOAS PRÁTICAS** – Voltado aos gestores municipais, tem como objetivo o registro de práticas inovadoras ou consagradas já em desenvolvimento nas administrações municipais, visando à construção de uma cidade acessível, considerando os espaços públicos e os serviços de Transporte Coletivo.

## Fontes de financiamento

No Plano Plurianual, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade é responsável pelo Programa Mobilidade Urbana, que contém as ações “Apoio a Projetos de Sistemas de Circulação não Motorizados” (Ação 0592) e “Apoio a Projetos de Corredores Estruturais de Transporte Coletivo Urbano” (Ação 0590). Há também uma ação no Programa Nacional de Acessibilidade, sob responsabilidade da CORDE/SEDH, denominada “Apoio a Projetos de Acessibilidade para Pessoas com Restrição de Mobilidade e Deficiência” (Ação 0598).

As duas primeiras ações incorporam melhorias na circulação das pessoas com deficiência e idosos, ao incluir nos projetos a qualificação de calçadas, rebaixamento de guias e sarjetas e adaptação de terminais com rampas de acesso, piso tátil para deficientes visuais e sinalização adequada, dentre outras medidas. No Programa de Acessibilidade, esta ação contempla tanto as intervenções físicas, como as ações de capacitação institucional com vistas a eliminação de barreiras arquitetônicas e elaboração de projetos que garantam o acesso universal nos novos ambientes construídos.

O Pró-Mob, programa que financia a construção de infra-estrutura para a mobilidade urbana, também estabelece como pré-requisito para análise do projeto, a incorporação do acesso das pessoas com deficiência e idosos na reforma ou na construção de novos equipamentos urbanos, além de financiar obras de acessibilidade. Ao todo são disponibilizados R\$300 milhões para os municípios.

O Pró-Transporte é um programa de financiamento de infra-estrutura para o transporte coletivo urbano com recursos do FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço. O público-alvo do programa é constituído pelas Prefeituras, Governos Estaduais, Órgãos Gestores ou empresas concessionárias de serviços de transporte coletivo urbano. Dentre as ações financiáveis estão obras de acessibilidade de pedestres, ciclistas e pessoas com dificuldade de locomoção às vias, estações, terminais, pontos de conexão e abrigos, tais como rebaixamento de guias e calçadas, rampas, sinalização sonora para deficientes visuais e outros, voltados às pessoas com dificuldade de locomoção.

Para a obtenção de outras fontes de financiamento de infra-estrutura, estados e municípios estão sendo estimulados a utilizar os instrumentos previstos em recentes leis federais. A primeira é o Estatuto das Cidades, onde são estabelecidas as condições para que a terra urbana desempenhe sua função social, a segunda é a Lei de Consórcios Públicos, que permite a associação entre dois ou mais municípios para a solução de problemas comuns e, finalmente, a Lei de Parcerias Público-Privadas, que permite o estabelecimento de parcerias entre o poder público e empresas privadas para a execução de serviços.

# Controle Social

O Programa Brasil Acessível possui fórum específico de discussão do qual participam operadores dos transportes, fabricantes de veículos e equipamentos, universidades, consultores, entidades de/e para pessoas com deficiência, entidades sindicais, patronais e de trabalhadores, ONG's, órgãos do governo, como os Ministérios, parlamentares, gestores municipais e demais interessados. Periodicamente, esse fórum se reúne com o objetivo de avaliar o andamento do Programa, propondo novas ações.

