

BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA

4

IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS
MUNICIPAIS DE ACESSIBILIDADE



BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA

4

IMPLEMENTAÇÃO DE
POLÍTICAS MUNICIPAIS DE
ACESSIBILIDADE

Secretaria Nacional
de Transporte
e da Mobilidade Urbana

Ministério
das Cidades



Secretaria Nacional
de Transporte
e da Mobilidade Urbana

Ministério
das Cidades

Ministério das Cidades

Ministro das cidades:
Marcio Fortes de Almeida

Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana

Secretário Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana:
José Carlos Xavier

Diretor de Mobilidade Urbana:
Renato Boareto

Diretor de Cidadania e Inclusão Social:
Luiz Carlos Bertotto

Diretor de Regulação e Gestão:
Carlos Antônio Morales

Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – BRASIL ACESSÍVEL

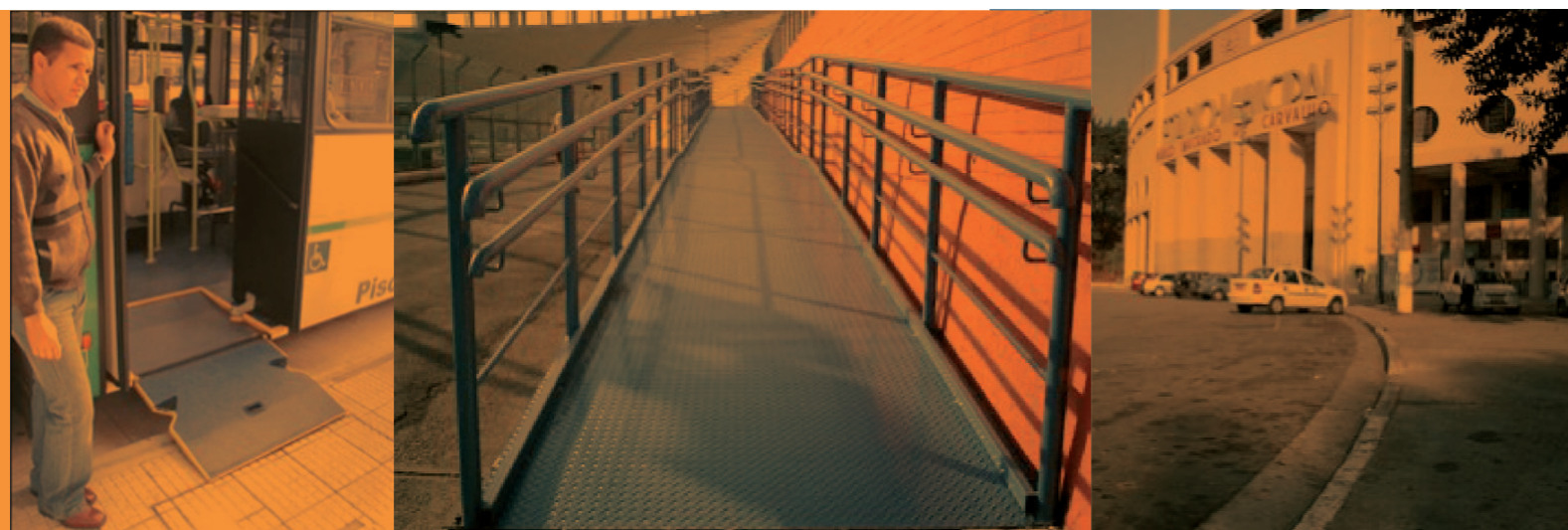
Diretor:
Renato Boareto

Gerente do Programa:
Augusto Valiengo Valeri - Coordenação

Colaboradores:
Roberto Moreira
Eunice Rossi
Gilson da Silva – TRENURB
Luiza Gomide de Faria Viana

Assistentes Técnicos:
Carlos Roberto Alvisi Junior
Claudio Oliveira da Silva
Daniela Santana Canezin
Guilherme Alves Tillmann
Marly Iwamoto
Valéria Terezinha Costa

Assistentes Administrativos:
Juliana Bonfim da Silva
Marcelo Glaycon de Abreu Barbosa
Thiago Barros Moreira



Ficha Técnica

CADERNO IMPLEMENTAÇÃO DE POLÍTICAS MUNICIPAIS DE ACESSIBILIDADE

Supervisão:

SeMob

Organização:

Instituto Rua Viva

Pesquisa e Texto:

Edison Luís Passafaro

Colaboração:

Guilherme Alves Tillmann - SeMob

CPA - Prefeitura de São Paulo

Agradecimentos especiais:

A todas as entidades e órgãos de governos estaduais que gentilmente autorizam a utilização de materiais editados sobre implementação da acessibilidade nas cidades.



Bras

il

Brasil Acessível

Acessível

BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA

O Ministério das Cidades tem como desafio desenvolver, através da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, a Mobilidade Urbana Sustentável, que é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano. Abordagem que tem como centro das atenções o deslocamento das pessoas e não dos veículos.

A existência de barreiras físicas de acessibilidade ao espaço urbano acaba por impedir o deslocamento de pessoas com deficiência e outras que possuem dificuldades de locomoção. Um dos desafios colocados para todos os municípios brasileiros é a inclusão dessa parcela considerável da população na vida nas cidades. A acessibilidade deve ser vista como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência e idosos, com o respeito de seus direitos fundamentais.

Este projeto de resgate da cidadania não pode ser feito com o trabalho de setores isolados e com certeza será atingido através de esforços combinados das três esferas de governo, com a participação social norteados por uma visão de sociedade mais justa e igualitária. Trata-se de fomentar um amplo processo de humanização a partir do respeito às necessidades de todas as pessoas para usufruírem a cidade.

O PROGRAMA BRASIL ACESSÍVEL

O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana tem como objetivo estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades, uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público.

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 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 a implementação de Programas Municipais de Mobilidade (planejamento, implementação e avaliação dos resultados)
7. Criação de novas fontes de financiamento
8. Divulgação das Boas Políticas

Publicações

Dentre os instrumentos previstos no desenvolvimento do Programa Brasil Acessível destacamos as publicações temáticas específicas do Programa, da qual faz parte esse caderno.

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 e escolar, cobradores, taxistas e todas as pessoas envolvidas no atendimento ao público.

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 9050:2004.

CADERNO 3: IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO Nº 5.296/04 - PARA CONSTRUÇÃO DA CIDADE ACESSÍVEL

Traz orientações para implementação do Decreto nº 5.296/04, que regulamenta as Leis nº 10.048/00 e a de 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 EM ACESSIBILIDADE

Voltado aos gestores municipais, tem como objetivo o registro de práticas inovadoras ou consagradas já em desenvolvimento nas administrações municipais, visando a construção de uma cidade acessível, considerando os espaços públicos e os serviços de Transporte Coletivo.



Sumário

Sumário



1. POLÍTICA MUNICIPAL DE ACESSIBILIDADE	16
2. CONCEITOS E DEFINIÇÕES.....	17
2.1 Deficiência	18
2.2 Pessoa com deficiência.....	18
2.3 Pessoa com Mobilidade Reduzida	19
2.4 Acessibilidade	20
2.5 Mobilidade	20
2.6 Mobilidade Urbana	20
2.7 Desenho Universal.....	21
2.8. Princípios do Desenho Universal	21
3. Participação e Controle Social.....	24
3.1 Conselhos Municipais	24
3.2 Associações e fóruns de Acessibilidade.....	24
4. Criação de Estrutura de Gestão específica	25
4.1 Composição.....	25
4.2 Atribuições	26
4.3 Vinculação ao governo	27
5. Programa de Acessibilidade	27
5.1 Eliminação de barreiras	28
5.2 Implementação de normas técnicas	29
5.3 Operacionalização	31
5.4 Metodologia de Trabalho.....	33
6. Conclusão	34
Anexos.....	36





Apresentação

SEN

Em janeiro de 2003 foi criado o Ministério das Cidades que tem como um de suas atribuições o estabelecimento das diretrizes da política nacional de transporte público e da mobilidade urbana, através da SeMob – Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Neste contexto a SeMob desenvolveu e está implementando o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível que tem como objetivo estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade e deficiência aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas.

Com grande impacto nas cidades, o Decreto no 5.296/04 estabeleceu oportunidades e condições para o desenvolvimento de uma política nacional, considerando e respeitando as atribuições das diferentes esferas de governo, a realidade e a diversidade dos municípios e estados. Os municípios contam hoje com um arcabouço jurídico que lhes dão suporte para a implantação de várias ações destinadas a garantia da acessibilidade para pessoas com deficiência e idosos. São leis federais, estaduais, municipais, decretos e normas técnicas que apresentam obrigações e parâmetros para o desenvolvimento de suas ações.

O caderno 4 do Programa Brasil Acessível tem como objetivo orientar a elaboração e desenvolvimento de uma Política Municipal de Acessibilidade de forma permanente com ênfase na organização interna da administração. Traz informações para a Implantação 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 ao disposto na legislação. O Caderno também apresenta procedimentos para a implantação e a fiscalização de projetos, obras e soluções para o acesso e o atendimento das pessoas com deficiência, idosos e outras pessoas com mobilidade reduzida.

Com o caderno 4, a SeMob disponibiliza para os gestores municipais, mais uma ferramenta para implantação da acessibilidade de forma irreversível, que complementa o esforço para que as administrações estabelecem um plano local adequado à sua realidade, mas que atenda às expectativas de toda a população, principalmente das parcelas excluídas das oportunidades que a cidade oferece.

José Carlos Xavier
Secretário Nacional de Transporte e da
Mobilidade Urbana

Renato Boareto
Diretor de Mobilidade Urbana

Por ser um material dinâmico, sugestões para seu aprimoramento são bem-vindas e podem ser enviadas para o seguinte endereço eletrônico:
brasil.acessivel@cidades.gov.br



INTRODUÇÃO

De acordo com estimativas da Organização das Nações Unidas, ONU, uma parcela de 10% da população dos países em desenvolvimento é formada por pessoas com algum tipo de deficiência. Número que a Organização Mundial da Saúde, OMS, calcula em 600 milhões de pessoas no planeta. No Brasil, o censo de 2000 realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE –, estima que 14,5% da população, ou seja, que 24,6 milhões de brasileiros aproximadamente possuam algum tipo de deficiência.

Durante décadas, a grande maioria dessas pessoas foi colocada à margem da sociedade, confinada em instituições, ou mesmo em suas casas, pela própria família. A partir dos anos 60, principalmente nos países mais desenvolvidos, começaram a surgir os primeiros movimentos organizados de pessoas com deficiência, que passaram a lutar pelos seus direitos. Desde então, suas reivindicações foram arduamente sendo conquistadas e traduzidas em forma de leis.

Hoje, o Brasil conta com conjunto de leis no âmbito federal, estadual e municipal – considerado como um dos mais avançados no mundo – que visa garantir a esses cidadãos o direito de acesso a saúde, reabilitação, educação, trabalho, esporte, cultura, moradia, transporte, lazer e demais oportunidades oferecidas a todos os cidadãos.. Dentre as principais leis, podemos destacar a lei federal nº 10.048/00 e nº 10.098/00, ambas regulamentadas pelo Decreto nº 5.296/04, que determinam a garantia de acessibilidade às edificações, vias públicas, mobiliários urbanos, sistemas de comunicação, transportes de uso coletivo e prestação de serviços públicos não só às pessoas com deficiência, mas também àquelas com mobilidade reduzida – idosos, obesos, gestantes, entre outros. Somados, todos esses segmentos da sociedade representam uma expressiva parcela da nossa população que necessita de especial atenção.

Este caderno do Programa Brasil Acessível procurou reunir um conjunto de observações, baseadas em experiências municipais, que permitem a qualquer administração implementar uma estrutura específica de governo para articular suas ações voltadas para a acessibilidade, evitando, assim, o descumprimento da legislação ou o desperdício de recursos públicos em obras de adaptação.



1. POLÍTICA MUNICIPAL DE ACESSIBILIDADE

Até as primeiras décadas do século XX, apenas 20% da população do país habitavam em cidades e a grande maioria estava distribuída em áreas rurais. Hoje, 80% da população se encontram distribuídas pelos 5.567 municípios do país, concentrando-se principalmente nas grandes regiões metropolitanas. Esse fenômeno acabou resultando no crescimento desordenado das cidades e a realidade dos loteamentos clandestinos, periferias e favelas são comuns na maioria das cidades. Além disso, os baixos investimentos em transportes públicos e a falta de orientação e fiscalização eficientes para as obras de edificações e calçadas, fecham um cenário não muito positivo para a qualidade de vida das pessoas que nelas habitam.

Foto: Antonio Lanchoti



Problemas de acessibilidade

Essa realidade nos mostra que, ao longo dos anos, as cidades foram sendo construídas sem considerar inclusive a diversidade humana e se perpetuaram inacessíveis, física e sensorialmente, a todos àqueles que vivenciam alguma forma de incapacidade de locomoção ou comunicação, sejam elas temporárias ou permanentes.

Com a assinatura do decreto federal nº 5.296/04 em 02 de dezembro de 2004, regulamentando as leis nº 10.048/00 e nº 10.098/00 que dispõem sobre os critérios básicos para a promoção de acessibilidade às edificações, vias públicas, mobiliário urbano e transportes, o governo federal, os estaduais e municipais ficaram obrigados, desde então, a garantir o cumprimento das demandas estabelecidas nos textos legais.

Portanto, mais do que nunca é preciso que os governos instituem, urgentemente, políticas públicas para a construção de cidades acessíveis a todas as pessoas, independentemente de suas características sociais e econômicas, e que estabeleçam o mínimo de planejamento para o uso democrático das cidades.

Foto: Edison Passafaro



Símbolo internacional de acessibilidade como sinalização indicativa

Por meio da implantação de programas de eliminação de barreiras arquitetônicas e sensoriais dos sistemas consolidados, da aplicação do conceito do Desenho Universal e adoção das normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT como referência técnica na elaboração e execução de novos projetos e serviços, os municípios poderão caminhar no sentido de garantir equiparação de oportunidades a seus cidadãos, principalmente àqueles com deficiência ou com mobilidade reduzida. O caderno 2 do Programa Brasil Acessível

“Construindo a Cidade Acessível.” trata da implementação destes elementos, sendo uma importante ferramenta para os profissionais da área de arquitetura, urbanismo e engenharia. O respeito à legislação citada e o emprego das orientações expressas no Estatuto das Cidades na condução dos planos diretores, são fatores determinantes para o

crescimento sustentável das cidades e para o fortalecimento social, político e econômico de todos os brasileiros.

É possível constatar que, mesmo nas cidades onde já exista a preocupação com essa questão, os governos municipais têm muita dificuldade em planejar, executar e fiscalizar as ações voltadas à acessibilidade, pois não contam com orientações corretas e muito menos com ferramentas de coordenação administrativa que possam dinamizar os trabalhos. Com isso, o município desperdiça recursos, a iniciativa privada não percebe seus esforços recompensados e as obras e serviços disponibilizados à sociedade continuam a não atender as necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Pior ainda para aqueles municípios que não tiveram a oportunidade de fomentar uma reflexão sobre o assunto. É provável que tenham muitas dificuldades para começar qualquer ação neste sentido.

A acessibilidade começa na cabeça de quem projeta – arquitetos e engenheiros –, passa por quem constrói, reforma ou presta serviços ao público – construtores, engenheiros, técnicos, empresas, concessionárias de água, luz, transportes etc –, e termina nas mãos de quem autoriza, fiscaliza e certifica obras e serviços – técnicos da prefeitura. Assim, a principal ação por parte dos gestores municipais deve ser a implantação de um amplo programa de informação, orientação, capacitação, obras e fiscalização, que possa estabelecer diretrizes e procedimentos de atuação para os profissionais das áreas de projeto e construção, para a iniciativa privada e para os servidores públicos, a fim de atender as obrigações legais na construção, reforma e prestação de serviços dos sistemas urbanos – edificações, vias públicas, mobiliário urbano e transportes –, e assim promover a inclusão econômica e social das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Fonte: Edison Passafium



Promoção de acessibilidade: construção de calçada acessível

2. CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Pior do que falta de informação é a disseminação de informações equivocadas. Portanto é importante que todos os gestores públicos, profissionais e a sociedade em geral conheçam as definições corretas e os conceitos adotados pela legislação e normas técnicas de referência sobre as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida e as ferramentas utilizadas para o processo de inclusão econômica e social desses cidadãos.

2.1 Deficiência

Redução, limitação ou inexistência das condições de percepção das características do ambiente ou de mobilidade e de utilização de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos, em caráter temporário ou permanente.

Fonte: ABNT NBR 9050:2004

2.2 Pessoa com deficiência

A que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

Fonte: Decreto Federal nº 5.296/04

2.2.1 Deficiência visual

Cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60º; ou a ocorrência simultânea de quaisquer das condições anteriores;

2.2.2 Deficiência física

Alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

2.2.3 Deficiência auditiva

Perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000Hz;

2.2.4 Deficiência mental

Funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

1. comunicação;
2. cuidado pessoal;
3. habilidades sociais;
4. utilização dos recursos da comunidade;
5. saúde e segurança;
6. habilidades acadêmicas;
7. lazer; e
8. trabalho;

2.2.5 Deficiência múltipla

Associação de duas ou mais deficiências.

2.3 Pessoa com Mobilidade Reduzida

- Aquela que, temporária ou permanentemente, tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo. Entende-se por pessoa com mobilidade reduzida, a pessoa com deficiência, idosa, obesa, gestante entre outros.

Fonte: ABNT NBR 9050:2004

- Aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

Fonte: Decreto Federal no 5.296/04

2.4 Acessibilidade

- Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos.

Fonte: ABNT NBR 9050:2004

- Possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos distemas e meios de comunicação, por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Fonte: Lei Federal 10.098/00

2.5 Mobilidade

- “Habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas.” (VASCONCELOS, Eduardo A., 1996).

- A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. Face à mobilidade, os indivíduos podem ser pedestres, ciclistas, usuários de transportes coletivos ou motoristas; podem utilizar-se do seu esforço direto (deslocamento a pé) ou recorrer a meios de transporte não-motorizados (bicicletas, carroças, cavalos) e motorizados (coletivos e individuais). (VASCONCELOS, Eduardo A., 1996).

2.6 Mobilidade Urbana

- “É um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. (...) É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. (...)” (Anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana, Ministério das Cidades, 2. ed, 2005).

Fonte: Edison Passafaro



Calçada Acessível

2.7 Desenho Universal

- Aquele que visa atender a maior gama de variações possíveis de características antropométricas e sensoriais da população.

Fonte: abnt nbr 9050:2004

- Concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável, constituindo-se em elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

Fonte: decreto federal nº 5.296/04

- O desenho universal é um modo de concepção de espaços e produtos visando sua utilização pelo mais amplo espectro de usuários, incluindo crianças, idosos e pessoas com restrição de mobilidade, permanente ou temporárias.

Fonte: Universidade da Carolina do Norte, 1997.

- Desenho universal significa o desenho de produtos e ambientes para ser utilizáveis por todas as pessoas, no limite do possível, sem a necessidade de adaptação ou desenho especializado. (Wright, 2001:55)

2.8. Princípios do Desenho Universal

2.8.1 Uso eqüitativo

O desenho é utilizável por pessoas com habilidades diversas.

- Prover os mesmos significados de uso para todos os usuários: idêntico sempre que possível e ao menos equivalente quando não for.
- Impedir segregação ou estigmatização dos usuários.
- Prover privacidade, segurança e proteção de forma igual a todos os usuários.
- Tornar o desenho atraente para todos os usuários.

2.8.2 Uso flexível

O desenho acomoda uma ampla faixa de preferências e habilidades.

- Prover escolhas na forma de utilização.
- Acomodar acesso e utilização para destros e canhotos.
- Facilitar a precisão e a acuidade do usuário.
- Prover adaptabilidade para a velocidade (compasso, ritmo) do usuário.

2.8.3 Uso simples e intuitivo

Desenho de fácil compreensão e que independa da experiência, conhecimento, habilidades de linguagem ou nível de concentração do usuário.

- Eliminar a complexidade desnecessária.
- Ser coerente com as expectativas e intenções do usuário.
- Acomodar uma faixa larga de habilidades de linguagem e capacidades em ler e escrever.
- Organizar as informações de forma compatível com sua importância.
- Providenciar respostas efetivas e sem demora durante e após o término de uma tarefa

2.8.4 Informação de fácil percepção

Desenho que comunica a informação necessária para o usuário, independente de suas habilidades ou das condições do ambiente.

- Utilização de diferentes maneiras (pictórica, verbal, tátil) para apresentação de uma informação essencial.
- Maximizar a legibilidade da informação essencial.
- Diferenciar elementos de forma a poderem ser descritos
- Prever compatibilidade com uma variedade de técnicas ou procedimentos usados por pessoas com limitações sensoriais.

2.8.5 Tolerância ao erro

O desenho minimiza riscos e conseqüências adversas de ações acidentais ou não intencionais.

- Organizar os elementos para minimizar riscos e erros: os elementos mais usados e mais acessíveis; os elementos de riscos ou perigosos, isolados ou protegidos.
- Sinalização de avisos sobre riscos e erros.
- Prever segurança à falha humana.
- Desencorajar ações inconscientes em tarefas que exijam vigilância.

2.8.6 Baixo esforço físico

O desenho pode ser usado eficientemente, confortavelmente e com o mínimo de fadiga.

- Permitir ao usuário manter uma posição corporal neutra.
- Usar forças moderadas na operação.
- Minimizar ações repetitivas.
- Minimizar a sustentação de um esforço físico.

2.8.7 Dimensão e espaço para aproximação e uso

Prover dimensão e espaço apropriados para o acesso, alcance, manipulação e o uso, independente do tamanho do corpo, da postura ou da mobilidade do usuário.

- Colocar os elementos de maior importância dentro do campo visual de qualquer usuário, sentado ou em pé.
- Fazer com que o alcance de todos os componentes seja confortável para qualquer usuário, sentado ou em pé.
- Acomodar variações da dimensão da mão ou da empunhadura.
- Prover espaço adequado para uso de dispositivos assistivos ou de assistência pessoal.

3. Participação e Controle Social

3.1 Conselhos Municipais

É comum, principalmente nas pequenas cidades, encontrarmos as pessoas com deficiência isoladas do convívio social e sem mecanismos de articulação que possam garantir sua cidadania. Mesmo em municípios onde elas já estejam organizadas em entidades, muitas vezes a comunicação com o poder público local é pouco eficiente e produtiva quanto ao atendimento de suas necessidades.

Neste sentido, uma das principais ferramentas para processo de inclusão social das pessoas com deficiência em nosso país é a criação dos conselhos municipais, que têm papel fundamental na organização deste segmento social e na reivindicação dos seus direitos junto aos gestores municipais.

Fonte: SeIMob



Conselhos Municipais: participação popular

Catalisadores das demandas da sociedade, os conselhos municipais devem estar inseridos no organograma das prefeituras e serem constituídos de forma paritária, ou seja, representados por membros da administração pública e por membros da sociedade civil em igual número. Uma das suas atribuições é a construção de propostas para a implantação de políticas públicas voltadas para as pessoas com deficiência nas áreas da saúde, educação, reabilitação, trabalho,

esporte, lazer, habitação, transporte etc. E como a questão da acessibilidade é transversal a todas elas, a representação do conselho municipal das pessoas com deficiência em instrumentos de implantação de programas de acessibilidade como as Comissões Permanentes de Acessibilidade, por exemplo, é importante.

Na mesma proporção podemos considerar a criação de outros conselhos e seu interesse na participação do processo de acessibilidade do município, como o conselho do idoso, por exemplo.

3.2 Associações e fóruns de Acessibilidade

Em municípios onde ainda não existam os conselhos de pessoas com deficiência e idosos e não haja nenhum mecanismo formal dentro do organograma das prefeituras para tratar da implantação da acessibilidade, a articulação por parte da sociedade civil pode resultar na formação de associações específicas para representação de segmentos de pessoas com deficiência. Há também a possibilidade de criação de um fórum de acessibilidade que conte com a participação de pessoas com deficiência, representantes do poder legislativo, profissionais ligados direta ou

indiretamente à questão e pessoas da sociedade em geral interessadas no tema. Esta é uma alternativa para que possam ser definidas propostas e ações a serem trabalhadas com o poder executivo local.

4. Criação de Estrutura de Gestão específica

Conforme já foi dito anteriormente, o processo de acessibilidade começa na cabeça de quem projeta – arquitetos e engenheiros –, passa por quem constrói, reforma ou presta serviços – construtores, engenheiros, técnicos, concessionárias de água, luz, transporte etc –, continua na mão de quem autoriza, fiscaliza e certifica a obra ou serviço – técnicos da prefeitura –, e por fim termina com a utilização de quem mais necessita dele, ou seja, as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Portanto, sugere-se a criação de uma estrutura específica e permanente na prefeitura que tenha a atribuição de articular as ações das várias secretarias para a garantia de acessibilidade, a partir da aplicação de legislação e das normas em vigência.

Para ilustrar esta estrutura, neste texto será adotado o



Fonte: Edison Passafium

CPA: incentivo a acessibilidade

termo CPA que significa Comissão Permanente de Acessibilidade. Porém, a denominação adotada em cada município pode variar, recebendo o nome de GTA (Grupo de Trabalho de Acessibilidade), GET (Grupo Executivo de Acessibilidade), dentre outros.

4.1 Composição

Para garantir a efetividade do trabalho da CPA, propõe-se que ela tenha a seguinte composição:

- Representantes do poder público municipal

Cabe à gestão municipal, dentre suas competências, a execução de vários projetos e obras públicas, bem como a fiscalização de inúmeras obras e serviços por parte dos setores privados. Por isso, aconselha-se que a CPA seja composta por membros de todas as secretarias e órgãos municipais, para que se estabeleça um canal único de comunicação entre elas, e suas ações possam ser discutidas e deliberadas de comum acordo e de forma planejada. Assim, torna-se possível que a conclusão de cada projeto venha compor uma rede crescente de espaços e obras acessíveis. Além disso, o comprometimento dos secretários municipais nesse processo é

fundamental. Se cada um se preocupar somente com seu dia-a-dia, certamente o programa municipal de acessibilidade ficará prejudicado.

- Entidades representativas da sociedade civil que tenham responsabilidade direta no processo de construção dos sistemas urbanos

É indispensável a participação de entidades ligadas à arquitetura, engenharia e construção, pois a construção das cidades passa impreterivelmente pelas mãos destes profissionais.

- Entidades representativas da sociedade civil que tenham interesse direto no processo de acessibilidade

Nada mais importante, e justo, do que a participação de entidades representativas das pessoas com deficiência, idosos e outros segmentos prejudicados pela falta de acessibilidade e também responsáveis pelas conquistas técnicas e legais que agora norteiam as políticas públicas em todo o Brasil.

4.2 Atribuições

Apesar do processo de discussão e conquista das políticas de acessibilidade ser mérito das pessoas com deficiência, é tácito que os benefícios não são mais de interesse exclusivo deste segmento e sim de toda a sociedade. Portanto, hoje se faz necessário separar competências para que não se confunda as atribuições da CPA com as de um organismo de definição de políticas gerais e específicas para as pessoas com deficiência. Para isso, existem entidades representativas – associações, institutos, conselhos municipais ou estaduais, entre outros, que são responsáveis por traçar, articular e cobrar dos poderes públicos, ações de inclusão social para esse segmento da população e o direito de acesso à saúde, educação, trabalho, esporte, transporte, etc –, a exemplo de outras entidades e conselhos, tais como os de idosos, mulheres e negros, que atuam na defesa dos interesses de segmentos da sociedade junto à administração.

Uma CPA deve ser um órgão estritamente técnico e estruturado para prever e coordenar a promoção de ações integradas do poder público – por meio das secretarias e órgãos municipais –, articulado com a iniciativa privada e as instituições, com o objetivo de garantir acessibilidade às edificações, vias públicas, mobiliário urbano, comunicação e transportes coletivos. Cabe a ela articular, normatizar, orientar, fiscalizar e deliberar sobre a adequação dos projetos públicos e privados, novos ou antigos, a fim de garantir o cumprimento das obrigações da administração pública previstas na legislação.



Fonte: Edison Passafaro

CPA: incentivo a acessibilidade

4.3 Vinculação ao governo

Uma das questões mais importantes é definir, dentro do organograma da prefeitura, qual a melhor secretaria para a CPA estar locada.

Essa é uma decisão mais difícil do que parece. A princípio, por ainda predominar a idéia de que acessibilidade é uma questão de interesse exclusivo das pessoas com deficiência, é comum imaginar que o local ideal seja a secretaria de assistência social ou estrutura parecida. Também é muito comum definir num primeiro impulso, que o lugar adequado seja a secretaria de planejamento ou de obras.

A definição do local para a instalação da CPA e de sua secretaria-executiva é uma questão de visão política de cada gestão.

O importante é criar uma estrutura para ser permanente e transcender gestões, ou seja, a alternância de governo que ocorre a cada quatro anos e atuar de forma transversal a todas as secretarias com independência e autonomia em suas deliberações. Em tese, ela precisa estar ligada a uma secretaria somente em função de dotações orçamentárias e estrutura logística para poder operar.

Assim, a CPA continuará a ser uma referência para a sociedade e a atuar na manutenção do tema dentro das discussões de governo.

5. Programa de Acessibilidade

Em um país como o nosso, com dimensões continentais e com características regionais tão marcantes, certamente os 5.567 municípios possuem tamanhos, populações e culturas muito próprias e singulares.

Independentemente dessas diferenças, cada um deles está obrigado pela legislação federal a encontrar caminhos para a implantação de programas de acessibilidade que garantam o direito de ir e vir, com autonomia e segurança, às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Certamente, com maior ou menor dificuldade, todos acabarão encontrando mais cedo ou mais tarde os caminhos para operacionalizar suas ações. Foram listadas abaixo algumas ações que a CPA pode realizar em conjunto com as secretarias municipais responsáveis pelo tema.

5.1 Eliminação de barreiras

Esta ação tem como objetivo estabelecer um plano de ações para adequar os sistemas urbanos já consolidados, ou seja, adaptar a cidade construída e os serviços de atendimento ao público em funcionamento, de acordo com a legislação e as normas de referência da ABNT, para atender as necessidades de acesso das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Fonte: Edison Passafaro



- Edificações de uso público

Reforma e adaptação de escolas, hospitais, postos de saúde, centros esportivos, creches, albergues, repartições de atendimento ao público, bibliotecas, secretarias e a própria sede da prefeitura, entre outros, pois a final, o exemplo começa em casa.

- Edificações de uso coletivo

Fonte: Edison Passafaro



Fiscalização e orientação para a adequação de lojas, shoppings centers, supermercados, bancos, hospitais, escolas, centros comerciais, hotéis, clubes, museus, cinemas, teatros, casas de espetáculos, bares e restaurantes, entre outros.

- Vias Públicas

Elaboração de projetos de reurbanização e adequação das principais avenidas, praças, parques, ruas comerciais, estacionamentos e entornos dos principais pólos geradores de viagens, além de um programa de orientação e fiscalização para adequação das calçadas referentes aos imóveis particulares.

Exemplo de situações que precisam ser eliminadas

- **Mobiliário e Equipamentos Urbanos**

Adequação e realocação para a faixa de serviços nas calçadas, de telefones públicos, caixas de correio, placas e postes de sinalização, postes de iluminação, bancas de jornal etc.

- **Transportes**

Reforma e adaptação de terminais rodoviários, estações de metrô, de trem, rodoviárias intermunicipais, aeroportos, corredores de ônibus, pontos de embarque e desembarque e veículos (ônibus, microônibus).

O critério para se estabelecer a prioridade de intervenções, dentro de um cronograma de adequações, pode ser a característica do espaço ou serviço de acordo com a quantidade de pessoas atendidas.

5.2 Implementação de normas técnicas

Esta ação tem como objetivo criar procedimentos que possam prever o cumprimento da legislação e garantir a adoção do conceito de desenho universal e das normas técnicas de acessibilidade referendadas pela ABNT nos novos projetos de edificações, vias públicas, mobiliário urbano e transportes coletivos.

Os procedimentos devem ser implantados para as ações dos setores da administração pública, iniciativa privada e a comunidade em geral.

Administração pública

- Análise de projetos, vistorias técnicas e relatórios de orientação para os processos de licitação, construção ou locação de próprios municipais, bem como na implantação de serviços públicos.
- Articulação com os setores competentes para a adoção de critérios mais rígidos nas concessões de “alvarás de obras”, “habite-se” e “alvarás de funcionamento” principalmente.
- Acompanhamento de obras e serviços.

Iniciativa privada

- Parcerias com sindicatos, conselhos, institutos, associações e diversas organizações representativas da sociedade, visando a democratização de informações e também a geração de ações voltadas à sensibilização, orientação e capacitação dos profissionais e empresas ligados à cadeia de projetos, construção, comércio, entreterimento, serviços e outros.
- Fiscalização

Comunidade

- Abertura de canal de comunicação com a sociedade – internet, fax, telefone, atendimento pessoal etc – para a captação de denúncias sobre locais inadequados, e definição de cronograma de vistorias para fiscalização e orientação.

Querendo ou não, a questão da acessibilidade passa impreterivelmente pelas mãos de técnicos ligados ao sistema das áreas de arquitetura e engenharia. Seja na elaboração de um projeto ou na execução de uma obra civil, seja no desenvolvimento ou fabricação de um produto elétrico ou mecânico, sempre haverá um profissional responsável. Da mesma forma, na aprovação e concessão por parte do poder público municipal para obras e serviços, sempre haverá um profissional ligado ao sistema da arquitetura ou engenharia.

Portanto, a sensibilização destes profissionais quanto a necessidade da implantação da acessibilidade em todos os níveis, bem como a correta orientação sobre suas responsabilidades, hoje definidas pelo artigo 11 do decreto federal no 5. 296/04, são fundamentais para o processo de eliminação das barreiras físicas e sensoriais nos sistemas urbanos. A criação de mecanismos de orientação e capacitação voltados a esses profissionais – cursos, treinamentos, seminários, manuais técnicos etc – sobre os conceitos de Desenho Universal e sobre as normas técnicas referendadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, são ferramentas importantes para que os novos projetos construtivos a serem executados e aprovados em todos os municípios possam ser concebidos levando em consideração a diversidade humana e a garantia de uso, com segurança e autonomia, por parte das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Atualmente diversas associações de arquitetos e engenheiros e os conselhos regionais de vários estados, estão buscando disponibilizar para seus associados cursos sobre acessibilidade e orientação legal a fim de preparar os profissionais para as novas demandas do mercado e seus impactos no processo de inclusão econômica e social. Para contribuir com esse processo a SEMOB elaborou o Caderno 2: “Construindo a cidade Acessível”, que pode ser utilizado pela administração municipal como referência para as ações destes profissionais.

5.3 Operacionalização

Formada por um presidente, um secretário-executivo e por membros representativos da administração municipal e da sociedade civil, a CPA deve deliberar suas ações por meio de plenárias, onde as diretrizes de trabalho são analisadas e votadas. A partir daí, para que essas deliberações saiam realmente do papel, é fundamental que a secretaria executiva da comissão possa contar com uma boa equipe administrativa, com uma equipe de arquitetos e engenheiros e com uma equipe de apoio jurídico, além de estar instalada em local adequado, acessível e equipado com os materiais necessários para um desempenho eficiente de suas funções.

Uma ferramenta importante também para a articulação e operacionalização das ações estabelecidas pela comissão, é a criação de grupos de trabalho que, divididos por áreas de atuação e coordenados por um técnico responsável, podem atuar de forma bem objetiva com todos os agentes envolvidos direta ou indiretamente no tema. Como exemplo, pode-se citar os seguintes Grupos de Trabalho:

5.3.1 Edificações de Uso coletivo.

Análise de projetos, vistorias técnicas e fiscalização, principalmente em:

- Shoppings centers, hipermercados e supermercados;
- Cinemas, teatros, museus e casas de espetáculos;
- Hotéis e instituições financeiras;
- Escolas, faculdades e universidades.

5.3.2 Edificações Públicas

Análise e aprovação de projetos para a construção e reforma dos prédios municipais:

- Escolas;
- Creches e albergues;
- Centros esportivos, parques e áreas de lazer;
- Centros e postos de saúde e reabilitação;
- Teatros, bibliotecas e centros culturais;
- Edifícios da administração em geral.

5.3.3 Vias Públicas e Mobiliário Urbano

- Análise e mapeamento de áreas para rebaixamento de guias;
- Análise e implantação de vagas reservadas de estacionamento;
- Análise e intervenção em terminais rodoviários e áreas de embarque e desembarque.
- Introdução da sinalização em braille, piso tátil e programação visual para projetos;
- Análise e implantação de mobiliário urbano segundo preceitos do desenho universal;
- Introdução de políticas públicas de mobilidade segundo preceitos do desenho universal.

5.3.4 Transportes

- Apoio à secretaria de transporte ou outro órgão gestor desse serviço
- Análise e propostas para implantação do projeto de transporte coletivo acessível;
- Análise e propostas para a intervenção na estrutura dos corredores;
- Análise e proposta para o layout interno dos veículos de grande e pequeno porte e equipamentos mecânicos e eletromecânicos;
- Treinamento de motoristas e cobradores;

5.3.5 Normas Técnicas e Legislação

- Elaboração de normas técnicas e resoluções em geral;
- Análise de projetos de lei e propostas de inovação e alteração da legislação em vigor;
- Participação em diversos órgãos técnicos;

5.3.6 Comunidades

- Atendimento direto á comunidade

- Contato com entidades representativas;
- Participação e promoção de palestras e eventos em geral

5.3.7 Habitação

- Implantação do Desenho Universal para a acessibilidade total nas habitações de interesse social;
- Análise, propostas e fiscalização de projetos ligados à construção de habitações em geral - obras particulares.

5.3.8 Comunicação

- Implantação de linguagens, comunicação e sinalização apropriadas a pessoas com deficiência;
- Interlocução com entidades públicas e privadas;
- Implantação do Selo de Acessibilidade.

5.4 Metodologia de Trabalho

Para o encaminhamento dos processos de competência da administração pública, os grupos de trabalho podem adotar os seguintes procedimentos:

Análise de projetos

Vistoria técnica

Diagnóstico

Elaboração de relatório com propostas para adequação

Envio do relatório para a secretaria responsável

Análise e aprovação das propostas postuladas pela secretaria responsável

Análise e aprovação do cronograma de obras

Articulação para locação de recursos dentro das dotações orçamentárias da secretaria responsável

Acompanhamento das adequações

Certificação

Mapeamento

Para a orientação, aprovação e fiscalização dos processos de iniciativa privada, a metodologia adotada poderá ser:

Captação de informações

Análise de projetos

Análise de documentação certificadora

Vistoria técnica

Diagnóstico

Elaboração de relatório para fiscalização e orientação

Acompanhamento da fiscalização

Acompanhamento das adequações

Certificação

Mapeamento

6. Conclusão

Como a acessibilidade é uma questão transversal a todas as áreas da administração, é fundamental que as diversas secretarias, mesmo tendo atribuições e tarefas diferentes, possam atuar de forma sintonizada para não desperdiçar os recursos públicos e para garantir o máximo de resultados positivos a cada gestão. A criação de um mecanismo de coordenação ágil, de baixo custo e eficaz, como uma CPA, é sem dúvida uma idéia que pode ser adotada. Mas seu sucesso depende da formação de uma equipe competente e comprometida com as demandas da sociedade. A comissão pode contar com uma secretaria executiva enxuta, mas deve ter em sua coordenação um profissional qualificado no assunto e com amplos conhecimentos sobre as necessidades do público alvo. Além disso, como já foi dito anteriormente, é imperativo que uma CPA seja intersecretarial e deliberativa, e que contemple na sua composição a participação de entidades representativas da sociedade civil organizada, pois somente desta forma será possível garantir que as ações sejam integradas.



Anexos

ANN

ANEXO 1

RELAÇÃO DE PARTICIPANTES DAS REUNIÕES DO FÓRUM NACIONAL DO PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE – BRASIL ACESSÍVEL

(Período 2003 – 2005)

Portaria Nº 251 de 24 de junho de 2004

Lançamento: 02 de junho de 2004, Brasília – DF.

Adelita Maria Chaves – Ministério Público Federal

Ademar Palocci – Prefeitura Municipal de Goiânia

Adriana Bessa – Ministério dos Transportes

Adriana de Almeida Prado – Fundação Prefeito Faria Lima – CEPAM

Albert Andrade – Secretaria de Estado de Trabalho – SETRAB/BH

Alberto Alves – Associação de Fabricantes de Veículos Automotores – ANFAVEA

Alceu Molina – Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CONFEA

Alfredo Lobo – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO

Ana Cristina Maia Barbosa – Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES

Ana Lúcia Nadaluth La Rovere – Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM

Andréia Santini Henriques – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO

Ângela Carneiro da Cunha – CREA/PE

Arnaldo Rnjnik – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB

Aparecido Donizeti – Secretaria de Estado e Coordenação das Administrações Regionais – SUCAR

Camile De Luca – Ministério do Turismo

Carlos A. Santos – Associação Nacional de Transporte Urbano – ANTU

Cássio José M. Belvisi – Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo – SETPES/SP

Celso Lourenço M. Corrêa – Procuradoria da República

Claudia Janice – Arquiteta

Clemir Regina Pela Meneghel – CREA/ES

Daniel Vital – Ministério das Cidades

Edison Luís Passafaro – Prefeitura Municipal de São Paulo



Ednir Alves Veludo – Setorial do PT – Portadores de Deficiência
Eliete Mariani – Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO
Eraldo Gomes – Setorial do PT – Portadores de Deficiência
Eneida Buenos Benevides – Universidade de Brasília – UNB
Ewaldo Camilo José de Carvalho – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Fernando Régis dos Reis – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transporte – CEFTRU-UNB
Flávia Maria de Paiva Vital – Companhia de Engenharia de Tráfego – CET-SP
Francisco Velloso – Metro-Rio
Gabriela Costa – Ministério da Justiça – CORDE
Guilherme A. Witte Machado – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO
Gustavo José Kuster – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO
Gustavo Lino – Ministério do Planejamento
Hélcio Raymundo – Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo – SETPES/SP
Hélcio Rizzi – Secretaria de Estado de Direitos Humanos – SEDH – CORDE
Isaura Maria Rodrigues – Associação Beneficente Luta e Justiça – ASSO BEN
Izabel de Loureiro Maior – Coordenadora-Geral da CORDE
João Carlos Camilo – Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo – SETPES/SP
José Antônio Lanchoti – Associação Brasileira de Ensino de Arquitetura e Urbanismo – ABEA/CREA-SP/C.Univ.
Moura Lacerda
José Alberto Rodrigues – Instituto da Mobilidade Sustentável – Rua Viva
José Luís Santolin – Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros – ABRATI
José Rafael Miranda – Secretaria de Educação Especial – MEC
Laércio L. Custódio – Coordenadoria para Integração de Pessoas Portadores de Deficiência – CORDE
Leda de Azevedo – Fundação Municipal Lar Escola Francisco de Paula – FUNLAR
Leonardo Mattos – Deputado Federal
Luana dos Santos Correa – Setorial do PT – Portadores de Deficiência
Luciana Barbosa – Secretaria Parlamentar
Luís Mario M. Sar – Prefeitura de Porto Alegre
Magdo Soares – Ministério dos Transportes
Marcos Bandeira – Ministério dos Transportes
Marcos Bicalho dos Santos – Associação Nacional das Empresas de Transportes urbanos – NTU
Marcos Fontoura – Prefeitura de Belo Horizonte
Maria Ângela Braça – CREA-MG
Maria Beatriz Barbosa – Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRO-SP
Maria Cristina Dumpel – Secretaria de Educação Especial – MEC
Maria Cristina Reis – Secretaria de Educação Especial – MEC
Maria do Socorro Pirâmides – Ministério do Transporte
Maria José Rodrigues de Souza Barbosa – Ministério do Transporte
Maria Madalena Nobre – Ministério do Turismo
Maria Martinelli – Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Indústria – INMETRO
Maria Muniz – Secretaria do Estado e Coordenação das Administrações Regionais – SUCAR
Maria Oliveira – Câmara Federal
Marinha Raupp – Câmara Federal
Marvio La-Cava Veiga – Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES
Marta Caifa – University College London – UCL
Marta M. B. Santos – Coordenadoria para Integração de Pessoas Portadoras de Deficiência – CORDE-DF

Maurício Pinheiro – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN
Milo Victória – LACMAT
Moacir Alberto Paes – Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicleta, Ciclomotores, Motonetas, Bicicletas e Similares – ABRACICLO
Nancy N. Nishino – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transporte – CEFTRU-UNB
Nazareno Stanislau Affonso – Associação Nacional de Transporte Público – ANTP
Octacilho Monteiro – Rio/ônibus
Olmo Xavier – Associação Nacional de Transporte Público – ANTP-DF
Paul Foer – Anapolis – MD
Paula B. de Souza – Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES
Paulo Roberto Mutterier – Sindicato Patronal que Congrega os Fabricantes de Materiais e Equipamentos Ferroviários, Rodoviários e Duas Rodas – SIMEFRE
Pedro Wilson – Prefeitura Municipal de Goiânia
Regina Atalla – Centro de Vida Independente – CVI-BRASIL/COMDE
Regina Cardoso Mokandi – CREA-SP
Regine Cezana – Secretaria de Educação Especial – MEC
Ricardo Hummel – Fabricantes de Equipamentos Adaptados – ORTOBRAS
Roberto Lopes Costa Reis – Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE
Rohan Curuppu – OMNITRANS
Rubens Chiesa – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTMSP
Rubens Loreto – Ministério do Desenvolvimento Social
Sidemar F. da Silva – Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre – TRENSURB
Silvana C. Cunha – SOCICAM-SP
Silvestre Ribeiro – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM/SP
Sônia da Costa Rodrigues – Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU/AC
Soraya S. dos Santos – Serviço Social de Transporte/ Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SEST/ SENAT
Telga Araújo Filho – CREA-PE
Ubiratan Felix – Federação Interestadual de Sindicatos de Engenheiros – FISENGE
Valéria Rangel – Secretaria de Educação Especial – MEC
Viviane Mosna gab. Prefeitura de Porto Alegre João Verle – Prefeitura de Porto Alegre
Yeda Virginia Barbosa – Ministério das Cidades
Waldir A. Augusti – São Paulo Transportes – SPTRANS
Wilson Lang – Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia – CONFEA
Zilda Borson – Banco Nacional de Desenvolvimento – BNDES

Nos espaços urbanos e edificações de uso público de uso coletivo e de uso privado

<i>Principais abordagens do decreto</i>	<i>Onde se aplica</i>	<i>Aplicação imediata</i>	<i>Prazo para elaboração da norma</i>	<i>Prazo para implantação</i>	<i>Início da vigência</i>
Prioridade a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida	Órgãos da administração públicos direta, indiretos 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 a 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	02/12/2004
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 n°1 do IPHAN) (NBR 9050)	Imediato	02/12/ 2004

* Quadro Resumo atualizado em novembro de 2006

Nos sistemas de transporte coletivo

<i>Principais abordagens do decreto</i>	<i>Onde se aplica</i>	<i>Aplicação imediata</i>	<i>Prazo para elaboração da norma</i>		<i>Prazo para implantação</i>	
			<i>ADAP</i>	<i>FAB</i>	<i>ADAP</i>	<i>FAB</i>
Acessibilidade no Transporte Rodoviário urbano e metropolitano	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infraestrutura.	Não** (INMETRO/ ABNT)	12 meses após decreto 02/12/ 2005	ABNT NBR 14022:2006 Vigência - nov.2006	120 meses após o decreto 02/12/2014 renovação da frota	24 meses após a norma 16/11/ 2008
Acessibilidade no Transporte Aquaviário	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infraestrutura.	Não** (ABNT NBR 15450:2006)	36 meses após decreto 02/12/2007	24 meses após o decreto 02/12/2006 Vigência - nov.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 infraestrutura.	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 transportes acessíveis com famílias de veículos atendendo as regras do Decreto n° 5.296/04. Obs: os aspectos relativo ao acesso à informação e comunicação não foram abordados neste quadro.

Obs: os aspectos relativo ao acesso à informação e comunicação não foram abordados neste quadro.