

# BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA

# 3

IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO  
Nº 5.296/04  
PARA A CONSTRUÇÃO DA CIDADE ACESSÍVEL



# BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA

# 3

IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO  
Nº 5.296/04  
PARA CONSTRUÇÃO DA CIDADE ACESSÍVEL

CADERNO 3 - IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO Nº 5.296/04

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

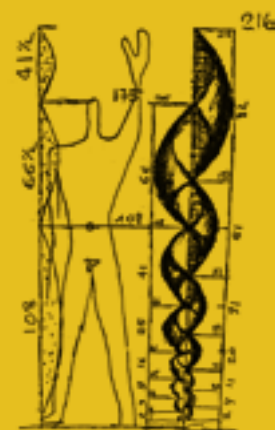
**Colaboradores:**  
Roberto Moreira  
Eunice Rossi  
Gilson da Silva – TRENURB  
Luiza Gomide de Faria Viana

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

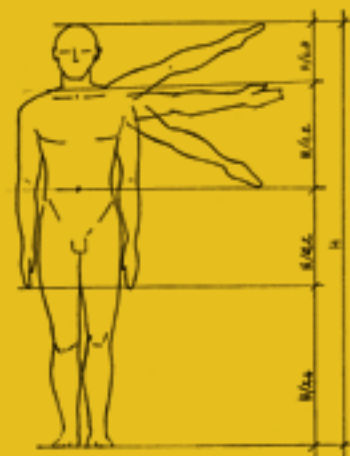
**Assistentes Administrativos:**  
Juliana Bonfim da Silva  
Marcelo Glaycom de Abreu Barbosa  
Thiago Barros Moreira



Leonardo da Vinci, As proporções da Renascença.



De Celsus, O médico.



## Ficha Técnica

### CADERNO IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO N° 5.296/04 - Para Construção da Cidade Acessível

#### Pesquisa e texto:

Augusto Valiengo Valeri  
Claudio Oliveira da Silva  
Daniela Santana Canezin  
Renato Boareto  
Roberto Moreira

#### Estagiária de arquitetura e urbanismo:

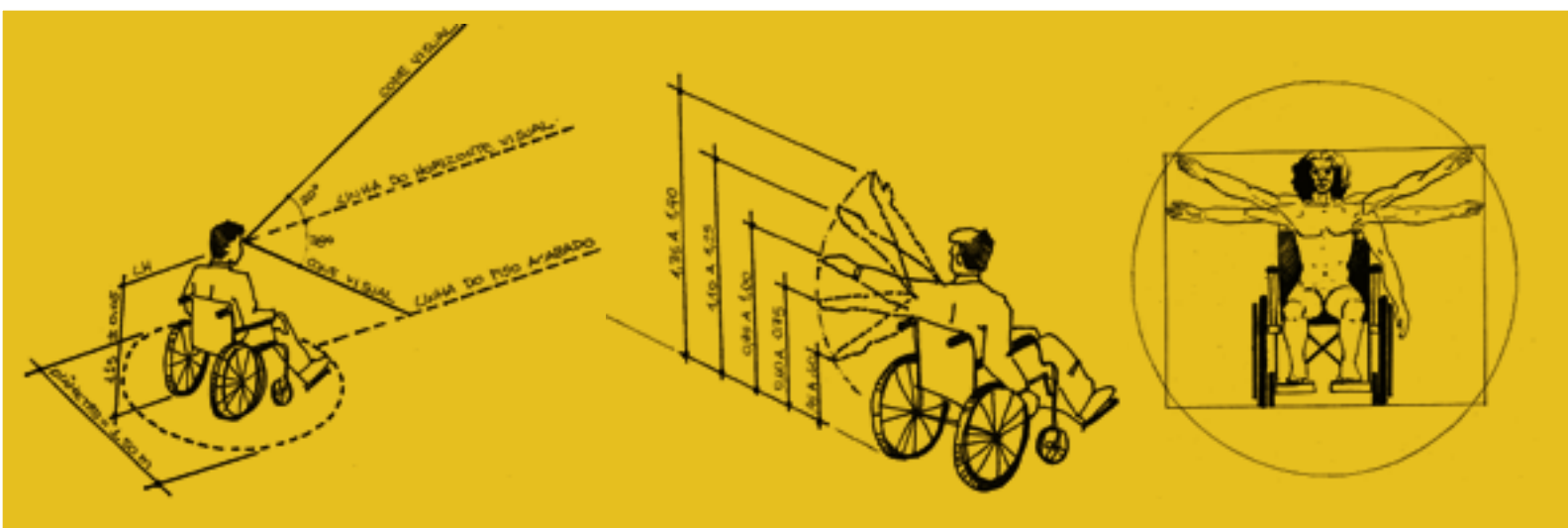
Aline Alencar Domingues

#### Colaboração:

Denise de Sousa Silva  
Guilherme Alves Tillmann  
Adriana de Almeida Prado  
José Antonio Lanchoti  
Hélcio E. Rizzi  
Andréa Santini Henriques  
Gilson da Silva  
Eva Wiecko V. de Castilho - Subprocuradora Geral da República

#### 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**





<b>PARTE 1 - JUSTIFICATIVAS PARA A ACESSIBILIDADE .....</b>	<b>15</b>
<b>1. QUADRO DA DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE .....</b>	<b>16</b>
1.1 Transformação dos espaços urbanos .....	17
<b>2. MUDANÇA DE CONSCIÊNCIA.....</b>	<b>18</b>
2.1 A evolução do atendimento às pessoas com deficiência.....	18
2.2 Marcos legais .....	19
2.3 Organismos federais, políticas para acessibilidade .....	20
2.4 Reforma Urbana, Estatuto da Cidade .....	21
2.5 Política nacional de Mobilidade Urbana para uma cidade sustentável.....	22
<b>3. O DECRETO DE ACESSIBILIDADE .....</b>	<b>24</b>
3.1 Histórico .....	24
3.2 A Lei nº 10.048/00 .....	25
3.3 A Lei nº 10.098/00 .....	26
3.4 O Decreto nº 5.296/04 .....	28
<b>PARTE 2 - IMPLEMENTANDO O DECRETO.....</b>	<b>31</b>
<b>4. IMPLEMENTANDO AÇÕES DA CIDADE ACESSÍVEL .....</b>	<b>31</b>
4.1 Prefeituras municipais .....	31
4.2 Adequação da legislação urbanística.....	32
4.3 Acessibilidade nos Planos Diretores .....	34
4.4 Acessibilidade nos sistemas de transportes coletivos .....	34
4.5 Gestão e fiscalização nos projetos arquitetônicos e urbanísticos municipais.....	36
4.6 Controle social .....	38
4.7 Financiamento da Acessibilidade Universal .....	38
4.8 Acessibilidade em sítios históricos .....	39
4.9 Desenho Universal.....	40
4.10 Ajudas técnicas.....	41
4.11 Inmetro – Avaliação da conformidade .....	42
4.12 ABNT – Normas técnicas .....	44

4.13 O Ministério Público na Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência.....	44
<b>5. ABORDAGENS DO DECRETO Nº 5.296/04.....</b>	<b>45</b>
5.1 Quadro de referência .....	46
5.2 Quadro resumo orientativo.....	52
5.3 Considerações finais .....	53
<b>BIBLIOGRAFIA.....</b>	<b>54</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>56</b>
Anexo 1: Bibliografia Complementar.....	57
Anexo 2: Glossário .....	59
Anexo 3: Cronologia da Legislação e Ações de Acessibilidade .....	66
Anexo 4: Lei nº 10.048/00 .....	75
Anexo 5: Lei nº 10.098/00 .....	77
Anexo 6: Decreto nº 5.296/04.....	82
Anexo 7: Instrução Normativa nº 1, IPHAN .....	102
Anexo 8: Carta do Rio .....	109
Anexo 9: Relação de Participantes .....	112



**Apresentação**

**SEN**

Em janeiro de 2003 foi criado o Ministério das Cidades que tem como uma 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.

A existência de barreiras econômicas, sociais e as físicas, atingem de forma mais contundente a população de mais baixa renda, cuja acessibilidade à cidade é drasticamente reduzida. Para as pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, a acessibilidade não se restringe à possibilidade de entrar em um determinado local ou veículo de transporte, mas também no seu deslocamento pela cidade. Trata-se de incluir, no processo de construção das cidades uma nova visão que considere o acesso universal ao espaço público.

O Brasil passou por profundas mudanças relacionadas às políticas públicas voltadas para as pessoas com deficiência nos últimos dez anos. Houve evolução de conceitos e definições, avanço da organização social e a necessidade do respeito aos seus direitos fundamentais ganhou visibilidade, como resultado desta organização. No dia 02 de dezembro de 2004, através do Decreto 5.296/04, foram regulamentadas as Leis Federais 10.048/00 e 10.098/00, que possibilitam um extraordinário avanço nos próximos dez anos. Sem dúvida, estas leis são fundamentais para a elaboração de políticas públicas para as pessoas com deficiências nas três esferas de governo e o fato de demandarem quatro anos para serem regulamentadas, demonstra a complexidade dos aspectos envolvidos na sua implementação.

Com grande impacto nas cidades, o Decreto 5.296/04 estabeleceu oportunidades e condições para o desenvolvimento de uma política nacional de acessibilidade, 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. Com a assinatura do Decreto, o Estatuto das Cidades e o respectivo Plano Diretor Municipal, o Brasil passa a contar com um conjunto de Instrumentos urbanísticos que orienta todos os segmentos da sociedade envolvidos na construção das cidades, no respeito às diferentes necessidades que as pessoas com deficiência e restrição de mobilidade têm para viverem no ambiente urbano.

Com o objetivo de difundir as informações e o conhecimento necessários para o desenvolvimento desta política nacional, a SeMob elaborou uma coleção de cadernos temáticos destinados aos gestores públicos, arquitetos, urbanista, engenheiros, dirigentes de associações, lideranças do movimento social, enfim, todos aqueles que direta ou indiretamente estão envolvidos na construção das cidades.

Para uma melhor compreensão por parte dos administradores municipais e demais segmentos responsáveis pela implementação do Decreto, a SeMob preparou este Caderno 3. “Implementação do Decreto 5296/04” para a construção da cidade acessível, que traz um resumo das alterações na legislação, prazos e itens obrigatórios que devem estar presentes nos projetos, construções e na prestação de serviços públicos.

A coleção de publicações do Programa Brasil Acessível é composta também pelos cadernos 1. “Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade”, 2. “Construindo a Cidade Acessível”, 4. “Implantação de política municipal de acessibilidade”, 5. “Implantação de sistema de transporte acessível” e 6. “Boas práticas em acessibilidade”

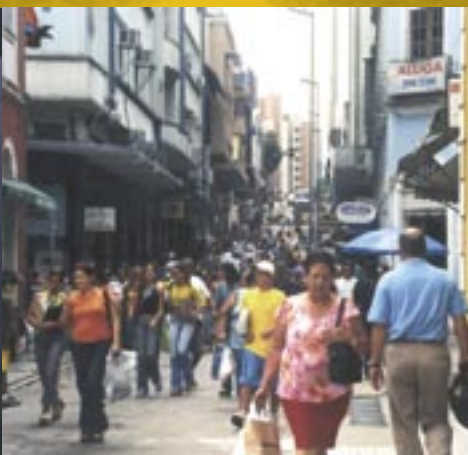
Com o Programa Brasil Acessível, a SeMob espera contribuir para a reflexão sobre a qualidade das cidades que estão sendo construídas e como incorporar neste processo o respeito às diferentes necessidades que as pessoas têm para se deslocar pelo espaço público e acessar todas as oportunidades que a cidade oferece.

A SeMob agradece a todos que direta ou indiretamente contribuíram para este trabalho.

**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](mailto:brasil.acessivel@cidades.gov.br).



## PARTE 1

### JUSTIFICATIVAS PARA A ACESSIBILIDADE

O Presente caderno tem por objetivo facilitar o entendimento dos conceitos, das regras e prazos estabelecidos nas leis nº 10.048/00 e 10.098/00 e no Decreto nº 5.296/04. Como a prerrogativa da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade é tratar da acessibilidade nas estruturas de circulação e sistemas de transportes urbanos não vamos comentar sobre a abordagem de meios de comunicação e ajudas técnicas que constam do Decreto. O mesmo é direcionado aos gestores públicos, de todas as esferas da federação, ligados a tomada de decisão e às atividades de planejamento e construção das cidades, bem como a todos profissionais de arquitetura, engenharia e urbanismo.

Mais importante do que aplicar à risca os instrumentos legais vigentes é compreender as mudanças necessárias nos procedimentos, atitudes, comportamento e na produção dos espaços das cidades, sejam eles de qualquer natureza, que deverão ser concebidos, edificados ou reformados tendo como foco as pessoas que são diferentes umas das outras. As normativas mencionadas acima discorrem sobre o direito ao acesso aos bens e serviços existentes na sociedade como o Direito de Cidadania e Dever de Estado, na perspectiva da inclusão e desenvolvimento dessa política no seio dos direitos humanos, com caráter universal, integral, equânime e com participação da sociedade organizada.

A construção do texto parte de uma abordagem conceitual sobre a questão da transformação das cidades e culmina com a apresentação de tópicos de interesse diretamente ligados a prática de implementação do decreto através da revisão de leis, adequação de processos e tratamento adequado para todos os cidadãos.



## 1. QUADRO DA DEFICIÊNCIA E RESTRIÇÃO DE MOBILIDADE



Cidades para todos

Em nosso país 82% da população vive em áreas urbanas. Frente ao quadro numérico de pessoas com restrições de mobilidade e deficiência e a partir da constatação de que a cena urbana atual é tomada de um sem número de barreiras econômicas, sociais e sobretudo físicas (arquitetônicas), torna-se veemente e necessária a revisão de conceitos em prol da transformação de nossas cidades.

O último censo do IBGE, 2000, apresentou como resultado que 14,5% da população brasileira possui algum tipo de deficiência, totalizando aproximadamente 24,6 milhões de pessoas. É importante salientar que estes números referem-se ao total das deficiências, não considerando as pessoas com mobilidade reduzida - idosos, pessoas altas, baixas ou obesas, gestantes, pessoas com deficiência temporária e adultos com crianças de colo. Estas, com exceção dos idosos, não são contabilizadas pelo censo. No Brasil, 8,6% da população é idosa e esta população aumentou duas vezes e meio mais rápido que a população jovem, entre 1991 e 2000. Desses idosos, 75% são considerados pobres.

Segundo dados do Ministério da Saúde, em 2002 foram notificadas 14.973 mortes de idosos brasileiros decorrentes de causas externas. Desse número cerca de 26,5% dos óbitos são atribuídos a acidentes de transportes. Esse expressivo número chama a atenção diretamente para as más condições em que se encontram os sistemas de circulação e de transportes públicos. (BRASIL, 2005).

Ilustração: Daniela Santana Canezín



Pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida

Daí o alerta ao governo brasileiro para a necessidade de se criar, o mais rápido possível, políticas sociais que conscientizem a sociedade para essa realidade. É importante e necessário repensar as cidades brasileiras para a população que vive nelas hoje e para as demandas futuras.



## 1.1 Transformação dos espaços urbanos

As cidades são espaços de convergência que servem como palco de constantes transformações a partir de interesses cotidianos diferenciados. Nelas é o fator humano que recebe informações, processa e transforma de acordo com as suas necessidades. Hoje se apresentam como fruto de uma história que reflete a cultura dos habitantes que ali vivem, que se consolidou lado ao caos, a peculiaridades e ao aprofundamento das desigualdades sociais.



Foto: A. V. Valeri

*Crescimento das cidades*

A disciplina de planejamento urbano, os instrumentos políticos e as pessoas são os elementos primeiros que podem e devem interferir positivamente nesses processos de transformação. É importante que se reconheça as cidades como um espaço em constante crescimento, de especializações e espacialidades das mais diversas, que deve ser repensado de maneira a proporcionar lugar saudável para as gerações futuras de forma que cumpra sua função social para constituir-se de fato como uma cidade para todos.

A política nacional de mobilidade urbana tem papel fundamental a ser refletido na construção das cidades. A construção dessa política tem foco na promoção da facilidade de deslocamentos das pessoas, na busca da qualidade e preservação ambiental e na garantia de acessibilidade universal aos espaços urbanos. As principais prerrogativas tomam partido na promoção da inclusão social, na equiparação de oportunidades e no exercício da cidadania das pessoas com deficiência e com restrição de mobilidade, com o respeito de seus direitos fundamentais.



Foto: J. A. Lanchotti

*Espaços acessíveis*

A existência de barreiras<sup>1</sup> nas cidades atinge de forma mais contundente as populações mais pobres e menos protegidas, cuja circulação e acessibilidade ao espaço urbano se tornam drasticamente reduzidas. Nesse sentido cabe reverter esse processo através de um projeto de resgate da cidadania que não pode ser feito somente com o trabalho de setores isolados e deve realizado 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 a partir do respeito às necessidades de todas as pessoas que usufruem a cidade.

Entender as responsabilidades de cada um neste processo é o desafio para a construção e gestão da cidade acessível. O entendimento das Legislações nº 10.048/00, nº 10.098/00 e do Decreto nº 5.296/04 passa pela compreensão de que a construção de cada novo espaço ou a reforma dos já existentes, sejam edifícios, espaços urbanos ou sistemas de transporte, deverá ser concebida e executada também para atender às necessidades das crianças, gestantes, idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.



Foto: A. V. Valeri

*Transportes acessíveis*

<sup>1</sup> Qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação

## 2. MUDANÇA DE CONSCIÊNCIA

### 2.1 A evolução do atendimento às pessoas com deficiência

Na história recente do atendimento às pessoas com deficiência podem ser identificados três grandes períodos, segundo Sasaki (2004)<sup>2</sup>.

#### **Segregação social (Final do século 19 até a década de 1940)**

Este período se caracterizou pela provisão de abrigos e de assistência médico-social nas grandes instituições filantrópicas, segregadoras e isoladas da comunidade com objetivos essencialmente caritativos. A pessoa abrigada era afastada da sociedade e recebia alimentação e cuidados dentro da instituição, em caráter permanente.

#### **Reabilitação e integração social (Décadas de 1950 a 1980)**

Neste período, surgiu a modalidade de atendimento de reabilitação, ainda em grandes centros de atendimento, combinado com a visão assistencialista e paternalista. A pessoa com deficiência deveria ajustar-se aos padrões determinados pela instituição que, com isso, julgava estar ajustando esta pessoa a uma sociedade supostamente correta e pronta.

No decorrer da década de 1980, Sasaki aponta três aspectos que tiveram destaque. O primeiro é a conscientização e disseminação de informações sobre os problemas, situações, necessidades, direitos, deveres e potencialidades das pessoas com deficiência, com o conseqüente surgimento da visão da integração social.

O segundo aspecto é a formação de organizações de pessoas com deficiência, elaboração e aprovação de leis específicas, além da inserção de preceitos específicos dentro da Constituição de cada país latino-americano. Como terceiro aspecto, há a formulação de reivindicações quanto ao atendimento descentralizado, através de centros regionais de reabilitação, projetos de reabilitação baseada na comunidade e/ou serviços básicos de reabilitação nas redes oficiais e particulares de hospitais.

#### **Inclusão social (Década de 1990 e início do século 21)**

Neste período tem início a prática do atendimento voltado à vida independente e à autonomia, nos contextos da família e da comunidade. São desenvolvidos recursos alternativos em reabilitação e os objetivos são individuais, ou seja, a própria pessoa com deficiência determina seus objetivos de acordo com seu direito de escolher e tomar decisões (empoderamento). O pressuposto é que a sociedade deve ser continuamente construída, moldada, com a participação de todas as pessoas, com ou sem deficiência.

Na década de 1990, ainda segundo Sasaki, destacam-se dentre outros aspectos a implementação dos projetos e planos de equiparação de oportunidades, para consolidar o ideal de inclusão social com a participação plena das pessoas com deficiência em todos os aspectos da vida comunitária. Há a reivindicação do cumprimento da legislação conquistada e registram-se avanços na Implantação das reivindicações formuladas na década de 1980. No campo da reabilitação há a adaptação das conquistas da ciência e da tecnologia.

---

<sup>2</sup> BOARETO, 2006.

## 2.2 Marcos legais

A toda pessoa é garantido o direito de ir e vir, estabelecido na Declaração dos Direitos Humanos da ONU (assinada em 1948) e incorporado à Constituição brasileira.

No Brasil a constitucionalização dos direitos das pessoas com deficiência é algo recente. Antes da Constituição Federal de 1988, na Emenda Constitucional nº 125, de 17 de outubro de 1978, o texto da matéria se restringia ao acesso aos edifícios e logradouros.



Foto: A. V. Valeri

Direito de ir e vir

Com a promulgação da Constituição, o tema é citado em seu artigo 5º, que garante o direito de ir e vir, e estabelece que: “XV – é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”. O artigo 227 define que: “§ 2º – A lei disporá sobre normas de construção dos logradouros e dos edifícios de uso público e de fabricação de veículos de transporte coletivo, a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência” e o artigo 244 define que a lei disporá sobre a adaptação dos logradouros, dos edifícios de uso público e dos veículos de transporte coletivo atualmente existentes a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência.



Foto: A. V. Valeri

Pessoas em trânsito

O Código de Trânsito Brasileiro de 1997 veio consolidar a competência de gestão do trânsito urbano nos aspectos referentes ao uso das vias públicas nos municípios, possibilitando que todo o ciclo de gestão da mobilidade ficasse sob a responsabilidade das prefeituras: planejamento, projeto, implantação e fiscalização. A partir disso mudou-se radicalmente o foco da abordagem do trânsito, eminentemente voltada, no passado, para o trânsito de veículos automotores, e que passa a centrar-se na pessoa, a estabelecer deveres objetivos para os responsáveis pela gestão do trânsito e regras para o fortalecimento dos direitos dos cidadãos, e a abordar o transporte não motorizado e os direitos e deveres dos pedestres.

O Código de Trânsito Brasileiro de 1997 veio consolidar a competência de gestão do trânsito urbano nos aspectos referentes ao uso das vias públicas nos municípios, possibilitando que todo o ciclo de gestão da mobilidade ficasse sob a responsabilidade das prefeituras: planejamento, projeto, implantação e fiscalização. A partir disso mudou-se radicalmente o foco da abordagem do trânsito, eminentemente voltada, no passado, para o trânsito de veículos automotores, e que passa a centrar-se na pessoa, a estabelecer deveres objetivos para os responsáveis pela gestão do trânsito e regras para o fortalecimento dos direitos dos cidadãos, e a abordar o transporte não motorizado e os direitos e deveres dos pedestres.

Finalmente, no ano 2000, o assunto foi tratado pelas Leis Federais nºs 10.048 e 10.098, que estabeleceram normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, temporária ou definitivamente. A primeira trata de atendimento prioritário e de acessibilidade nos meios de transportes e inova ao introduzir penalidades ao seu descumprimento; e a segunda subdivide o assunto em acessibilidade ao meio



Foto: Detran Alagoas

Educação para o trânsito

físico, aos meios de transporte, na comunicação e informação e em ajudas técnicas. Essas leis foram regulamentadas pelo Decreto nº 5.296/04.

Historicamente no Brasil o trânsito foi tratado como uma questão policial e de comportamento individual dos usuários, carecendo de um tratamento no campo do urbanismo, da engenharia, da administração, do comportamento e da participação social.

## 2.3 Organismos federais, políticas para acessibilidade

A Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, é o órgão de Assessoria da Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República, responsável pela gestão de políticas voltadas para integração da pessoa portadora de deficiência, tendo como eixo focal a defesa de direitos e a promoção da cidadania.

Foto: A. V. Valeri



Integração de políticas

A CORDE tem a função de implementar a política nacional para integração da pessoa portadora de deficiência e para isso, orienta a sua atuação em dois sentidos: primeiro é o exercício de sua atribuição normativa e reguladora das ações desta área no âmbito federal e, o segundo é desempenho da função articuladora de políticas públicas existentes, tanto na esfera federal como em outras esferas governamentais.

A Lei nº 7.853/89 e o Decreto nº 3.298/99 balizam a política nacional para integração da pessoa portadora de deficiência bem como tratam da criação e das competências do Conselho Nacional da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE.

O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE é órgão superior de deliberação colegiada. Em maio de 2003 o Conselho, por meio da Lei nº 10.683/2003, passou a ser vinculado à Presidência da República por meio da Secretaria Especial dos Direitos Humanos.

A principal competência do CONADE é acompanhar e avaliar o desenvolvimento da Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência e das políticas setoriais de educação, saúde, trabalho, assistência social, transporte, cultura, turismo, desporto, lazer, política urbana, dirigidas a este grupo social. As competências do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE estão definidas no Decreto nº 3.298/99 de 20 de dezembro de 1999 que regulamentou a Lei nº 7.853/89.

A Secretaria Especial dos Direitos Humanos – SEDH – por meio do CONADE estabeleceu um marco histórico, político, social e econômico ao consolidar a realização da 1ª Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com deficiência, em maio de 2006. Convocada por decreto, a conferência, que possui abrangência nacional e caráter deliberativo, teve por finalidade analisar os obstáculos e avanços da Política Nacional.

As análises, formulações e proposições decorrentes dela tem a finalidade de promover o debate dos direitos, da cidadania e do compromisso, e a ampla conscientização desses preceitos de dignidade do Cidadão em sua diversidade. A SEDH realizou também em maio de 2006 a 1ª Conferência Nacional de Direitos do Idoso que ensejou novos rumos na luta pela realização dos direitos humanos da pessoa idosa em nosso país.

No final da década de 1990 a CORDE estruturou o Programa de Remoção de Barreiras ao Portador de Deficiência, voltado para a remoção de barreiras arquitetônicas, destacando-se nessa ação o Projeto Cidade para Todos. O objetivo geral desse programa foi o de garantir o direito de ir e vir, de forma independente, às pessoas com deficiência, tornando a cidade acessível. Serviu para despertar na sociedade que o livre acesso é para todos e mostrar que muito se podia fazer.

A Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade, do Ministério das Cidades, com a nova política de mobilidade urbana, sintetizada pelo lema Direito à Cidade, visa explicitamente à inclusão social, considerando o acesso universal aos espaços públicos como fundamentais ao exercício da cidadania. Nesse sentido coordena o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana que tem como objetivo estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a cumprirem suas prerrogativas e



Foto: A. V. Valeri

Cidades para as pessoas

desenvolver ações que garantam acesso para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas. Esse Programa atende às diretrizes aprovadas pela Conferência Nacional das Cidades e a participação da sociedade civil é fundamental para a sua implementação.

## 2.4 Reforma Urbana, Estatuto da Cidade

Remonta a década de 1960 as primeiras articulações de cunho e iniciativa popular para as Reformas de Base. Nesse contexto foi lançado em 1963, num encontro de arquitetos, o tema da Reforma Urbana que através do Fórum Nacional pela Reforma Urbana (constituído por movimentos sociais, entidades profissionais, ONGs, entidades universitárias e de pesquisa e mesmo de prefeitos e parlamentares) lutou pela existência e efetivação de políticas públicas federais que incluíssem propostas democráticas sobre a função social da propriedade e da cidade.

O crescimento das forças democráticas durante os anos 1980 alimentou a articulação dos movimentos comunitários e setoriais urbanos com o movimento sindical. Juntos, apresentaram a emenda constitucional de iniciativa popular pela Reforma Urbana na Assembléia Nacional Constituinte de 1988.

Foto: Arquivo Ministério das Cidades



Participação popular

Em 1988 a Constituição Federal da República incluiu, pela primeira vez na história, um capítulo específico para a política urbana, que previa uma série de instrumentos para a garantia, no âmbito de cada município, do direito à cidade, da defesa da função social da propriedade e da democratização da gestão urbana. No entanto, o texto constitucional requeria uma legislação complementar de regulamentação dos instrumentos. Como resultado de mais de uma década de negociações foi aprovado em 2001 a Lei

nº 10.257 – Estatuto da Cidade – que regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, e estabelece diretrizes gerais da política urbana. O Estatuto da Cidade garante o direito às cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.

## 2.5 Política nacional de Mobilidade Urbana para uma cidade sustentável

Foto: J. A. Lanchoti



Eliminação de barreiras

A ausência de planejamento integrador e da implementação de políticas que absorvessem a rápida urbanização das cidades brasileiras consolidou um quadro de exclusão e agravamento das desigualdades sociais. A consciência política sobre essa realidade se fez presente na criação, em 2003, do Ministério das Cidades que foi estruturado levando em consideração a reunião das áreas mais relevantes (do ponto de vista econômico e social) e estratégicas (sustentabilidade ambiental e inclusão social) do desenvolvimento urbano. Cabe a esse ministério formular e implementar a política nacional de desenvolvimento urbano levando em consideração

o combate à desigualdade social, racial e de gênero, de modo a romper com a visão tradicional setorial e favorecer uma abordagem integrada sobre o ambiente construído.

A criação do Ministério das Cidades representa o reconhecimento do Governo Federal de que os imensos desafios urbanos do país precisam ser encarados como política de estado. Nesse sentido o governo federativo assume um papel de proponente de políticas, de forma consensual e participativa, que terão nos estados e municípios seu “locus” de execução.

A formulação de uma política nacional de mobilidade urbana para construção de cidades sustentáveis, pelo Ministério das Cidades, veio promover a participação do Governo Federal com proposições de planejamento integrado nas questões de mobilidade das cidades. Essa política tem foco na intersecção de quatro campos de ação: desenvolvimento urbano, sustentabilidade ambiental, inclusão social e democratização do espaço. Esse último inclui o acesso democrático à cidade e ao transporte público e a valorização da acessibilidade universal e dos deslocamentos de pedestres e ciclistas, objeto de aplicação do Decreto nº 5.296/04.

Os Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade, são obrigatórios para as cidades com mais de 500 mil habitantes, fundamental para as com mais de 60 mil habitantes e importantíssimo para todos os municípios brasileiros. Sua concepção pretende ser inovadora, seguindo os princípios estabelecidos na Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, principalmente na reorientação do modelo de urbanização e de circulação das nossas cidades. O PlanMob pretende ser efetivamente um instrumento na construção de cidades mais eficientes, com mais qualidade de vida, ambientalmente sustentáveis, socialmente incluídas e democraticamente geridas.

<b>PRINCÍPIOS DA NOVA VISÃO DE MOBILIDADE URBANA</b>
• Diminuir o número de viagens motorizadas
• Repensar o desenho urbano em função do pedestre e do transporte coletivo
• Repensar a circulação de veículos, não sendo o automóvel o único determinante ou critério da organização da cidade
• Desenvolver meios não motorizados de transporte
• Reconhecer a importância do deslocamento de pedestres
• Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade
• Priorizar o transporte coletivo; considerar outros modos de transporte; estruturar a gestão local, afirmando o papel regulador do município na prestação de serviços

O Ministério das Cidades promoveu também a realização da Conferência das Cidades onde é eleito o Conselho das Cidades, abordadas as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU – e tratadas as representações nos Comitês Temáticos onde são discutidas e acompanhadas periodicamente a implantação da PNDU. Na 1ª Conferência das Cidades foi aprovado o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana que através de seu Fórum Nacional, composto por entidades representativas da sociedade ligadas à problemática da Mobilidade Urbana – ONG's, Universidades, Profissionais, dentre outros – participou da discussão e formulação de conteúdo do Decreto nº 5.296/04.

No âmbito da política urbana deve-se ter em vista que a acessibilidade, segundo PRADO e MORAES (2006):

- É área de conhecimento em evolução e de aperfeiçoamento de referências técnicas no país;

- Possui marco jurídico suficiente para exigir e referenciar a implementação de iniciativas públicas e privadas;
- É responsabilidade compartilhada entre os níveis de governo, setores da administração pública e prestadoras de serviços, cabendo a todos promovê-la, segundo suas competências e atribuições;
- Tem caráter dimensional, resultante das relações de causa-efeito que mantém com a nossa realidade urbana, tendências e índices sociais e demográficos brasileiros, atribuindo-lhe o perfil de tema transversal nas diferentes políticas setoriais e áreas de atuação;
- A cada dia, cresce como demanda social ampla pela busca da qualidade de vida, que pressiona pela definitiva substituição dos padrões de produção da cidade;
- Está se multiplicando em intervenções espaciais nas cidades brasileiras, ao mesmo tempo em que, paulatinamente, é incorporada nos municípios aos processos e estratégias de planejamento e gestão do desenvolvimento urbano, no âmbito dos novos planos diretores;
- É um eixo estratégico da política de mobilidade urbana, reforçando o entendimento de que o foco dessa política está nas pessoas e no suprimento de suas necessidades de deslocamento e locomoção, privilegiando o transporte público e as oportunidades de acesso seguro e não motorizado às diversas áreas da cidade, em associação com o planejamento do uso e ocupação do solo.

Foto: A. V. Valent



Cidades sustentáveis

Pensar a cidade é pensar os espaços para todos, na moradia, no trabalho, no lazer e na mobilidade das pessoas. A função da mobilidade urbana está ligada a promoção dos deslocamentos a partir das necessidades das pessoas com relação às facilidades, serviços e oportunidades que a cidade oferece.

### 3. O DECRETO DE ACESSIBILIDADE

#### 3.1 Histórico

Vários dispositivos legais vêm sendo incorporados na legislação brasileira nos últimos anos, alguns com incidência direta nas políticas urbanas e de mobilidade.

A lei nº 7.853, de 24.10.1989, que dispôs sobre o Apoio às Pessoas Portadoras de Deficiência, estabeleceu em seu artigo 2º, parágrafo único, que os órgãos e entidades



da administração direta e indireta devem dispensar tratamento prioritário e adequado para viabilizar medidas em diversas áreas, dentre as quais, a adoção e execução de normas que garantam a funcionalidade das edificações e vias públicas, que evitem ou removam os óbices às pessoas portadoras de deficiência e que permitam o acesso destas a edifícios, logradouros e meios de transporte.

Posteriormente, o decreto nº 3.298, de 20.12.1999, instituiu a “política nacional para a integração da pessoa portadora de deficiência”, estabelecendo, em seu Capítulo IV, o acesso, o ingresso e a permanência da pessoa portadora de deficiência em todos os serviços oferecidos à comunidade como um dos seus objetivos.

Mais recentemente, duas leis, a de nº 10.048, de 08.11.2000, e a de nº 10.098, de 19.12.2000, estabeleceram normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, temporária ou definitivamente. A primeira determinou que os veículos de transporte coletivo produzidos no país deverão ser “planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de definições”. A segunda estabeleceu normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade autônoma das pessoas com deficiência a edificações, espaços, mobiliários e equipamentos urbanos.

Ambas foram regulamentadas por meio do decreto nº 5.296, de 02.12.2004, que definiu critérios mais específicos para a implementação da acessibilidade arquitetônica e urbanística e aos serviços de transportes coletivos. No primeiro caso, no que se refere diretamente à mobilidade urbana, o decreto define condições para a construção de calçadas, instalação de mobiliário urbano e de equipamentos de sinalização de trânsito e instalação de estacionamentos de uso público; no segundo, define padrões de acessibilidade universal para “veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação” do transporte rodoviário (urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual), metro-ferroviário, aquaviário e aéreo.

### 3.2 A Lei nº 10.048/00

***Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000***

*Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.*

#### 3.2.1 O que é?

A Lei consiste na promoção de tratamento diferenciado e atendimento imediato a pessoas portadoras de deficiência, idosos com idade igual ou superior a 60 anos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo, em repartições públicas, empresas concessionárias de serviços públicos e instituições financeiras.

Ela prevê sanções aos servidores ou chefia responsável pela repartição pública, às empresas concessionárias de serviços públicos e às instituições financeiras em caso de infrações ao que dispõe.



Foto: J. A. Lanchotti

Atendimento prioritário

### 3.2.2 Quem está envolvido e como?

**Quem: Repartições públicas**

**Como:** Dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato.

**Quem: Empresas Concessionárias de Serviços Públicos**

**Como:** Dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato.

**Quem: Instituições Financeiras**

**Como:** Prioridade de atendimento

**Quem: Empresas Públicas e Concessionárias de Transporte Coletivo**

**Como:** Reserva de assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo

**Quem: Fabricantes de Veículos de Transporte Coletivo**

**Como:** Planejar e produzir veículos de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

### 3.3 A Lei nº 10.098/00

Foto: J. A. Lanchotti



Calçada acessível

**Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000**

*Estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.*

#### 3.3.1 O que é?

A lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Em suas Disposições Gerais a Lei define os conceitos de Acessibilidade, Barreiras, Pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, Elemento da urbanização,

mobiliário urbano e ajuda técnica. Trata ainda dos Elementos da Urbanização, Do Desenho e da Localização do Mobiliário Urbano, Da Acessibilidade nos Edifícios Públicos ou de Uso Coletivo, Da Acessibilidade nos Edifícios de Uso Privado, Da Acessibilidade nos Veículos de Transporte Coletivo, Da Acessibilidade nos Sistemas de Comunicação e Sinalização, Disposições sobre Ajudas Técnicas e Das Medidas de Fomento à Eliminação de Barreiras.

### 3.3.2 Quem está envolvido e como?

**Quem: Poder Público Federal, Estadual e Municipal**

**Como:** Coordenar, regulamentar e promover políticas setoriais e integrar a elas a garantia da inclusão social e da acessibilidade.

**Quem: Repartições Públicas e Instituições Financeiras**

**Como:** Promover a construção, ampliação ou reforma de edificações de uso público para que essas sejam ou se tornem acessíveis.

**Quem: Departamentos ou Secretarias de Obras, Transportes e de Trânsito e Planejamento Urbano**

**Como:** Garantir que no planejamento, urbanização e adaptação dos espaços de uso público sejam atendidas especificações para a garantia da acessibilidade.

**Quem: Órgãos de Licenciamento de edificações, de Urbanismo e de Fiscalização Municipais**

**Como:** Garantir que nos processos de aprovação e licenciamento seja exigida e certificada a aplicação de especificações técnicas de acessibilidade nos espaços públicos ou de uso coletivo.

**Quem: Fabricantes de Veículos de Transporte Coletivo**

**Como:** Cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas

**Quem: ANATEL**

**Como:** Estabelecer mecanismos e alternativas técnicas que tornem acessíveis os sistemas de comunicação às pessoas portadoras de deficiência sensorial.

**Quem: Empresas Públicas ou Privadas de Serviços de Radiodifusão e de Telecomunicações**

**Como:** Adotar plano de medidas técnicas para garantir o direito de acesso à informação às pessoas portadoras de deficiência sensorial.

**Quem: Profissionais Arquitetos, Urbanistas, Engenheiros e Correlatos**

**Como:** Exercitar pleno conhecimento das especificações técnicas de acessibilidade aplicáveis a projetos de arquitetura, engenharia e urbanismo.

### 3.4 O Decreto nº 5.296/04

Foto: A. V. Valeri



Inclusão das pessoas com deficiência

*Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004 Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.*

#### 3.4.1 O que é?

Este Decreto regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, ficando sujeitos ao cumprimento deste, a aprovação de projeto de natureza arquitetônica e urbanística de comunicação e informação, de transporte coletivo e a execução de qualquer tipo de obra, de destinação pública ou coletiva; a outorga de permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza; a aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, por meio de convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar; e a concessão de aval da União na obtenção de empréstimos e financiamentos internacionais por entes públicos ou privados.

#### 3.4.2 Quem está envolvido?

Poder Público Federal, Estadual e Municipal – CORDE/ CONADE – SEDH – Repartições públicas – Empresas concessionárias de serviços públicos - Instituições financeiras – INMETRO / ABNT – Empresas públicas e concessionárias de transporte coletivo – Fabricantes de veículos de transporte coletivo – ANATEL – Empresas públicas ou privadas de serviços de radiodifusão e de telecomunicações – CREA – Profissionais arquitetos, urbanistas, engenheiros e correlatos.

#### 3.4.3 Conteúdo do Decreto nº 5.296/04

**DISPOSIÇÕES PRELIMINARES** são delineadas as matérias que ficam sujeitas ao cumprimento do decreto. Fala-se sobre sanções e sobre a legitimidade dos conselhos e outras organizações representativas das pessoas com deficiência.

**DO ATENDIMENTO PRIORITÁRIO** são delineados as diversas categorias de deficiência, a definição de pessoa com restrição de mobilidade e definição de atendimento prioritário.

**DAS CONDIÇÕES GERAIS DE ACESSIBILIDADE** encontramos definições gerais sobre os diversos conceitos que serão utilizados ao longo do decreto.

**DA IMPLEMENTAÇÃO DA ACESSIBILIDADE ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA**, em condições gerais trás orientações sobre planejamento e atribuições dos governos. Em condições específicas, estão delineadas as ações relacionadas a projetos de arquitetura, engenharia e urbanismo. Em acessibilidade na habitação de interesse social trata-se dos requisitos mínimos para assegurar as condições de acessibilidade. Em acessibilidade aos bens culturais imóveis remete-se a aplicação da Instrução Normativa nº 1 do IPHAN.

**DA ACESSIBILIDADE AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES COLETIVOS** fala-se das condições gerais e das específicas relacionadas aos transportes coletivos rodoviário, metroviário, ferroviário e aeroviário.

**DO ACESSO À INFORMAÇÃO E À COMUNICAÇÃO** trata-se da acessibilidade em portais e sítios eletrônicos, telecentros comunitários e telecomunicações, bem como da atribuições do poder público.

**DAS AJUDAS TÉCNICAS** trata-se da definição do termo e das e das condições para que o poder público incentive o desenvolvimento tecnológico.

**DO PROGRAMA NACIONAL DE ACESSIBILIDADE** fala-se sobre a coordenação, por intermédio da CORDE, e sobre as ações que ela desenvolverá.

**DISPOSIÇÕES FINAIS** fala-se sobre alterações e revogações.



## PARTE 2

### IMPLEMENTANDO O DECRETO

#### 4. IMPLEMENTANDO AÇÕES DA CIDADE ACESSÍVEL

##### 4.1 Prefeituras municipais

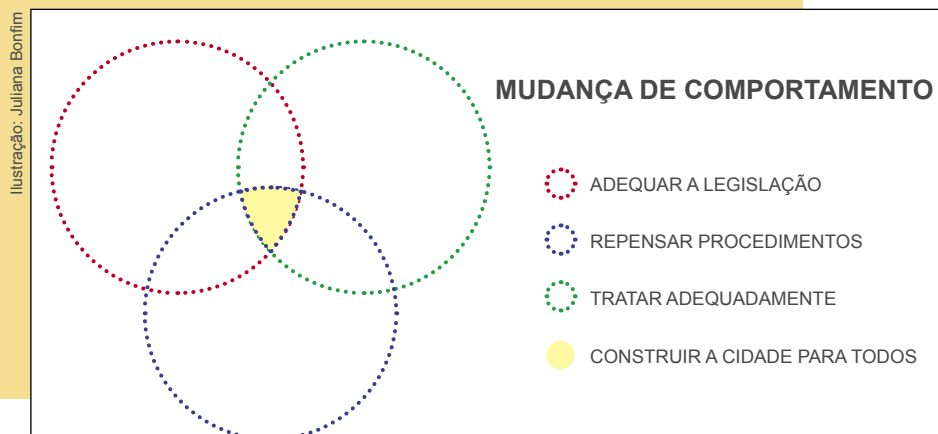
A Constituição Federal da República de 1988 consagrou o processo de descentralização fiscal, administrativa e política do Estado, instituiu os municípios como entes federados autônomos e estabeleceu no Brasil uma Federação Trina, cooperativa e solidária. O Governo Federal, como agente articulador e mediador da dinâmica federativa, é o órgão proponente e de apoio às políticas de promoção da acessibilidade ao espaço urbano, mas é no âmbito dos municípios que ocorre a tomada de decisão e as ações executivas dessas políticas. Nos dois casos as iniciativas para promoção da acessibilidade devem fazer parte do processo de planejamento e ordenamento do território, estando submetidas aos preceitos de sustentabilidade urbana e ambiental, da função social da cidade e da propriedade urbana e da gestão democrática.

A aplicação do Decreto nº 5.296/04 depende, portanto, de uma série de ações que devem ser instituídas pelos entes federados locais, principalmente de forma integrada às políticas setoriais. Para que seja garantida a acessibilidade nas novas intervenções, a legislação municipal deve também assegurar, seja através de mecanismos legais e de fiscalização, seja através da orientação e conscientização da sociedade, que os princípios e os critérios de implementação da acessibilidade urbanística sejam atendidos. Assim, cabe aos municípios incluir em seus instrumentos de planejamento e em seus instrumentos de regulação de uso e ocupação os requisitos de acessibilidade. Tais requisitos devem estar contidos nos Planos Diretores Municipais, Planos Diretores de Mobilidade, Código de Obras, Código de Posturas, a Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei do Sistema Viário, estudos prévios de impacto de vizinhança, atividades de fiscalização e sanções, incluindo a vigilância sanitária e ambiental, previsão orçamentária e mecanismos tributários e financeiros utilizados em caráter compensatório ou de incentivo.

A partir daí é preciso repensar as práticas e procedimentos para a elaboração de projetos, execução de obras, licenciamento de atividades e serviços e tratamento adequado ao



público, em especial das pessoas portadoras de deficiência e com mobilidade reduzida<sup>3</sup>. Nesse sentido, os municípios precisam trabalhar a acessibilidade como a prestação de um serviço essencial, uma atividade corrente, com previsão continuada de recursos para investimento em intervenções e capacitação de seus quadros, incluindo, além do corpo técnico, os operadores das atividades de fiscalização e de execução direta das obras e serviços.



A SeMOB através do Programa Brasil Acessível tem como finalidade apoiar e incentivar os municípios para a elaboração de Planos Municipais de Acessibilidade. Esse planos devem conter diagnóstico, definir planos de ação e metas para a promoção da acessibilidade.

## 4.2 Adequação da legislação urbanística

O Estatuto da Cidade estabelece que a existência de Plano Diretor de Ordenamento Territorial passa a ser obrigatória para municípios com mais de 20.000 habitantes; para aqueles situados em regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas; em áreas de interesse político; ou em áreas sob influência de empreendimentos de grande impacto ambiental.



Planos diretores, inclusão de princípios de acessibilidade

O Plano Diretor pode ser definido como um conjunto de princípios e regras orientadoras da ação dos agentes que constroem e utilizam o espaço urbano. O Plano diretor parte de uma leitura da cidade real, envolvendo temas e questões relativos aos aspectos urbanos, sociais, econômicos e ambientais, que embasa a formulação de hipóteses realistas sobre as opções de desenvolvimento e modelos de territorialização. A propriedade urbana

<sup>3</sup> Ver Caderno 4 – Implantação de Políticas Municipais de Acessibilidade, do Programa Brasil Acessível.



cumpra sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no Plano Diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas.

O Estatuto da Cidade determina que todas as cidades brasileiras com mais de 500 mil habitantes elaborem, junto com seus Planos Diretores, um plano de transportes, rebatizado de Plano Diretor de Mobilidade. Esse conceito (mobilidade urbana) é em si uma novidade, um avanço na maneira de tratar, isoladamente, o trânsito, o transporte coletivo, a logística de distribuição das mercadorias, a construção da infra-estrutura viária, a gestão das calçadas e assim por diante. Em seu lugar, precisa ser consolidada uma visão sistêmica sobre toda a movimentação de bens e de pessoas, inclusive as com deficiências ou mobilidade reduzida, envolvendo todos os modos e todos os elementos que produzem as necessidades destes deslocamentos.



Foto: A. V. Valeri

Mobilidade, sistemas de transportes

Sob esta ótica, a elaboração dos Planos de Mobilidade devem definir princípios, diretrizes e ações estratégicas para garantir a inclusão dos preceitos da acessibilidade e inclusão social.

Vale a pena comentar que está em discussão o Projeto de Lei nº 3.057/00, que aborda sobre responsabilidade territorial, e trata da revisão da Lei Federal nº 6.766/79, Lei de Parcelamento do Solo para Fins Urbanos. O Projeto de Lei estabelece os princípios definidos na Constituição Federal e nas diretrizes e instrumentos do Estatuto da Cidade e contribui para oferecer as condições para reverter o atual padrão excludente e periférico de urbanização das cidades brasileiras.

A nova lei deve fortalecer a competência dos municípios em relação à regulação do parcelamento, uso e ocupação da terra urbana através do estímulo ao planejamento e gestão municipais democráticos e estruturação e capacitação técnica das prefeituras. Desta forma a nova lei propõe o conceito de gestão plena do uso e ocupação do solo para cidades com Plano Diretor, conselhos urbanísticos e ambientais paritários e deliberativos e órgãos técnicos de gestão na área urbano-ambiental.

### PROCEDIMENTOS PARA ADEQUAÇÃO DA LEGISLAÇÃO URBANÍSTICA MUNICIPAL

- Identificar as leis existentes, em elaboração e por fazer
- Nas leis existentes elaborar “emendas” ou “substitutivos” que contemplem princípios, diretrizes e ações para a promoção da acessibilidade
- Nas leis em elaboração fazer-se representar para defender a inclusão de princípios, diretrizes e ações para a promoção da acessibilidade
- Nas leis por fazer solicitar a iniciativa do órgão executor ou legislativo para elaborar instrumentos que contemplem princípios, diretrizes e ações para a promoção da acessibilidade

#### 4.3 Acessibilidade nos Planos Diretores

Foto: A. V. Valeri



Acessibilidade nos transportes coletivos

A acessibilidade nos espaços urbanos e edificações de uso público ou de uso coletivo tem que ser garantida. O Plano Diretor Municipal, as legislações específicas como o Código de Obras ou Edificações, Código de Posturas, Lei de Uso e Ocupação, Lei de Parcelamento do Solo e o Plano Diretor de Mobilidade Urbana constituem 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.

#### 4.4 Acessibilidade nos sistemas de transportes coletivos

Apartir dos anos 90 iniciou-se a discussão sobre as formas de se promover a acessibilidade universal nos sistemas de transporte público, devido à imagem de segregação que os serviços específicos poderiam suscitar. Neste período, o termo deficiência física comumente foi utilizado para identificar todos os tipos de deficiência e a adaptação dos sistemas de transporte teve como imagem o acesso do usuário de cadeira de rodas, através de elevadores, aos diversos tipos de veículos. Essa visão impediu uma abordagem adequada do tema, pois desconsiderava todos os outros tipos de deficiência existentes e

as diferentes necessidades que as pessoas precisam para utilizar o sistema de transporte, contribuindo para estabelecer as soluções específicas necessárias. Foi elaborado o conceito de rede de transporte para a pessoa com deficiência (BOARETO, 1995), através da implantação de serviços e soluções para todos os tipos de deficiência, utilizando-se modos disponíveis de transporte organizados em funções complementares.

O Decreto nº 5.296/04, no que se refere ao transporte público, conseguiu refletir um amadurecimento do setor. Nele foi estabelecido que uma política de transporte acessível deve abordar todos elementos que o compõe, identificados como infra-estrutura, pessoal de operação, veículos e vias. Deve considerar também o embarque de passageiros em nível, ou através de rampas que permitam a autonomia no embarque e desembarque ao menos em um dos acessos do veículo, no caso de ônibus ou microônibus, requisito necessário para a garantia da acessibilidade dos usuários de cadeira de rodas. Além disso, os projetos devem atender as necessidades das pessoas a partir das diversas deficiências. Essa análise foi realizada também para o transporte aquaviário e metro-ferroviário. Foram estabelecidos prazos para a elaboração de normas brasileiras de fabricação de veículos e embarcações, bem como a adaptação da frota em operação, nos elementos possíveis de intervenção. Foi estabelecido o prazo de 10 anos para que todos os meios de transporte sejam acessíveis, combinando-se os diferentes tipos de veículos com as características de infra-estrutura, conforme projeto dos estados e municípios, responsáveis pelo planejamento, implementação e gestão dos sistemas de transportes públicos. Para possibilitar a adequação e construção da infra-estrutura de transporte, o Ministério das Cidades lançou o Pró-Mob, programa para financiamento dos municípios que, inicialmente, possuem população superior a cem mil habitantes, além de recursos do Orçamento Geral da União, dentro do Programa Brasil Acessível.

Para os fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, considera-se como integrantes desses serviços os veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação.

Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas. Sobre esse assunto pode-se buscar referências no Caderno 5 – Implantação de Sistemas de Transporte Acessíveis, do Programa Brasil Acessível.

### **Da acessibilidade no transporte coletivo rodoviário**

- Todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante.
- As normas técnicas para fabricação e adaptação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo foram elaboradas pelo Inmetro, NBR 14022, e tem validade desde 16 de setembro de 2006.
- A substituição da frota operante atual por veículos acessíveis deve ser promovida de forma gradativa.
- Os serviços desse transporte devem priorizar o acesso em nível em pelo menos um dos acessos ao veículo.
- As adaptações dos veículos, bem como os procedimentos e equipamentos a serem utilizados estarão sujeitas a programas de avaliação da conformidade desenvolvidos e implementados pelo Inmetro.

### **Da acessibilidade no coletivo transporte aquaviário**

- Todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo aquaviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante
- As normas técnicas para fabricação e adaptação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo estão sendo elaboradas pelo Inmetro
- As adequações na infra-estrutura dos serviços desta modalidade deverão atender a critérios necessários para proporcionar as condições de acessibilidade do sistema
- As empresas concessionárias e permissionárias deverão garantir acessibilidade da frota de veículos em circulação, inclusive de seus equipamentos.

### **Da acessibilidade no transporte coletivo metroviário e ferroviário**

- A frota de veículos, assim como a infra-estrutura de serviços, deverão estar acessíveis
- Essa acessibilidade deverá obedecer aos dispostos nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT (NBR 14020 e NBR 14021)
- Todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo metroviário e ferroviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante
- As empresas concessionárias e permissionárias deverão apresentar plano de adaptação dos sistemas existentes, prevendo ações saneadoras de, no mínimo, oito por cento ao ano, sobre os elementos não acessíveis que compõem o sistema.

A comunicação e a sinalização nos logradouros, edificações e sistemas de transporte é outro aspecto importante para a garantia da acessibilidade às pessoas analfabetas, portanto um ambiente bem sinalizado com letras em alto relevo, em braile e também com símbolos – pictogramas – facilitará a compreensão para todas as pessoas.

## **4.5 Gestão e fiscalização nos projetos arquitetônicos e urbanísticos municipais**

Partindo do pressuposto que os principais profissionais responsáveis pela produção da cidade são os arquitetos e urbanistas e os engenheiros civis, por estarem diretamente ligados à construção civil, o Decreto nº 5.296/04 estabelece procedimentos que envolvem este profissional seja na esfera de sua formação na Universidade, seja na competência fiscalizada pelo seu conselho profissional, o CREA, ou ainda na sua atuação diária junto à aprovação de seus projetos nas prefeituras municipais.

Na esfera profissional, encontra-se o sistema CONFEA/CREA atuando junto aos técnicos com a realização de Seminários específicos nos diversos estados brasileiros e da inserção do tema nos eventos nacionais.

Por uma decisão do Plenário do CONFEA, os Conselhos Regionais receberam a

recomendação de incluírem em suas Anotações de Responsabilidades Técnicas – ART – o cumprimento do estabelecido no Decreto, fazendo com que o profissional declare o conhecimento dos termos de acessibilidade que deverão ser contemplados no projeto ou obra de espaços novos ou nas reformas e readequações destes ambientes de uso comum e público.

Com a realização de cursos de sensibilização e capacitação profissional, os técnicos da prefeitura responsáveis pela aprovação dos projetos passam – todos – a analisarem e a aprovarem os projetos também quanto à acessibilidade, agilizando a autorização da edificação/ambiente.

Ainda que seja declarada a existência de conselhos, associações ou organizações não governamentais da pessoa com deficiência é importante instituir um grupo permanente de gestão ligado à estrutura da administração local, como Comissão Permanente de Acessibilidade ou Secretaria Especial para as Pessoas com Deficiência por exemplo. Na aprovação e licenciamento de projetos de grande impacto é a Comissão Permanente de Acessibilidade que discute tecnicamente os procedimentos, às luzes do Decreto nº 5.296/04 e da NBR9050.

As aprovações, licenciamento e fiscalização das seguintes atividades deve ser acompanhada pelo órgão gestor:

- Elementos de urbanização;
- Projetos de natureza arquitetônica ou urbanística;
- Execução de qualquer tipo de obra que tenha destinação pública ou coletiva;
- Projeto e instalação de mobiliário em edificações de uso público;
- Projeto e instalação de mobiliário urbano;
- Sinalização ambiental para pessoas com deficiência;
- Construção, reforma ou ampliação de edificações de uso público ou coletivo;
- Intervenção nas vias e logradouros públicos;
- Concessão de alvará de funcionamento ou sua renovação para qualquer atividade;
- Emissão de carta de “habite-se” ou habilitação equivalente e para sua renovação;
- No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público;
- Adaptação de bens culturais imóveis;
- Intervenção para regularização urbanística em áreas de assentamentos subnormais.



Responsabilidade de todos

## 4.6 Controle social

A realização da Conferência das Cidades, a Conferência dos Direitos da Pessoa com Deficiência, a Conferência dos Direitos do Idoso permite que sejam constituídos fóruns de debate e participação para a discussão coletiva sobre os rumos das políticas públicas. Também nessas conferências são formados os conselhos nacionais.

Como novos atores das políticas sociais, surgem os órgãos colegiados de direito, ou conselhos de direitos, talvez um arranjo mais consciente, longe da esfera federal, para examinar o papel dos gestores municipais como agentes de inclusão.

Esses conselhos de direito são paritários e neles deve haver representação dos mais diversos setores da sociedade, inclusive das populações mais carentes e excluídas. Se constituem, portanto, num fórum legítimo onde todos devem buscar defender a inclusão de temas relacionados a coletividade, além de explicitar as demandas, fiscalizar as ações públicas e exercer o controle social. É de suma importância que o movimento de pessoas com deficiência ocupe seus espaços nos conselhos específicos, que têm maior capilaridade e poder de barganha política.

## 4.7 Financiamento da Acessibilidade Universal

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.

Os Estados e Municípios deverão prever rubrica orçamentária específica para acessibilidade, além de garantir a inclusão destas nos planos plurianuais e nos orçamentos anuais e ainda desenvolver planos de ação e meta para a promoção da acessibilidade.

#### 4.7.1 Instrumentos previstos no Estatuto da Cidade

Uns dos principais instrumentos do Estatuto da Cidade que podem colaborar diretamente para o financiamento de obras de infra-estrutura para a acessibilidade nas cidades são:

**Contribuição de Melhoria:** É uma espécie de tributo, ao lado das taxas e impostos, que tem a função de recuperar para os cofres públicos, ainda que parcialmente, os recursos aplicados em obras públicas que tenham gerado valorização imobiliária. Sua incidência ocorre em função de cada imóvel beneficiado, na medida do acréscimo do seu valor venal. A valorização imobiliária pode ocorrer devido à realização de obra como melhoria ou abertura de vias de circulação para pedestres e para transporte coletivo.

**Operações Urbanas Consorciadas:** São um conjunto de medidas e intervenções coordenadas pelo Município com a participação dos proprietários, moradores, usuários e investidores privados, operando uma transformação urbanística em uma determinada área da cidade, para atingir melhorias sociais e valorização ambiental.

Estes mecanismos previstos no Estatuto da Cidade devem, necessariamente, estar, definidos no Plano Diretor da cidade. A sua utilização será definida em função das necessidades de cada cidade.

#### 4.8 Acessibilidade em sítios históricos

Parte dos sítios históricos do nosso patrimônio cultural tomou forma em momentos nos quais o conceito de acessibilidade universal não era considerado como um valor fundamental para a sociedade. Em vista disso eles foram consolidados como ambientes de exclusão para as pessoas com deficiência. Onde permanecem em evidência espaços construídos com vários tipos de barreiras arquitetônicas e urbanísticas que impedem acesso e uso de forma autônoma.

Diante desse quadro, e em vista da mudança de consciência em promoção, cabe a toda sorte de projetos e reabilitações urbanas de sítios históricos iniciativas que visem a eliminar as barreiras existentes, sempre que possível, considerando a diversidade de bens imóveis que compõem esse universo, aliada às especificidades regionais.

Apesar de já ter sido garantida na Constituição Federal de 1988, bem como em outras legislações específicas, a provisão de acesso às pessoas com deficiência nos espaços de uso coletivo dos sítios históricos toma força no Decreto nº 5.296/04 que determina que: “As soluções destinadas à eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade a todos os bens culturais imóveis devem estar de acordo com o que estabelece a Instrução Normativa nº 1 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN, de 25 de novembro de 2003”.

Em linhas gerais a supressão de barreiras nos bens culturais deve ser realizada de modo a:

- Resguardar a integridade estrutural dos imóveis;
- Evitar a descaracterização do ambiente natural e construído;
- Propiciar uma maior comunicação entre o usuário e o bem cultural;
- Promover a livre circulação por todos os espaços; e
- Possibilitar a utilização de comodidades, tais como espaços para repouso de visitantes e sanitários, além de equipamentos e mobiliário.

Assim, em parceria com instituições governamentais e/ou não-governamentais, podem ser realizadas uma série de iniciativas, tais como:

- Capacitação de técnicos locais sobre a questão da acessibilidade física e social;
- Treinamento de servidores para a recepção de pessoas portadoras de deficiência;
- Verificação do grau de acessibilidade do imóvel ou sítio, por ocasião de diagnóstico ou inventário;
- Envolvimento local de associações de pessoas com deficiência nas ações; e
- Divulgação das condições e recursos de acessibilidade em bens protegidos, abertos a visitação pública.

Nos casos em que a acessibilidade integral não seja possível deve-se promover outras formas de redução das barreiras como, por exemplo, recursos visuais, mediante placas em braille; auditivos, como gravações ou ainda elementos táteis. Com criatividade e adoção de recursos construtivos e tecnológicos podem ser desenvolvidas soluções que atendam ao objeto de promoção de acessibilidade aliado à preservação do patrimônio cultural.

## 4.9 Desenho Universal

Desenho Universal se refere a 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 nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

O conceito de acessibilidade surgiu na área de arquitetura, nos ideais de projetos livres de barreiras e do design universal. Diferentes fatores contribuíram ao crescimento da consciência sobre a necessidade de um design menos excludente.



São sete os princípios do desenho universal:

O Princípio nº 1, **As equiparações nas possibilidades de uso**, enfatizam que o design é útil e pode ser vendido às pessoas com diversas habilidades. Recomenda-se oferecer a mesma forma de uso para todas as pessoas evitando a segregação ou a estigmatização; providenciar para que a privacidade e a segurança sejam disponibilizadas e garantir que o design seja atraente a todas as pessoas.

O Princípio nº 2, **Flexibilidade no uso**, o design acomoda uma grande variedade de preferências e habilidades individuais. São realizadas recomendações como: oferecer escolha nos métodos de uso; adequar o acesso e uso a todas as pessoas; facilitar a exatidão e a precisão ao usuário e oferecer a possibilidade de adaptação ao ritmo das pessoas.

O Princípio nº 3, **O Uso simples e intuitivo**, com um desenho fácil de entender, independentemente da experiência de uso, conhecimento, habilidades lingüísticas ou nível de concentração. As recomendações enfatizam a necessidade de eliminar a complexidade desnecessária, ser consistente com as expectativas e intuição das pessoas; acomodar um amplo espectro de habilidades lingüísticas, organizar a informação de forma consistente, oferecer orientação e feedback efetivos durante e após a tarefa.

O Princípio nº 4, refere-se à **Captação da informação** cujo design apresenta a informação necessária ao usuário, independentemente das condições ambientais ou de suas habilidades sensoriais. Destaca-se o uso de diferentes modos para a apresentação das informações (pictórica, verbal, tátil); oferecimento de contraste adequado entre informações essenciais e secundárias; maximização da legibilidade da informação essencial (modificando tamanho e tipo de fonte) e oferecer compatibilidade com a variedade de técnicas ou dispositivos utilizados por pessoas com limitações sensoriais.

O Princípio nº 5 enfoca a **Tolerância ao erro**, cujo design minimiza o risco e conseqüências adversas de ações acidentais ou não intencionais. As recomendações referem-se à organização de elementos para minimizar riscos e erros e os elementos mais usados devem ser considerados mais acessíveis; elementos arriscados devem ser eliminados, isolados ou protegidos. Também devem ser oferecidas advertências para riscos e erros e desencorajar ações inconscientes em tarefas que exijam atenção.

O Princípio nº 6 refere-se ao **Baixo esforço físico**, considerando que o design pode ser usado efetivamente e confortavelmente com um mínimo de fadiga. As recomendações abordam a necessidade de possibilitar ao usuário uma posição corporal neutra, que utilize forças operacionais razoáveis e que minimize as ações repetitivas.

O Princípio nº 7 enfoca o **Tamanho e espaço para aproximação e uso dos objetos**. O tamanho e o espaço apropriados serão oferecidos para a aproximação, alcance, manipulação e uso independentemente do tamanho do corpo, postura ou mobilidade do usuário. É necessário oferecer uma percepção visual clara dos elementos importantes para qualquer pessoa que esteja sentada ou em pé e acomodar variações para tamanhos de mãos e movimentos de agarrar ou segurar, oferecendo espaço adequado ao uso dos dispositivos assistivos.

#### 4.10 Ajudas técnicas

O binômio “ciência e tecnologia” é requisito fundamental para o desenvolvimento de uma nação e para o bem-estar de seu povo. Quando o conhecimento gerado é utilizado especificamente para permitir o aumento da autonomia e independência de idosos e de pessoas com deficiência em suas atividades domésticas ou ocupacionais de vida diária, a tecnologia recebe a denominação de tecnologia Assistiva, Adaptativa ou, ainda, de Ajuda Técnica.

No âmbito internacional predomina a denominação de Ajudas Técnicas, sendo a sua classificação estabelecida, tendo por base três níveis hierárquicos. Os dois primeiros nessa norma baseiam-se em critérios funcionais e o terceiro baseia-se em critérios comerciais. Esses produtos estão distribuídos em 10 classes que permeiam distintos aspectos de nossa vida: Classe 03 – ajudas para terapia e treinamento, Classe 06 – próteses e órteses; Classe 09 – ajudas para cuidados pessoais e proteção; Classe 12 – ajudas para mobilidade; Classe 15 – ajudas para atividades domésticas; Classe 18 – mobiliário e adaptações para residências e outros locais; Classe 21 – ajudas para comunicação, informação e sinalização; Classe 27 – ajudas e equipamentos para melhorar o ambiente, ferramentas e máquinas; Classe 30 – ajudas para o lazer.

Para fins desse decreto, consideram-se ajudas técnicas os produtos, instrumentos, equipamentos ou tecnologia adaptados ou especialmente projetados para melhorar a funcionalidade da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, favorecendo a autonomia pessoal, total ou assistida.

Os elementos ou equipamentos definidos como ajudas técnicas serão certificados pelos órgãos competentes, ouvidas as entidades representativas das pessoas com deficiência.

Nos espaços urbanos podem ser mencionadas como medidas de acessibilidade que utilizam ajudas técnicas:

- Garantir a disponibilidade de instalação de telefones para uso por pessoas com deficiência auditiva para acessos individuais
- Garantir que os telefones de uso público contendam dispositivos sonoros para a identificação das unidades existentes e consumidas dos cartões telefônicos, bem como demais informações exibidas no painel destes equipamentos
- Junto às botoeiras externas do elevador, deverá estar sinalizado em braile em qual andar da edificação a pessoa se encontram
- Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoa com deficiência visual ou com mobilidade reduzida em todos os locais onde a intensidade de fluxo de veículos, de pessoas ou a periculosidade na via assim determinarem, bem como mediante solicitação dos interessados

#### **4.11 Inmetro – Avaliação da conformidade**

O Decreto delegou ao Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Sinmetro e ao Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - Inmetro a tarefa de elaborar normas e regulamentos técnicos e desenvolver Programas de Avaliação da Conformidade para acessibilidade nos transportes coletivos rodoviário e aquaviário, em veículos e equipamentos novos e em circulação.

O Programa de Acessibilidade, em desenvolvimento, leva em conta todo o sistema de transportes, desde o embarque até o desembarque de passageiros, garantindo um dos direitos primordiais do cidadão - estabelecido na Constituição Federal - que é o direito de ir e vir, com segurança

e autonomia, a partir do qual tantos outros direitos são decorrentes. Em última instância, o desenvolvimento deste projeto significa melhoria no Índice de Desenvolvimento Humano do país.

Devido à dimensão territorial do Brasil, suas peculiaridades regionais, geográficas, econômicas, culturais e infra-estruturais, o Inmetro tem realizado estudos aprofundados, que visam diagnosticar a realidade do País e encontrar as melhores soluções técnicas para que o Programa de Acessibilidade para Transportes Coletivos de Passageiros nos modais Rodoviário e Aquaviário seja eficaz e promova a inclusão social.

O Inmetro conta com a imprescindível parceria de diferentes entidades na implementação do Programa de Avaliação da Conformidade de Acessibilidade, entre elas: CORDE (Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, órgão de Assessoria da Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República), ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Comando da Marinha - DPC (Diretoria de Portos e Capitanias da Marinha do Brasil), ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas), Ministério dos Transportes, Ministério das Cidades e a RBMLQ-Inmetro (Rede Brasileira de Metrologia e Qualidade - Inmetro). Além disto, conta com o apoio de especialistas em acessibilidade e nos setores de transporte rodoviário e aquaviário.

Seguindo a abordagem desenhada pelo decreto, adotamos uma metodologia de implementação de Programas de Avaliação da Conformidade contemplando o Sistema de Transporte Rodoviário e o Sistema de Transporte Aquaviário.

No Sistema de Transporte Rodoviário a metodologia prevê a elaboração de Normas e Regulamentos Técnicos que implementem as determinações dos artigos 38 e 39 do Decreto nº 5.296/04. Foi prevista a contratação de especialistas para a realização de estudos visando à identificação e recomendação de soluções técnicas para promover a acessibilidade de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida, para os veículos em circulação no país, tanto no que se refere ao transporte rodoviário urbano de passageiros como também no transporte rodoviário interestadual e intermunicipal.

Os Regulamentos Técnicos da Qualidade tratarão das adaptações do sistema de transporte rodoviário em circulação, atendendo ao estabelecido no artigo 39 do supracitado Decreto. O Regulamento Técnico da Qualidade para transporte rodoviário urbano está em fase final de elaboração e brevemente estará disponível nesta página.

No âmbito da ABNT foi realizada a revisão da NBR 14022 Transporte - Acessibilidade em veículos de transporte coletivo urbano de passageiros, publicada no dia 16/10/2006 e cujo processo contou com a ativa participação do Inmetro. Foi elaborada também a norma ABNT NBR15320 - Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário e que foi vinculada ao Decreto nº 5.966/2004 pelo Conmetro - Conselho Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, conforme a Resolução Conmetro nº 04, de 28 de agosto de 2006. Cabe ressaltar que ambas as normas citadas referem-se à fabricação de veículos novos as quais o parque industrial brasileiro deverá seguir, conforme determinação e prazos estabelecidos no Decreto supracitado. O Inmetro deverá, também, implementar Programas de Avaliação da Conformidade para os veículos novos.

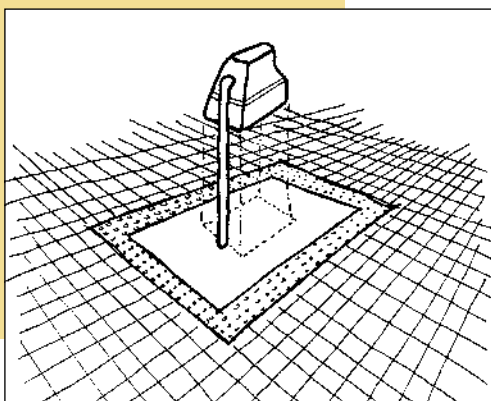
No Sistema de Transporte Aquaviário foi prevista a realização de diagnóstico situacional atualizado do Sistema de Transporte Coletivo Aquaviário de Passageiros, efetuado por meio de embarcações navegando em mar aberto e águas interiores do Brasil. Para este diagnóstico, o Inmetro contou com a fundamental colaboração da RBMLQ-Inmetro, presente em todos os Estados do País.

No âmbito da ABNT foi elaborada a norma para construção e fabricação de Terminais e Embarcações, a qual encontra-se em fase de análise dos comentários advindos da consulta nacional. O Inmetro participou da elaboração da referida norma para a qual deverá desenvolver um Programa de Avaliação da Conformidade.

As normas de acessibilidade estão disponíveis gratuitamente no seguinte endereço eletrônico: [http://www.mj.gov.br/sedh/ct/corde/dpdh/corde/normas\\_abnt.asp](http://www.mj.gov.br/sedh/ct/corde/dpdh/corde/normas_abnt.asp)

#### 4.12 ABNT – Normas técnicas

Ilustração: J. A. Lanchotti



Novos parâmetros

As normas técnicas são documentos que estabelecem padrões reguladores com o objetivo de garantir a qualidade de produtos industriais, a racionalização da produção e processos, o transporte e o consumo de bens, a segurança das pessoas e o estabelecimento de limites para a manutenção da qualidade ambiental. É a Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), único Foro Nacional de Normalização, que tem a atribuição de desenvolver essas ferramentas que contribuem para consolidar a base necessária ao desenvolvimento tecnológico e promovem o bem-estar dos cidadãos.

No ano de 1985 a Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT – disponibilizou para a sociedade a primeira edição da norma brasileira de Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos – NBR 9050 – que passou por duas revisões uma em 1994 e a última em 2004. Esta norma constitui instrumento de orientação técnica para que profissionais ligados à construção das cidades tenham amparo na tarefa de promover a acessibilidade universal nos espaços urbanos. Há outras normas de acessibilidade, inclusive as que tratam da acessibilidade nos sistemas de transportes coletivos, a NBR 14.020:1997 – trem de longo percurso, a NBR 14.022:1997 – ônibus e trólebus – e a NBR 14.021:2005 – trem urbano e metropolitano.

O GT Acessibilidade / Inmetro / ABNT foi criado em 2006 com a finalidade de cumprir, no que estabelece o Decreto nº 5.296/04, a revisão da NBR 14.022:1997, no que refere à adaptação da frota existente, e a criação de normas para adequação de ônibus de fábrica e veículos do transporte aquaviário.

#### 4.13 O Ministério Público na Defesa dos Direitos das Pessoas com Deficiência

A Constituição da República, ao tratar dos órgãos essenciais à Justiça, elencou no art. 127, o Ministério Público incumbindo-lhe a defesa da ordem jurídica, do regime democrático e dos interesses sociais e individuais indisponíveis, significa dizer que ao Ministério Público foi confiada, dentre outras atribuições, a defesa dos direitos dos cidadãos. Assim, as pessoas com deficiência que sentirem que seus direitos estão sendo violados ou ameaçados podem comunicar o fato ao Ministério Público para que este promova as medidas necessárias para a garantia desses direitos.

O Ministério Público brasileiro é composto pelos Ministérios Públicos dos Estados (Ministério Público do Estado do Amazonas e Ministério Público do Estado de São Paulo, por exemplo) e pelo Ministério Público da União, que por sua vez é formado pelo Ministério Público Federal, Ministério Público do Trabalho, Ministério Público Militar e pelo Ministério Público do Distrito Federal e Territórios.

Assim, as atribuições do Ministério Público encontram-se divididas entre as esferas estadual e federal, e entre cada ramo do Ministério Público da União. Ao Ministério Público Federal, por exemplo, cumpre atuar nos casos em que é competente a Justiça Federal, portanto, em todas as causas nas quais a União seja parte ou haja interesse da mesma, bem como naquelas que a legislação assim estabeleceu, enquanto que o Ministério Público do Trabalho atua nas questões relativas às relações de trabalho.

Todos os estados possuem o Ministério Público estadual, a maioria possui uma unidade específica para atender as pessoas com deficiência. São chamadas de Promotorias de Justiça em Defesa dos Direitos do Idoso e da Pessoa com Deficiência. Mas o atendimento às pessoas com deficiência não se limita a essas promotorias especializadas; nas cidades do interior, em geral, há um Promotor ou Promotora de Justiça com essa atribuição.

O Ministério Público Federal tem o dever de atuar em defesa dos direitos sociais e individuais indisponíveis dos cidadãos em matérias da esfera federal, sempre que houver interesse público. Também é atribuição do MPF a fiscalização da implementação das leis federais ou tratados, acordos, convenções internacionais assinados pelo Brasil. Existem unidades do Ministério Público Federal em todas as capitais e em alguns municípios; nas capitais estão as Procuradorias Regionais dos Direitos do Cidadão, dentre uma de suas atribuições é a defesa dos direitos das pessoas com deficiência.

As reclamações podem ser encaminhadas às unidades dos Ministérios Público pessoalmente, por carta e, em alguns casos, por telefone e mensagem eletrônica. Os endereços podem ser obtidos nos fóruns de justiça, nas prefeituras, na internet, entre outros lugares.<sup>4</sup>

## 5. ABORDAGENS DO DECRETO Nº 5.296/04

A leitura completa do Decreto é imprescindível para um melhor entendimento dos itens aqui comentados. As observações que vêm a seguir servem como uma referência rápida e abrangente para que se possa compreender os aspectos relativos à implementação do decreto de forma facilitada por parte dos agentes públicos e todos os profissionais, dos diversos segmentos, que diretamente estão envolvidos na implantação da acessibilidade.

Espera-se que a administração municipal prepare-se para o entendimento e aplicação dos preceitos aqui descritos de acessibilidade ao espaço urbano, e que essa nova prática possa ser difundida de forma mais ampla entre todos os agentes envolvidos na tarefa de transformação das cidades.

Devido às atribuições do Ministério das Cidades, que tem por finalidade a transformação dos espaços urbanos, os comentários a seguir não mencionam os capítulos “Do Acesso à Informação e à Comunicação” e “Das Ajudas Técnicas” do Decreto nº 5.296/04.

<sup>4</sup> Texto cedido por Ela Wiecko V. De Castilho – Subprocuradora Geral da República.

## 5.1 Quadro de referência

Apresentamos o seguinte quadro de referência com a intenção de facilitar a legibilidade de comentários a respeito dos artigos das leis nº 10.048/00 e 10.098/00 e do Decreto nº 5.296/04. O quadro tem também o objetivo de interpor o conteúdo destes marcos legais através da correlação direta entre os comentários e os seus artigos.

### RESPONSABILIDADES DO GOVERNO FEDERAL, ESTADUAL E MUNICIPAL

Os governos da federação, dos estados e dos municípios tem a prerrogativa de fomentar, acompanhar e, muitas vezes, executar ações para implementação da acessibilidade nos espaços urbanos. Dentre os dispositivos das leis nºs 10.048/00 e 10.098/00 e do Decreto nº 5.296/04 há vários assuntos de responsabilidade direta do governo.

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>Determinadas ações que são atribuídas a prefeituras municipais estão diretamente sujeitas ao cumprimento das disposições do Decreto e merecem especial atenção, são elas: Licenciamento de obras, aprovação de projetos, planejamento urbano, gestão de transportes coletivos e fiscalização de obras e posturas. Nesse caso todos os procedimentos, recursos humanos e resultados desses órgãos devem estar devidamente instrumentados à aplicação desse Decreto. Não aplicar o disposto no Decreto implica sanções administrativas, cíveis e penais</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>A aprovação de financiamento de projetos de natureza arquitetônica, urbanística ou de transportes e a concessão de aval da União em empréstimos e financiamentos internacionais estão sujeitas ao cumprimento desse Decreto. Não aplicar o disposto no Decreto implica sanções administrativas, cíveis e penais</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 2</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>É importante que haja canal aberto para o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, os Conselhos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal, e as organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência para que esses acompanhem e sugiram medidas para a implementação do decreto. Significa dizer que eles podem tomar iniciativa nas ações e cobranças</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Cabe aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, no âmbito de suas competências, criar instrumentos para a efetiva implantação e o controle do atendimento prioritário referido nos artigos 5, 6 e 7 do Decreto nº 5.296/04</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 7</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>O Município, ou órgãos diretamente envolvidos precisam planejar a implementação do Decreto formulando, implementando e acompanhando as ações de acessibilidade. Esse planejamento deve ser posto em prática de forma articulada e continuada entre os diversos setores envolvidos.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 9</b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>A qualquer aprovação de projetos arquitetônicos ou urbanísticos, concessão de alvará de funcionamento e emissão de carta de “habite-se” deve ser atestado o atendimento às normas técnicas de acessibilidade, legislação específica e as regras contidas no Decreto. As normas de construção deverão ser baixadas pela autoridade competente.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 11</b>
	Lei nº 10.048/00: <b>Art. 4</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Na aprovação de projetos de edificações de uso coletivo deve ser garantida e certificada a existência de rotas acessíveis que promovam acesso a todas as partes internas e de uso coletivo</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 18</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os programas nacionais de desenvolvimento urbano, os projetos de revitalização, recuperação ou reabilitação urbana incluirão ações destinadas à eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, nos transportes e na comunicação e informações devidamente adequadas às exigências do Decreto nº 5.296/04</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 69</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>As repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, o mesmo fica assegurado em todas as instituições financeiras.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 5</b>
	Lei nº 10.048/00: <b>Art. 2</b>

### ATENDIMENTO PRIORITÁRIO

*Atendimento prioritário compreende atendimento imediato às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade. Em todos os casos deve-se proporcionar a possibilidade de facilitar o atendimento das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade.*

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional devem capacitar tecnicamente seus recursos humanos e rearranjar sua infra-estrutura para promover atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 5</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>O acesso prioritário às edificações e serviços deve seguir as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, ver bibliografia complementar.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 5</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>As pessoas com deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 5</b>
	Lei nº 10.048/00: <b>Art. 1</b>

**TRATAMENTO DIFERENCIADO**

*Tratamento diferenciado inclui, dentre outros, adequação dos espaços construídos ao conceito de Desenho Universal e atendimento adequado às necessidades especiais. É necessário estar preparado para receber e tratar bem as pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade, como a quaisquer outras.*

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>É disponibilidade de assentos de uso preferencial sinalizados, espaços e instalações acessíveis, mobiliário de recepção e atendimento adaptados, atendimento – com interpretes ou pessoas capacitadas – para pessoas com deficiência auditiva ou surdocegas, disponibilidade de área especial para embarque e desembarque, sinalização ambiental para orientação direcionada aos diversos tipos de deficiência e admissão de entrada e permanência de cão guia</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 6</b>

**PROJETOS DE ARQUITETURA, ENGENHARIA E URBANISMO**

*Assim como o governo tem a importante função de certificar a inclusão da acessibilidade em seus projetos, também os profissionais, em geral, ligados a prática de projetos e construção tem a responsabilidade de conhecer as normas e o decreto com a finalidade de incorporar ao seu cotidiano todos os preceitos da acessibilidade expressados nas normas e nos marcos legais.*

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>Para as edificações de uso público a serem construídas ou reformadas é necessário um sanitário para cada sexo em cada pavimento e, nas existentes, um sanitário acessível por pavimento, com entrada independente.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 22</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Quaisquer tipos de projetos arquitetônicos ou urbanísticos concebidos ou implantados pelo poder público ou privado, bem como reformas e ampliações de estruturas já existentes, devem ter como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade, legislação específica e as regras contidas no Decreto.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 10</b>
	Lei nº 10.098/00: <b>Art. 3 e 11</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os profissionais de arquitetura, engenharia e áreas correlatas da prefeitura deverão assinar a Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, junto às entidades de fiscalização profissional, declarando que seus projetos atendem as normas de acessibilidade</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 11</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, estão sujeitas aos efeitos das normas técnicas de acessibilidade da ABNT: construção ou adaptação de calçadas para circulação livre de barreiras, rebaixamentos de meio-fio com rampa acessível, elevação de calçadas para travessia em nível, instalação de piso tátil direcional e de alerta, instalação de vegetação e mobiliário urbano.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 15</b>
	Lei nº 10.098/00: <b>Art. 1</b>



<ul style="list-style-type: none"> <li>Em áreas de estacionamento localizadas em vias ou espaços públicos deverão ser reservadas, num mínimo de 2% do total, vagas devidamente sinalizadas, com especificações técnicas de desenho conforme as normas vigentes e próximas aos locais de acesso de circulação.</li> </ul>	Lei nº 10.098/00: <b>Art. 7</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>O mobiliário urbano, sinalização de tráfego, postes de iluminação e outras sinalizações verticais devem ser instalados e dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação.</li> </ul>	Lei nº 10.098/00: <b>Art. 8</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Locais de espetáculo, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para cadeirantes e lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual.</li> </ul>	Lei nº 10.098/00: <b>Art. 12</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os edifícios de uso privado onde seja obrigatória a instalação elevadores deverão ser construídos de forma a garantir percursos acessíveis que unam as unidades habitacionais com o exterior, com as dependências de uso comum e a via pública.</li> </ul>	Lei nº 10.098/00: <b>Art. 13</b>

### INSTRUMENTOS URBANÍSTICOS

*A legislação urbanística e seus instrumentos de aplicação devem fazer constar os preceitos de acessibilidade expressos nas normas técnicas e nos marcos legais de acessibilidade.*

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os Planos Diretores Municipais e os Planos Diretores de Mobilidade elaborados ou atualizados em conformidade com o Estatuto das Cidades, o Código de Obras, Código de Posturas, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e a Lei de Sistema Viário, os Estudos de Impacto de Vizinhança, as atividades de fiscalização ambiental e sanitária, de obras e posturas, a previsão orçamentária e os mecanismos tributários e financeiros orientam-se, no que couber, pelas regras previstas nas normas técnicas de acessibilidade, na legislação específica, no Estatuto da Cidade e no Decreto nº 5.296/04.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 13</b>

### HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL

*Habitação de interesse social é objeto de investimentos maciços por parte de agentes financeiros e governos locais e representa, via de regra, grandes intervenções nos espaços urbanos. Está diretamente relacionada à inclusão social, não só da população de baixa renda, mas também da população de pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.*

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os agentes executores de programas e projetos destinados a habitação de interesse social devem dispensar especial atenção a série de requisitos expostos nas normas técnicas de acessibilidade e nas disposições do Decreto nº 5.296/04.</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 28</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Cabe ao órgão federal responsável pela coordenação da política habitacional regulamentar a reserva de um percentual mínimo de total de habitações para o atendimento da demanda de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.</li> </ul>	Lei nº 10.098/00: <b>Art. 15</b>

### PATRIMÔNIO CULTURAL

*O patrimônio cultural construído representa parte da memória e da cultura de um povo. Nesses casos por se tratar de bens tombados – cujos objetos são protegidos de transformações substanciais – deve-se prever a acessibilidade aos espaços construídos utilizando de bom senso e meio termo entre preservação e adaptação.*

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os agentes executores das políticas de preservação do patrimônio cultural devem ter pleno domínio para aplicação da Instrução Normativa Nº 1 do IPHAN, de 25 de novembro de 2003. (ver anexo)</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 30</b>

### TRANSPORTES COLETIVOS

*Tratar a acessibilidade na circulação urbana não se restringe a adequação de passeios, logradouros, praças públicas e áreas verdes. É importante entender que a mobilidade urbana inclui acesso universal, inclusive, aos meios de transporte coletivo.*

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>As empresas concessionárias e permissionárias do transporte coletivo metroferroviário e ferroviário deverão apresentar plano de adaptação dos sistemas existentes, prevendo ações saneadoras de, no mínimo, oito por cento ao ano, sobre os elementos não acessíveis que compõem o sistema</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 43</b>

<ul style="list-style-type: none"> <li>A acessibilidade ao transporte coletivo está relacionada a um sistema que inclui veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos, comunicação e operação. Não se trata só de ter veículos acessíveis</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 31</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os governos de estados, municípios e DF são responsáveis pela concessão e permissão dos serviços de transporte coletivo. Como gestores desse processo lhes cabe a tarefa de certificar que as empresas prestadoras estão aplicando as premissas do Decreto nº 5.296/04</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 33</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Ter sistema de transporte coletivo acessível significa que ele deve ter condições de ser utilizado plenamente, com segurança e autonomia, por todas as pessoas</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 34</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Cabe as empresas concessionárias, permissionárias e também as instâncias públicas responsáveis pela gestão do transporte coletivo garantir a implementação das providências necessárias na operação, nos terminais, nas estações, nos pontos de parada e nas vias de acesso. Os mesmos são responsáveis por assegurar a qualificação dos profissionais de atendimento. Essas empresas reservarão assentos devidamente identificados para as pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 36</b>
	Lei nº 10.048/00: <b>Art. 3</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>Os veículos de transporte coletivo em utilização e a serem produzidos tem prazo para serem planejados de forma a facilitar o acesso de pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade. As normativas para acessibilidade nos transportes coletivos serão elaboradas pelo Inmetro/ABNT e deverão ser objeto na fabricação e na substituição da frota operante atual por veículos acessíveis</li> </ul>	Decreto nº 5.296/04: <b>Art. 38</b>
	Lei nº 10.048/00: <b>Art. 5</b>

## PENALIDADES

Comentários	Correlações
<ul style="list-style-type: none"> <li>A infração ao disposto nessa lei sujeitará os responsáveis: no caso de servidor ou de chefia responsável pela repartição pública, às penalidades previstas na legislação específica; no caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa de R\$500,00 a R\$2.500,00, por veículos sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º; no caso das instituições financeiras, às penalidades previstas no art. 44, incisos I, II e III, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.</li> </ul>	Lei nº 10.048/00: <b>Art. 6</b>

## 5.2 Quadro resumo orientativo\*

Decreto n° 5.296, de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta as leis n° 10.098/2000 e 10.048/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

### 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	<b>02/12/ 2004</b>
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	<b>02/12/ 2004</b>
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)	<b>02/06/2007</b>	<b>02/12/ 2004</b>
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)	<b>02/12/2008</b>	<b>02/12/ 2004</b>
No mobiliário urbano	Nos espaços públicos e edifícios	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	<b>02/12/04</b>
Acessibilidade na habitação de interesse social	Edificações de uso multifamiliar e habitação de interesse social	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	<b>02/12/ 2004</b>
Acessibilidade aos bens culturais imóveis	Patrimônio público, espaços destinados à cultura.	Sim	<b>25/11/2003</b> (Instrução Normativa n°1 do IPHAN) (NBR 9050)	Imediato	<b>02/12/ 2004</b>

\* Quadro Resumo atualizado em novembro de 2006

## 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 e metropolitano	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infraestrutura.	Não** (INMETRO/ ABNT)	12 meses após decreto <b>02/12/2005</b>	ABNT NBR 14022:2006 Vigência - nov.2006	120 meses após o decreto <b>02/12/2014</b> renovação da frota	24 meses após a norma <b>16/11/2008</b>
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 <b>02/12/2007</b>	24 meses após o decreto <b>02/12/2006</b> Vigência - nov.2006	54 meses após a norma <b>02/06/2010</b>	36 meses após a norma <b>02/12/2009</b>
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 <b>14021/14020</b>	ABNT NBR <b>14021/14020</b>	120 meses após decreto <b>02/12/2014</b> 8% aa	36 meses após o decreto <b>02/12/2007</b>

\*\* 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 nº 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.

## 5.3 Considerações finais

Para a maioria das pessoas, as questões relativas ao projeto de cumprimento das medidas de acessibilidade, não passa da instalação de privilégios não compatíveis com a realidade nacional. Argumentam, a seu favor, o custo envolvido na operacionalização das normas de acessibilidade e o desperdício de conhecimento aplicado para esse fim. Esquecem, porém, de que as iniciativas de acessibilidade ajudam toda e qualquer pessoa com mobilidade reduzida. Considerando apenas o processo de envelhecimento, a probabilidade de ter algum tipo de incapacidade chega a ser de 10% até os 21 anos, eleva-se a 36% em pessoas na faixa etária de 55 a 64 anos, atingindo 72% naquelas com mais de 80 anos.

Milhões de brasileiros têm deficiências em diferentes níveis, e a não adoção dessas políticas implicará em uma dificuldade de acesso para que esses cidadãos estabeleçam contatos e troquem informações, exerçam uma atividade produtiva e rentável, encontrem formas alternativas de lazer e aprendizado, aumentem as suas relações sociais, em resumo, torne possível a construção de uma vida mais digna e feliz.

O Programa Nacional de Acessibilidade, sob a coordenação da Secretaria dos Direitos Humanos, por intermédio da CORDE, integrará os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais.

Os programas nacionais de desenvolvimento urbano, os projetos de revitalização, recuperação ou reabilitação urbana incluirão ações destinadas à eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, nos transportes e na comunicação e informação devidamente adequadas às exigências deste decreto.

## BIBLIOGRAFIA

BARBOSA, Eduardo. **Acessibilidade: você Também tem Compromisso – legislação e Direitos Humanos**. In: I Conferência Nacional dos direitos da Pessoa com Deficiência: caderno de textos. Brasília. 2006.

BARBOSA, Maria Beatriz. **Urbanismo e Acessibilidade para as Pessoas com Deficiência**. In: I Conferência Nacional dos direitos da Pessoa com Deficiência: caderno de textos. Brasília. 2006.

BOARETO, Renato. **“O Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana do Ministério das Cidades – Programa Brasil Acessível”**. Congresso da ANTP, 2005.

BOARETO, Renato. **“Rede de transportes para pessoas com deficiência: O projeto de Ribeirão Preto, SP”**. Congresso da ANTP, 1995.

BRASIL. **Estatuto do Idoso**. Ministério do Desenvolvimento e Combate a Fome. 3ª Ed. Brasília. 2005.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil Acessível**: caderno 1: atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade. Brasília, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Brasil Acessível**: caderno 2: construindo a cidade acessível. Brasília, 2006.

BRASIL. Ministério da cultura, Departamento de proteção do IPHAN – Urbis.

BRASIL. **Lei nº 10.048/00**, de 8 de novembro 2000. Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências.

BRASIL. **Lei nº 10.098/00**, de 19 de dezembro 2000. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

BRASIL. **Decreto nº 5.296/04**, de 2 de dezembro 2004. Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

BRASIL. **2ª Conferência das Cidades. Reforma urbana: cidade para todos**. Ministério das Cidades. Brasília. 2005.

BRASIL. **Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. 2ª Ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações. 2002.

BRASIL. Ministério das Cidades. Cadernos MCidades: **Política nacional de mobilidade urbana sustentável**. Espalhafato Comunicação. Brasília. 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. Cadernos MCidades: **Política nacional de**

**desenvolvimento urbano.** Espalhafato Comunicação. Brasília. 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Gestão Integrada da mobilidade urbana.** Brasília. 2006.

BRASIL. Subsecretaria de Direitos Humanos. **Idosos brasileiros: indicadores de condições de vida e de acompanhamento de políticas.** Brasília. 2005.

BRASIL. Secretaria de Relações Institucionais. **Governo Federal e Municípios: juntos construindo um país de todos.** Brasília.

BRASIL. Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. **Acessibilidade.** Brasília: Secretaria Especial de Direitos Humanos, 2005.

CANCELLA, Ricardo N. “**Os portadores de necessidades especiais nos transportes públicos: quem são? Quantos são? O que fazer?**”. Universidade de Brasília: Tese de Mestrado em transportes urbanos. Brasília: (1994)

FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA – CEPAM. **Plano diretor passo a passo.** Coordenação de Mariana Moreira. São Paulo, 2005. 208p.

LIMA, Niusarete Margarida de. **A Legislação e a Política Pública de Inclusão da Pessoa Portadora de Deficiência.** *In:* I Conferência Nacional dos direitos da Pessoa com Deficiência: caderno de textos. Brasília. 2006.

LIMA, Niusarete Margarida de. **Avanços e Conquistas na Área da Acessibilidade no Brasil.** *In:* I Conferência Nacional dos direitos da Pessoa com Deficiência: caderno de textos. Brasília. 2006.

MAIOR, Izabel de Loureiro. **Acessibilidade, Inclusão, Democracia: novos atores sociais.** *In:* I Conferência Nacional dos direitos da Pessoa com Deficiência: caderno de textos. Brasília. 2006.

PINHEIRO, O. M. **Estatuto da Cidade: O jogo tem novas regras.** Belo Horizonte: CREA-MG, 2002. 28p

PRADO, Adriana R de Almeida e MORAES, Ricardo. **Acessibilidade e o Planejamento das Cidades.** *In:* I Conferência Nacional dos direitos da Pessoa com Deficiência: caderno de textos. Brasília. 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. **Idosos em movimento: Reflexões e histórias sobre a mobilidade na Terceira Idade.** Campinas. 2005.

SANTOS, Elequicina Maria dos. **Espaços para todos.** *In:* Revista do CONFEA. N° 23. p:22/23. 2005.

# Anexos

**BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR**

**GLOSSÁRIO**

**CRONOLOGIA DA LEGISLAÇÃO E AÇÕES DE  
ACESSIBILIDADE**

**LEI Nº 10.048/00**

**LEI Nº 10.098/00**

**DECRETO Nº 5.296/04**

**INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 1, IPHAN**

**CARTA DO RIO**

**RELAÇÃO DE PARTICIPANTES**

**AN**



## ANEXO 1

### BIBLIOGRAFIA COMPLEMENTAR

---

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14020: acessibilidade à pessoa portadora de deficiência: trem de longo percurso. Rio de Janeiro, 1997. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR14020.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14021: transporte: acessibilidade no sistema de trem urbano ou metropolitano. Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <[http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR14021\\_seg\\_edic.pdf](http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR14021_seg_edic.pdf)>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14022: transporte: acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus para atendimento urbano e intermunicipal. Rio de Janeiro, 1997. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR14022.PDF>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14273: acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial. Rio de Janeiro, 1999. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR14273.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 13994: elevadores de passageiros: elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência. Rio de Janeiro: 2000. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR13994.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14970-1: acessibilidade em veículos automotores: requisitos de dirigibilidade. Rio de Janeiro: 2003. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR14970-1.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14970-2: acessibilidade em veículos automotores: diretrizes para avaliação clínica de condutor com mobilidade reduzida. Rio de Janeiro: 2003. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/nbr14970-2.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.



ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 14970-3: acessibilidade em veículos automotores: diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado. Rio de Janeiro: 2003. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR14970-3.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR9050-31052004.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15250: acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário. Rio de Janeiro: 2005. Disponível em: <<http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR15250.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15290: acessibilidade em comunicação na televisão. Rio de Janeiro: 2005. Disponível em: <http://www.mj.gov.br/sedh/ct/CORDE/dpdh/corde/ABNT/NBR15290.pdf>>. Acesso em: 17 abr. 2006.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 15320: acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário. Rio de Janeiro: 2005. Disponível em: <<http://www.mpdft.gov.br/sicorde/normas/NBR15320.pdf>>. Acesso em: 03 ago. 2006.

BRASIL. Constituição (1988). Constituição 1988: Texto Constitucional de 5 de outubro de 1988 com as alterações adotadas pelas Emendas Constitucionais no 1/92 a 22/99 e Emendas Constitucionais de Revisão no 1 a 6/94. ed. atual. em 1999. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 1999. 361 p.

BRASIL. Lei no 7.405, de 12 de novembro de 1985. Torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.presidencia.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/1980-1988/L7405.htm](https://www.presidencia.gov.br/ccivil_03/LEIS/1980-1988/L7405.htm)>. Acesso em: 10 mar. 2005.

BRASIL. Lei no 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <<https://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 7 mar. 2005.

BRASIL. Instrução Normativa no 1, de 25 de novembro de 2003. Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme especifica. Disponível em: <<http://www.iphan.gov.br/legislac/I.N.%20n%201%20de%2025.11.2003.htm>>. Acesso em: 11 ago. 2005.

BRASIL. Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, Coordenação de Publicações, 2002.

BRASIL. Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Regulamenta a Lei no 11.126, de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhada de cão-guia e dá outras providências.

## ANEXO 2

### GLOSSÁRIO

---

Para melhor compreensão do conteúdo deste Caderno 3, apresentamos a definição dos principais termos utilizados, abordamos nas legislações e no Programa Brasil Acessível.

#### – Acessibilidade

- Possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para a utilização com segurança e autonomia de edificações, espaço, mobiliário, equipamento urbano e elementos. (NBR 9050:2004)
- Condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida. (Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004)
- A facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade. (Anteprojeto de Lei, de 6 de julho de 2006, art. 4º, inciso X)

#### - Mobilidade

- Possibilidade de se mover, característica do que é móvel ou do que é capaz de se movimentar, facilidade para andar. (Houaiss. 2001, 1938); é a condição necessária de um indivíduo para que possa usufruir as ofertas do espaço de uso comum com autonomia e equiparação de oportunidades. (Lanchoti. 2004, 35).
- “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).
- “Deslocamento de pessoas ou bens, utilizando vários modos de transporte.” (CET).

#### - 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)

#### - Mobilidade Urbana Sustentável

- Mobilidade urbana sustentável deve ser entendida como a reunião das políticas de transporte e circulação, integradas com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o

acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável. A sustentabilidade aponta para a condição de manutenção dos setores da mobilidade operando e melhorando no longo prazo, constituindo-se em uma extensão do conceito utilizado na área ambiental. (Revista dos Transportes Públicos – ANTP, ano 25, 3º trimestre 2003, p. 65).

- A mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transportes, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável, baseado nas pessoas e não nos veículos. (BOARETO, Renato, Revista dos Transportes Públicos – ANTP, ano 25, 3º trimestre, 2003, p. 49).

- A mobilidade urbana sustentável pode ser definida como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não-motorizados e coletivos de transporte, de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Ou seja: baseado nas pessoas e não nos veículos. (MCidades/SeMOB/Diretoria de Mobilidade Urbana – A mobilidade urbana sustentável, texto para discussão, março de 2003).

#### **- Pessoa com mobilidade reduzida**

- É 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. (ABNT NBR 9050:2004)

- Pessoa com mobilidade reduzida é 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. (Decreto no 5.296 de 2 de dezembro de 2004, Art. 5o, Inciso II)

#### **- Impedimento**

- É uma situação desvantajosa para determinado indivíduo, em conseqüência de uma deficiência ou de uma incapacidade que limita ou impede o seu desempenho normal (em função de idade, sexo e fatores sociais e culturais). O impedimento ocorre em função da relação entre as pessoas incapacitadas e seu ambiente, ou seja: quando essas pessoas encontram barreiras culturais, físicas ou sociais que as impedem de ter acesso aos diversos sistemas da sociedade que estão à disposição dos cidadãos. Portanto, o impedimento é a perda ou a limitação das oportunidades de participar da vida da comunidade em igualdade de condições com os demais.

#### **- Equiparação de oportunidades**

- “É o processo através do qual o sistema geral da sociedade, tais como os ambientes físicos e culturais, a moradia e o transporte, os serviços sociais e de saúde, as oportunidades educacionais e de trabalho, a vida cultural e social, incluindo as instalações esportivas e recreativas, é tornado acessível para todos.”(A ONU, em 1982, adotou o conceito de equiparação de oportunidades no Programa Mundial de Ação Relativo às Pessoas com Deficiência)

#### **- Incapacidade**

- A incapacidade está ligada às seqüelas que restringem a execução de determinada atividade. Por exemplo, deficiência mental, deficiência visual, deficiência auditiva, deficiência física, deficiência psicológica, deficiência de linguagem, entre outras. Nesse sentido, a reabilitação constitui o caminho para reduzir a incapacidade gerada pela deficiência.

**- Desvantagem**

- A desvantagem diz respeito a um limite externo. Refere-se aos obstáculos encontrados pelas pessoas com deficiência em sua integração com a sociedade, isto é: pessoas que tem alguma deficiência apresentam grandes dificuldades para utilizar o transporte coletivo; pessoas que se locomovem em cadeiras de rodas ou com alguma perda visual não conseguem usufruir das ruas da cidade devido a perigos e obstáculos que impedem ou dificultam a sua livre circulação.

**- Via Pública**

- É a superfície de propriedade do Poder Público por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, a ilha e o canteiro central. O Código de Trânsito Brasileiro (Lei nº 9.503/97) classifica as vias como: de trânsito rápido, arterial, coletora, local, rural, urbana e de pedestres, porém, é permitido que cada município tenha sua classificação própria.

- Via é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central. (CTB)

**- Logradouro**

- Espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçadas, parques, áreas de lazer, calçadões, ruas, avenidas, alamedas, etc.

- Logradouro público é o espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como calçada, parques, áreas de lazer, calçadões. (CTB).

**- Barreiras**

- Qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação. São classificadas em:

- barreiras urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

- barreiras nas edificações: as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar;

- barreiras nos transportes: as existentes nos serviços de transportes; e

- barreiras nas comunicações e informações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação.

**- Desenho Universal**

- É o desenho que visa atender a maior gama de variações possíveis das características antropométricas e sensoriais da população. (ABNT NBR-9050:2004).

- É a 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 nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade. (Decreto Federal Nº 5.296/04, Art. 8º, Inciso IX).

**- Desenho Acessível**

- É o conceito que busca desenvolver edificações, objetos ou espaços que sejam acessíveis às pessoas com mobilidade reduzida (o que antigamente se resumia às pessoas com deficiência), em muitos casos adequá-los a este público específico, produzindo elementos diferenciados.

**- Calçada**

- É parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins. (CTB)

**- Canteiro central**

- Obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício). (CTB)

**- Cruzamento**

- Interseção de duas vias em nível. (CTB)

**- Estacionamento**

- Imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros. (CTB)

**- Passarela**

- Obra de arte destinada à transposição de vias, em desnível aéreo, e ao uso de pedestres. (CTB)

**- Passeio**

- É a parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclista. (Lei Federal nº 9.503/97).

**- Mobiliário Urbano**

- São todos os objetos, elementos e pequenas construções, de natureza utilitária ou não, que integram a paisagem urbana, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados. (NBR 9283:1986).

- É o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, telefones e cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga. (Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004)

- Todos os objetos, elementos e pequenas construções integrantes da paisagem urbana, de natureza utilitária ou não, implantados mediante autorização do poder público em espaços públicos e privados. (ABNT NBR 9050:2004)

**- Rota Acessível**

- Trajeto contínuo, desobstruído e sinalizado, que conecta os ambientes externos ou internos de espaços e edificações, e que possa ser utilizado de forma autônoma e segura por todas as pessoas,

inclusive aquelas com deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de travessia de pedestres, rampas, etc. A rota acessível interna pode incorporar corredores, pisos, rampas, escadas, elevadores, etc. (ABNT NBR 9050:2004).

#### **- Edificações de uso público**

- Aquelas administradas por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinadas ao público em geral. (Decreto no 5.296 de 2 de dezembro de 2004)

#### **- Edificações de uso privado**

- Aquelas destinadas à habitação, que podem ser classificadas como unifamiliar ou multifamiliar. (Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004)

#### **- Elemento da urbanização**

- Qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes à pavimentação, saneamento, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico.

#### **- Espaços públicos**

- O espaço público é considerado como aquele que, dentro do território urbano tradicional (especialmente nas cidades capitalistas, onde a presença do privado é predominante), seja de uso comum e posse coletiva (pertence ao poder público). A rua é considerada o espaço público por excelência. A caracterização de um espaço público é bastante variada:

- Os espaços públicos livres podem se definir como espaços de circulação (como a rua ou a praça), espaços de lazer e recreação (como uma praça ou parque urbano), de contemplação (como um jardim público) ou de preservação ou conservação (como um grande parque ou mesmo uma reserva ecológica). Nestes locais, o direito de ir e vir é total.

- Existem ainda os espaços que, ainda que possuam uma certa restrição ao acesso e à circulação, pertencem à esfera do público: portanto, nestes espaços, a presença do privado deve ser teoricamente controlada e, até mesmo, evitado. São, em geral, os edifícios e equipamentos públicos, como instituições de ensino, hospitais, centros de cultura etc.

#### **- Faixa elevada**

- Elevação do nível do leito carroçável composto de área plana elevada, sinalizada com faixa de travessia de pedestres e rampa de transposição para veículos, destinada a promover a concordância entre os níveis das calçadas em ambos os lados da via.

#### **- Piso tátil**

- Piso caracterizado pela diferenciação de textura em relação ao piso adjacente, destinado a constituir alerta ou linha guia, perceptível por pessoas com deficiência visual. (ABNT NBR 9050:2004)

#### **- Piso cromo-diferenciado**

- Piso caracterizado pela utilização de cor contrastante em relação às áreas adjacentes e destinado a constituir guia de balizamento ou complemento de informação visual ou tátil, perceptível por pessoas com deficiência visual. (ABNT NBR 9050:2004)

**- Rampa**

- Inclinação da superfície de piso, longitudinal ao sentido do encaminhamento. Consideram-se rampas aquelas com declividade igual ou superior a 5%. (ABNT NBR 9050:2004)

**- Rota de fuga**

- Trajeto contínuo, devidamente protegido proporcionado por portas, corredores, antecâmeras, passagens externas, balcões, vestíbulos, escadas, rampas ou outros dispositivos de saída ou combinações destes, a ser percorrido pelo usuário, em caso de um incêndio de qualquer ponto da edificação até atingir a via pública ou espaço externo, protegido do incêndio. (ABNT NBR 9050:2004)

**- Ilha**

- Obstáculo físico, colocado na pista de rolamento, destinado à ordenação dos fluxos de trânsito em uma interseção. (CTB)

**- Interseção**

- Todo cruzamento em nível, entroncamento ou bifurcação, incluindo as áreas formadas por tais cruzamentos, entroncamentos ou bifurcações. (CTB)

**- Lote**

- É o terreno servido de infra-estrutura básica cujas dimensões atendam aos índices urbanísticos definidos pelo plano diretor ou lei municipal para a zona em que se situe. (Lei no 9.785, de 29 de janeiro de 1999)

**- Loteamento**

- É a subdivisão de gleba em lotes destinados a edificação, com abertura de novas vias de circulação, de logradouros públicos ou prolongamento, modificação ou ampliação das vias existentes. (Lei no 6.766, de 19 de dezembro de 1979)

**- Ciclovía**

- Pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum. (CTB)

**- Ciclofaixa**

- Parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de ciclos, delimitada por sinalização específica. (CTB)

**- Sistema Viário**

- Conceito e conteúdo do sistema viário:

1. Sistema viário, em sentido amplo, é o conjunto das redes, meios e atividades de comunicação terrestres, aquáticos e aéreos, que permitem o deslocamento de pessoas e coisas de um ponto a outro do território nacional, estadual e municipal.

2. Compreende todo o sistema de viação nacional extra-urbano (ou interurbano) e urbano (ou intra-urbano) constituído do sistema viário nacional: rodoviário, ferroviário, portuário, hidroviário e aeroviário, e o sistema viário urbano em cada cidade, vila ou povoação.

3. Só as vias terrestres interessam ao Direito Urbanístico e dentre elas especialmente as rodovias e, de maneira ainda mais típica, o sistema viário urbano. Por isso, não entrarão em nossas cogitações



os problemas viários aquáticos ou aéreos, a não ser no referente às suas instalações de repercussão urbanística (portos, aeroportos) pelas limitações urbanísticas que impõem.

4. O conceito urbanístico de sistema viário, portanto, reduz-se a seu aspecto terrestre, e consiste na ordenação do espaço para o exercício da função de circular.

(SILVA, 1995)

- O sistema viário é o espaço público por onde as pessoas circulam, a pé ou com auxílio de algum veículo, articulando, no espaço, todas as atividades humanas intra e inter urbanas. (...) Para atender a tantas funções, o sistema viário dispõe de uma série de equipamentos instalados nas próprias vias, no subsolo ou no seu espaço aéreo, que nem sempre convivem sem conflitos. (...) (Guia PlanMob para elaboração dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade – revisão)

#### **- Faixa Livre**

- Área do passeio, calçada, via ou rota destinada exclusivamente à circulação de pedestres. (ABNT NBR 9050:2004)

#### **- Guia de balizamento**

- Elemento edificado ou instalado junto aos limites laterais das superfícies de piso, destinado a definir claramente os limites da área de circulação de pedestres, perceptível por pessoas com deficiência visual. (ABNT NBR 9050:2004)

#### **- Linha-guia:**

- Qualquer elemento natural ou edificado que possa ser utilizado como guia de balizamento para pessoas com deficiência visual que utilizem bengala de ratreamento. (ABNT NBR 9050:2004)

#### **- Ajuda técnica**

- Os produtos, instrumentos, equipamentos ou tecnologia adaptados ou especialmente projetados para melhorar a funcionalidade da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, favorecendo a autonomia pessoal, total ou assistida. Qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico, meios de comunicação, produtos e serviços, por

#### **- Equipamento urbano**

- Todos os bens públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados.

## ANEXO 3

## CRONOLOGIA DA LEGISLAÇÃO E AÇÕES DE ACESSIBILIDADE

1943	<b>Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943.</b> Aprova a Consolidação das Leis do Trabalho. (Art. 461 – §1º a 4º; Art. 475 – §1º a 2º)
1948	A ONU apresenta a <b>Declaração Universal dos Direitos Humanos.</b>
1959	<b>Declaração Universal dos Direitos da Criança</b> – Proclamado pela Assembléia das Nações Unidas.
1962	<b>Lei nº 4.169, de 4 de dezembro de 1962.</b> Oficializa as convenções “Braille” para uso na escrita e leitura dos cegos e o Código de Contrações e Abreviaturas “Braille”.
1965	<b>Lei nº 4.613, de 2 de abril de 1965.</b> Isenta dos impostos de importação e de consumo bem como da taxa de despacho aduaneiro, os veículos especiais destinados a uso exclusivo de paraplégicos ou de pessoa portadora de defeitos físicos, os quais fiquem impossibilitados de utilizar os modelos comuns.
	<b>Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965.</b> Institui o Código Eleitoral. (Art. 135, §6º – A)
1968	<b>Decreto nº 62.150, de 19 de janeiro de 1968.</b> Promulga a Convenção nº 111 da OIT sobre Discriminação em matéria de emprego e profissão.
1971	A ONU apresenta a <b>Declaração dos Direitos do Deficiente Mental.</b>
1975	<b>Declaração dos Direitos das Pessoas Deficientes.</b> Resolução aprovada pela Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas em 09/12/75.
1978	<b>Lei nº 6.538, de 22 de junho de 1978.</b> Dispõe sobre os Serviços Postais. Art. 47 (...) Cecograma – objeto de correspondência impresso em relevo, para uso dos cegos. Considera-se também cecograma o material impresso para uso dos cegos.
1981	<b>Ano Internacional das Nações Unidas para as Pessoas Portadoras de Deficiência.</b>
	<b>Declaração de Sundberg</b> – Conferência Mundial sobre Ações e Estratégias para Educação, Prevenção e Integração.
1982	A ONU declara os anos 80 como a <b>Década das Nações Unidas para as Pessoas Portadoras de Deficiência.</b>
	<b>Programa de Ação Mundial para as Pessoas Deficientes</b> – Resolução 37/52 das Nações Unidas.
1983	<b>Convenção sobre Reabilitação Profissional e Emprego de Pessoas Deficientes</b> – Conferência Internacional do Trabalho – Convenção 159 – 1983.
	<b>Declaração de Cave Hill</b> – Adotada durante Programa Regional de Capacitação de Líderes, da Organização Mundial de Pessoas com Deficiência.
	<b>Recomendação nº 168</b> – Conferência Geral da Organização Internacional do Trabalho.

1985	<p><b>Lei Federal nº 7.405, de 12 de novembro de 1985.</b> Torna obrigatória a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” em todos os locais e serviços que permitam sua utilização por pessoas portadoras de deficiência, e dá outras providências.</p>
	<p><b>ABNT NBR 9050:1985</b> – é aprovada a primeira versão da norma sob o título de “<b>Adequação das edificações e do mobiliário urbano à pessoa deficiente</b>”.</p>
1986	<p><b>A Lei Complementar nº 53, de 19 de dezembro de 1986,</b> concede isenção do Imposto sobre Circulação de Mercadorias – ICM, para veículos destinados a uso exclusivo de paraplégicos ou de pessoas portadoras de defeitos físicos.</p>
1988	<p><b>Constituição da República Federativa do Brasil de 1988.</b> Diversos artigos definem a política a ser adotada pelo país para lidar com a questão da inclusão social em diversos segmentos da vida em sociedade.</p>
1989	<p><b>Lei Federal nº 7.853, de 24 de outubro de 1989.</b> Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência, sua integração social, sobre a Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, disciplina a atuação do Ministério Público, define crimes e dá outras providências..</p>
1990	<p><b>Lei nº 8.000, de 13 de março de 1990.</b> Concede isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI na aquisição de automóveis de passageiros e dá outras providências.</p>
	<p><b>Lei nº 8.069, de 13 de julho de 1990.</b> Dispõe sobre o Estatuto da Criança e do Adolescente, e dá outras providências. (Art. 54 – III; Art. 66; Art. 112 – §3º; Art. 208 – II)</p>
	<p><b>Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990.</b> Dispõe sobre o Regime Jurídico dos Servidores Públicos Civis da União, das Autarquias e das Fundações Públicas Federais. (Art. 5º – § 2º)</p>
	<p><b>Decreto nº 99.710, de 21 de novembro de 1990.</b> Promulga a Convenção sobre os Direitos da Criança. (Artigo 2 – 1; Artigo 23 – 1 a 4, da Convenção)</p>
	<p><b>Declaração Mundial sobre Educação para Todos / Unesco – Conferência de Jomtien.</b></p>
	<p><b>Resolução 45/91, da ONU – Assembléia Geral das Nações Unidas – 1990</b></p>
1991	<p><b>Decreto nº 129, de 22 de maio de 1991.</b> Promulga a Convenção nº 159, da Organização Internacional do Trabalho (OIT), sobre Reabilitação Profissional e Emprego de Pessoas Deficientes.</p>
	<p><b>Lei nº 8.160, de 8 de janeiro de 1991</b> – Dispõe sobre a caracterização de símbolo que permita a identificação de pessoas portadoras de deficiência auditiva.</p>
	<p><b>Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991.</b> Dispõe sobre os Planos de Benefícios da Previdência Social e dá outras providências. (estabelece percentuais de funcionários com deficiências a serem contratados por empresas com mais de 100 funcionários).</p>

1992	A 37ª Sessão Plenária Especial sobre Deficiência da Assembléia Geral da Organização das Nações Unidas, realizada em 14 de outubro de 1992, adotou o dia 3 de dezembro como <b>Dia Internacional das Pessoas com Deficiência</b> . A data escolhida coincide com o dia da adoção do Programa de Ação Mundial para as Pessoas com Deficiência pela Assembléia Geral da ONU, em 1982. As entidades mundiais da área esperam que, com a criação do Dia, todos os países passem a comemorar a data, gerando conscientização, compromisso e ações que transformem a situação dos deficientes no mundo.
1993	<b>Normas sobre a Equiparação de Oportunidades para Pessoas com Deficiência</b> – Adotadas pela Assembléia Geral das Nações Unidas.
	<b>Inclusão Plena e Positiva de Pessoas com Deficiência em Todos os Aspectos da Sociedade / ONU.</b>
	<b>Declaração de Manágua.</b> Documento prega sociedade baseada na equidade, na justiça, na igualdade e na interdependência.  O Governo Brasileiro elaborou o <b>Programa Nacional de Direitos Humanos – PNDH</b> , buscando reforçar a Declaração Universal da ONU e a Constituição Federal e garantir os direitos até então conquistados.
1994	<b>Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994.</b> Concede passe livre às pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.
	<b>ABNT NBR 9050:1994</b> – Primeira versão desta norma criada em 1985, agora com o enunciado <b>“Acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências a edificações, espaços, mobiliário e equipamentos urbanos”</b> .
	<b>Declaração de Salamanca sobre Princípios, Política e Prática em Educação Especial.</b> “Regras Padrões sobre Equalização de Oportunidades para Pessoas com Deficiências”.  O Governo Federal, através da Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE, estabelece o <b>Programa de Eliminação de Barreiras Arquitetônicas e Ambientais</b> .
1995	<b>Decreto nº 1.744, de 8 de dezembro de 1995.</b> Regulamenta o benefício de prestação continuada devido à pessoa portadora de deficiência e ao idoso, de que trata a Lei nº 8.742, de 7 de dezembro de 1993, e dá outras providências.
	<b>Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995.</b> Dispõe sobre a isenção do imposto sobre produtos industrializados – IPI, na aquisição de automóveis para utilização no transporte autônomo de passageiros, bem como por pessoas portadoras de deficiência física, e dá outras providências.
	<b>Portaria nº 1.452, de 3 de novembro de 1995, do Ministério da Justiça.</b> Aprova o Regimento Interno do Conselho Consultivo da Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência (CORDE).
1996	<b>Normas Uniformes sobre a Igualdade de Oportunidades.</b>
	<b>Lei nº 9.394, de 20 de dezembro de 1996.</b> Estabelece as diretrizes e bases da educação nacional. (Art. 58 – § 1º a 3º; Art. 59 – I a V; Art. 60 – Parágrafo único)
	<b>Norma de Serviço IAC nº 2.508, de 1º de julho de 1996, do Departamento de Aviação Civil (DAC), do Ministério da Aeronáutica.</b> Estabelece diretrizes, procedimentos e normas para assegurar o acesso ao transporte aéreo de passageiros que necessitam de assistência especial.

<p>1997</p>	<p><b>ABNT NBR 14021:1997</b> – Norma brasileira sobre “<b>Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – Trem metropolitano</b>”.</p>
	<p><b>ABNT NBR 14022:1997</b> – Norma brasileira sobre “<b>Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal</b>”.</p>
	<p><b>Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.</b> Institui o Código de Trânsito Brasileiro. (Arts. 1º; 14, VI; 147, I a V, §§ 1º a 5º; 214, I a III)</p>
<p>1998</p>	<p><b>Decreto nº 2.592, de 15 de maio de 1998.</b> Aprova o Plano Geral de Metas para a Universalização do Serviço Telefônico Fixo Comutado Prestado no Regime Público. (Arts. 1º; 6º e 10 do Anexo “NO PLANO GERAL DE METAS PARA A UNIVERSALIZAÇÃO DO SERVIÇO TELEFÔNICO FIXO COMUTADO PRESTADO NO REGIME PÚBLICO”)</p>
	<p><b>Decreto nº 2.682, de 21 de julho de 1998.</b> Promulga a Convenção nº 168 da OIT, relativa à Promoção do Emprego e à Proteção contra o Desemprego. (Art. 8 -1, da Convenção)</p>
	<p><b>Resolução nº 38, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).</b> Regulamenta o art. 86 do Código de Trânsito Brasileiro, que dispõe sobre a identificação das entradas e saídas de postos de gasolina e de abastecimento de combustíveis, oficinas, estacionamentos e/ou garagens de uso coletivo.</p>
	<p><b>Resolução nº 50, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).</b> Estabelece os procedimentos necessários para o processo de habilitação, normas relativas à aprendizagem, autorização para conduzir ciclomotores e os exames de habilitação, conforme dispõem os arts. 141,142,143,148,150,158, 263 do Código de Trânsito Brasileiro. (Art. 28 – Parágrafo único)</p>
	<p><b>Resolução nº 51, de 21 de maio de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).</b> Dispõe sobre os exames de aptidão física e mental e os exames de avaliação psicológica a que se referem o inciso I do art. 147 do Código de Trânsito Brasileiro e os §§ 3º e 4º do art. 2º da Lei nº 9.602, de 1998.</p>
<p><b>Resolução nº 71, de 23 de setembro de 1998, do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).</b> Altera o §1º do art. 3º e os anexos I, II e III da Resolução nº 765, de 1993 – CONTRAN, e dá outras providências. (ANEXO III – INSTRUÇÕES PARA O PREENCHIMENTO DOS DADOS VARIÁVEIS DA CNH... 13. OBSERVAÇÕES: indicar nesse campo as restrições referentes ao condutor e as adaptações obrigatórias no veículo, quando se tratar de portadores de deficiência física, e inscrição da condição de transportador de produtos perigosos, quando for o caso.)</p>	

1999	<b>Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999.</b> Regulamenta a Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências.
	<b>Decreto nº 3.321, de 30 de dezembro de 1999.</b> Promulga o Protocolo Adicional à Convenção Americana sobre Direitos Humanos em Matéria de Direitos Econômicos, Sociais e Culturais “Protocolo de São Salvador”, concluído em 17 de novembro de 1988, em São Salvador, El Salvador. (Arts. 1º e 2º, Artigo 6º – 1 e 2; Artigo 13 – 1,2,3-e; Artigo 18 – a,b,c,d)
	<b>Portaria nº 772, de 26 de agosto de 1999, do Ministério do Trabalho e Emprego.</b> Dispõe sobre os casos em que o trabalho da pessoa portadora de deficiência não caracteriza relação de emprego com o tomador de serviços.
	<b>Portaria nº 1.679, de 2 de dezembro de 1999, do Ministério da Educação.</b> Dispõe sobre requisitos de acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências, para instruir os processos de autorização e de reconhecimento de cursos, e de credenciamento de instituições.
	<b>Convenção Interamericana para a Eliminação de todas as Formas de Discriminação contra as Pessoa Portadoras de Deficiência.</b> AG/doc. 3.826/99. (Conhecida como Convenção da Guatemala)
	<b>Carta para o Terceiro Milênio.</b> Esta Carta foi aprovada no dia 9 de setembro de 1999, em Londres, Grã-Bretanha, pela Assembléia Governativa da REHABILITATION INTERNATIONAL, estando Arthur O’Reilly na Presidência e David Henderson na Secretaria Geral.
	<b>Declaração de Washington</b> – Documento aprovado na Conferência de Cúpula – Perspectivas Globais sobre Vida Independente para o Próximo Milênio.
	<b>Pacto Global</b> – Nove princípios estabelecidos pela ONU para as empresas.
2000	<b>ABNT NBR 14273:1999</b> – Norma brasileira que estabelece a “ <b>Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial.</b> ”
	<b>Decreto nº 3.691, de 19 de dezembro de 2000.</b> Regulamenta a Lei nº 8.899, de 29 de junho de 1994, que dispõe sobre o transporte de pessoas portadoras de deficiência no sistema de transporte coletivo interestadual.
	<b>Lei nº 10.048, de 8 de novembro de 2000.</b> Dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e dá outras providências..
	<b>Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000.</b> Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências..
	<b>ABNT NBR 13994:2000</b> – Norma brasileira de “ <b>Elevadores de passageiros – Elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência</b> ”.
	<b>Declaração de Pequim</b> – Sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência no Novo Século.
	<b>Declaração de Dakar</b> – Texto adotado pela Cúpula Mundial de Educação.
	Uma resolução da ISO – International Standards Organization, de abril de 2000, reconhece um aspecto fundamental da acessibilidade – o desenho universal – como um conceito a ser estendido a todas as normas e, dessa forma, esse conceito passou a pautar todas as demais normas e legislações de acessibilidade surgidas ou reformuladas a partir desta data.

<b>2001</b>	<p><b>Decreto nº 3.956, de 8 de outubro de 2001.</b> Promulga a Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas Portadoras de Deficiência.</p>
	<p><b>Decreto Legislativo nº 198, de 2001.</b> Aprova o texto da Convenção Interamericana para a Eliminação de Todas as Formas de Discriminação contra as Pessoas portadoras de deficiência, concluída em 7 de junho de 1999, por ocasião do XXIX Período Ordinário de Sessões da Assembléia Geral da Organização dos Estados Americanos, realizado no período de 6 a 8 de junho de 1999, na cidade de Guatemala.</p>
	<p><b>Lei nº 10.172, de 9 de janeiro de 2001.</b> Aprova o Plano Nacional de Educação e dá outras providências.</p>
	<p><b>Lei nº 10.182, de 12 de fevereiro de 2001.</b> Restaura a vigência da Lei nº 8.989, de 24 de fevereiro de 1995, que dispõe sobre a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) na aquisição de automóveis destinados ao transporte autônomo de passageiros e ao uso de portadores de deficiência física, reduz o imposto de importação para produtos que especifica, e dá outras providências.</p>
	<p><b>Portaria Interministerial nº 3, de 10 de abril de 2001.</b> Disciplinar a concessão do Passe Livre às pessoa portadoras de deficiência, comprovadamente carentes, no sistema de transporte coletivo interestadual, nos modais rodoviário, ferroviário e aquaviário e revoga a Portaria nº 1, de 9 de janeiro de 2001, do Ministério dos Transportes.</p>
	<p><b>Lei nº 10.226, de 15 de maio de 2001.</b> Acrescenta parágrafos ao art. 135 da Lei nº 4.737, de 15 de julho de 1965, que institui o Código Eleitoral, determinando a expedição de instruções sobre a escolha dos locais de votação de mais fácil acesso para o eleitor deficiente físico.</p>
	<p><b>Resolução nº 2, de 11 de setembro de 2001, da Câmara de Educação Básica do Conselho Nacional de Educação.</b> Institui Diretrizes Nacionais para a Educação Especial na Educação Básica.</p>
	<p><b>Instrução Normativa nº 20, de 26 de janeiro de 2001, da Secretaria de Inspeção do Trabalho, do Ministério do Trabalho e Emprego.</b> Dispõe sobre procedimentos a serem adotados pela Fiscalização do Trabalho no exercício da atividade de fiscalização do trabalho das pessoas portadoras de deficiência.</p>
	<p><b>Instrução Normativa nº 1, de 10 de abril de 2001, da Secretaria de Transportes Aquaviários, do Ministério dos Transportes.</b> Disciplina a concessão do passe livre a pessoa portadora de deficiência, no transporte aquaviário.</p>
	<p><b>Instrução Normativa nº 1, de 10 de abril de 2001, da Secretaria de Transportes Terrestres, do Ministério dos Transportes.</b> Disciplina a concessão do passe livre a pessoa portadora de deficiência, nos transportes ferroviário e rodoviário.</p>
<p><b>Declaração Internacional de Montreal sobre Inclusão</b> – Aprovada pelo Congresso Internacional “Sociedade Inclusiva”.</p>	
<p><b>Classificação Internacional de Funcionalidade, Deficiência e Saúde (CIF) / OMS, que substituiu a Classificação Internacional de Impedimentos, Deficiências e Incapacidades / OMS, de 1980.</b></p>	

2002	<b>Lei nº 10.436, de 24 de abril de 2002.</b> Dispõe sobre a Língua Brasileira de Sinais – LIBRAS e dá outras providências.
	<b>Decreto nº 4.228, de 13 de maio de 2002.</b> Institui, no âmbito da Administração Pública Federal, o Programa Nacional de Ações Afirmativas e dá outras providências.
	<b>Decreto nº 4.229, de 13 de maio de 2002.</b> Dispõe sobre o Programa Nacional de Direitos Humanos – PNDH, instituído pelo Decreto nº 1.904, de 13 de maio de 1996, e dá outras providências.
	<b>Decreto nº 4.544, de 26 de dezembro de 2002.</b> Regulamenta a tributação, fiscalização, arrecadação e administração do Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI. (Arts. 1º ; 2º e parágrafo único; 52 a 55).
	<b>Portaria nº 154, de 28 de fevereiro de 2002, do Ministério da Justiça.</b> Altera dispositivos da Portaria nº 537, de 1º de outubro de 1999, e dá outras providências. (Aprova a composição e o funcionamento do Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE)
	<b>Declaração de Caracas</b> – Elaborada durante a Primeira Conferência da Rede Ibero-Americana de Organizações Não-Governamentais de Pessoas com Deficiência e suas Famílias.
	<b>Declaração de Sapporo</b> – Aprovada na 6ª Assembléia Mundial da Disabled Peoples International.
	<b>Declaração de Madri</b> – Aprovada no Congresso Europeu de Pessoas com Deficiência.
2003	<b>ABNT NBR 14970:2003.</b> Norma brasileira que estabelece “Diretrizes para a avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado”.
	<b>Portaria MEC nº 3.284</b> – Dispõe sobre requisitos de acessibilidade de pessoas portadoras de deficiências, para instituir os processos de autorização e de reconhecimento de cursos e de credenciamento de instituições (Revoga a Portaria nº 1.679/99).
	<b>Portaria nº 22, de 30 de abril de 2003, da Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República.</b> Institui o Programa de Valorização Profissional da Pessoa Portadora de Deficiência no âmbito da Secretaria Especial dos Direitos Humanos e dá outras providências.
	<b>Instrução Normativa nº 293, de 3 de fevereiro de 2003, da Secretaria da Receita Federal.</b> Dispõe sobre a aquisição de automóveis com isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), por pessoas portadoras de deficiência física e dá outras providências.
	<b>Convenção Internacional para Proteção e Promoção dos Direitos e Dignidade das Pessoas com Deficiência / ONU.</b>
	<b>Declaração de Quito</b> – Documento elaborado durante o Seminário e Oficina Regional das Américas.
	<b>Declaração de Tenerife</b> – Primeiro Congresso Europeu sobre Vida Independente.



2004	<b>Lei nº 10.845, de 5 de março de 2004.</b> Institui o Programa de Complementação ao Atendimento Educacional Especializado às Pessoas Portadoras de Deficiência, e dá outras providências.
	O Ministério das Cidades apresenta em junho de 2004 o <b>Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana: Brasil Acessível</b> .
	Termo de Ajustamento de Conduta nº 1.34.001.002998/2003-94 – Firmado entre o Ministério Público Federal, a ABNT e a Target Engenharia e Consultoria Ltda o compromisso de deixar pública e gratuita a consulta das normas brasileiras de interesse social, o que resultou na disponibilidade via internet de todas as normas da ABNT que tratam da acessibilidade.
	<b>ABNT NBR 9050:2004</b> – Promulgada a revisão da Norma com novo enunciado: “ <b>Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos</b> ”.
	<b>Decreto nº 5.085, de 19 de maio de 2004.</b> Define as ações continuadas de assistência social.
	<b>Decreto nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.</b> Regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.
	<b>Carta Mundial do Direito à Cidade</b> – Elaborada por um conjunto de movimentos populares, ONGs, associações de profissionais, fóruns e redes nacionais e internacionais da sociedade civil comprometidos com as lutas sociais por cidades mais justas, democráticas, humanas e sustentáveis.
	<b>Carta do Rio – Desenho Universal para um Desenvolvimento Inclusivo e Sustentável</b> – Documento elaborado com base nas discussões da Conferência Internacional sobre Desenho Universal, realizada em dezembro de 2004.
<b>Declaração sobre o Dia Internacional das Pessoas com Deficiência.</b>	
<b>Declaração de Montreal sobre a Deficiência Intelectual</b> – Conferência Internacional sobre Deficiência.	
2005	<b>Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005.</b> Dispõe sobre o direito do portador de deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhado de cão-guia.
	<b>ABNT NBR 15250:2005</b> – Norma brasileira que estabelece a “ <b>Acessibilidade em caixa de atendimento bancário</b> ”.
	<b>ABNT NBR 15290:2005</b> – Norma brasileira que estabelece a “ <b>Acessibilidade em comunicação na televisão</b> ”.
2006	<b>Decreto nº 5.904, de 21 de setembro de 2006.</b> Regulamenta a Lei nº 11.126, de 27 de junho de 2005, que dispõe sobre o direito da pessoa com deficiência visual de ingressar e permanecer em ambientes de uso coletivo acompanhada de cão-guia e dá outras providências.
	<b>Realização da 1ª Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência.</b>
	<b>Realização da 1ª Conferência Nacional de Direitos do Idoso.</b>
	Revisão da <b>NBR 14022:2006</b> – Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.
	<b>NBR 15450:2006</b> – Dispõe sobre acessibilidade de passageiros no sistema de transporte aquaviário.

## Normas Brasileiras

<b>ABNT NBR 9050:2004</b>	Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos
<b>ABNT NBR 13994:2000</b>	Elevadores de passageiros – Elevadores para transporte de pessoa portadora de deficiência
<b>ABNT NBR 14020:1997</b>	Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – Trem de longo percurso
<b>ABNT NBR 14021:1997</b>	Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência – Trem metropolitano
<b>ABNT NBR 14022:1997</b>	Transporte – Acessibilidade à pessoa portadora de deficiência em ônibus e trólebus, para atendimento urbano e intermunicipal
<b>ABNT NBR 14273:1999</b>	Acessibilidade da pessoa portadora de deficiência no transporte aéreo comercial.
<b>ABNT NBR 14970-1:2003</b>	Acessibilidade em Veículos Automotores – Requisitos de Dirigibilidade
<b>ABNT NBR 14970-2:2003</b>	Acessibilidade em Veículos Automotores – Diretrizes para avaliação clínica de condutor com mobilidade reduzida
<b>ABNT NBR 14970-3:2003</b>	Acessibilidade em Veículos Automotores – Diretrizes para avaliação da dirigibilidade do condutor com mobilidade reduzida em veículo automotor apropriado
<b>ABNT NBR 15250:2005</b>	Acessibilidade em caixa de auto-atendimento bancário
<b>ABNT NBR 15290:2005</b>	Acessibilidade em comunicação na televisão
<b>ABNT NBR 14022:2005</b>	Transporte – Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros
<b>ABNT NBR 15450:2006</b>	Dispõe sobre acessibilidade de passageiros ao sistema de transporte aquaviário

## ANEXO 4

### LEI Nº 10.048/00

*LEI Nº 10.048, DE 8 DE NOVEMBRO DE 2000  
Dá prioridade de atendimento às pessoas que  
específica, e dá outras providências.*

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º As pessoas portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei. (Redação dada pela Lei nº 10.741, de 2003)

Art. 2º As repartições públicas e empresas concessionárias de serviços públicos estão obrigadas a dispensar atendimento prioritário, por meio de serviços individualizados que assegurem tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas a que se refere o art. 1º.

Parágrafo único. É assegurada, em todas as instituições financeiras, a prioridade de atendimento às pessoas mencionadas no art. 1º.

Art. 3º As empresas públicas de transporte e as concessionárias de transporte coletivo reservarão assentos, devidamente identificados, aos idosos, gestantes, lactantes, pessoas portadoras de deficiência e pessoas acompanhadas por crianças de colo.

Art. 4º Os logradouros e sanitários públicos, bem como os edifícios de uso público, terão normas de construção, para efeito de licenciamento da respectiva edificação, baixadas pela autoridade competente, destinadas a facilitar o acesso e uso desses locais pelas pessoas portadoras de deficiência.

Art. 5º Os veículos de transporte coletivo a serem produzidos após doze meses da publicação desta Lei serão planejados de forma a facilitar o acesso a seu interior das pessoas portadoras de deficiência.

§ 1º (VETADO)

§ 2º Os proprietários de veículos de transporte coletivo em utilização terão o prazo de cento e oitenta dias, a contar da regulamentação desta Lei, para proceder às adaptações necessárias ao acesso facilitado das pessoas portadoras de deficiência.

Art. 6º A infração ao disposto nesta Lei sujeitará os responsáveis:

I – no caso de servidor ou de chefia responsável pela repartição pública, às penalidades previstas na legislação específica;

II – no caso de empresas concessionárias de serviço público, a multa de R\$ 500,00 (quinhentos reais) a R\$ 2.500,00 (dois mil e quinhentos reais), por veículos sem as condições previstas nos arts. 3º e 5º;

III – no caso das instituições financeiras, às penalidades previstas no art. 44, incisos I, II e III, da Lei nº 4.595, de 31 de dezembro de 1964.

Parágrafo único. As penalidades de que trata este artigo serão elevadas ao dobro, em caso de

reincidência.

Art. 7º O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de sessenta dias, contado de sua publicação.

Art. 8º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 8 de novembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

Alcides Lopes Tápias

Martus Tavares

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 9.11.2000

## ANEXO 5

### LEI Nº 10.098/00

---

*LEI Nº 10.098, DE 19 DE DEZEMBRO DE 2000  
Estabelece normas gerais e critérios básicos para a  
promoção da acessibilidade das pessoas portadoras  
de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá  
outras providências.*

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º Esta Lei estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

Art. 2º Para os fins desta Lei são estabelecidas as seguintes definições:

I – acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II – barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

a) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;

c) barreiras arquitetônicas nos transportes: as existentes nos meios de transportes;

d) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa;

III – pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;

IV – elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamentos para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

V – mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou

adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

VI – ajuda técnica: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

## **CAPÍTULO II**

### **DOS ELEMENTOS DA URBANIZAÇÃO**

Art. 3º O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 4º As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados, obedecendo-se ordem de prioridade que vise à maior eficiência das modificações, no sentido de promover mais ampla acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT.

Art. 6º Os banheiros de uso público existentes ou a construir em parques, praças, jardins e espaços livres públicos deverão ser acessíveis e dispor, pelo menos, de um sanitário e um lavatório que atendam às especificações das normas técnicas da ABNT.

Art. 7º Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção.

Parágrafo único. As vagas a que se refere o caput deste artigo deverão ser em número equivalente a dois por cento do total, garantida, no mínimo, uma vaga, devidamente sinalizada e com as especificações técnicas de desenho e traçado de acordo com as normas técnicas vigentes.

## **CAPÍTULO III**

### **DO DESENHO E DA LOCALIZAÇÃO DO MOBILIÁRIO URBANO**

Art. 8º Os sinais de tráfego, semáforos, postes de iluminação ou quaisquer outros elementos verticais de sinalização que devam ser instalados em itinerário ou espaço de acesso para pedestres deverão ser dispostos de forma a não dificultar ou impedir a circulação, e de modo que possam ser utilizados com a máxima comodidade.

Art. 9º Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que emita sinal sonoro suave, intermitente e sem estridência, ou com mecanismo alternativo, que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoas portadoras de deficiência visual, se a intensidade do fluxo de veículos e a periculosidade da via assim determinarem.

Art. 10. Os elementos do mobiliário urbano deverão ser projetados e instalados em locais que permitam sejam eles utilizados pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

## **CAPÍTULO IV**

### **DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS PÚBLICOS OU DE USO COLETIVO**

Art. 11. A construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Para os fins do disposto neste artigo, na construção, ampliação ou reforma de edifícios públicos ou privados destinados ao uso coletivo deverão ser observados, pelo menos, os seguintes requisitos de acessibilidade:

I – nas áreas externas ou internas da edificação, destinadas a garagem e a estacionamento de uso público, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção permanente;

II – pelo menos um dos acessos ao interior da edificação deverá estar livre de barreiras arquitetônicas e de obstáculos que impeçam ou dificultem a acessibilidade de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

III – pelo menos um dos itinerários que comuniquem horizontal e verticalmente todas as dependências e serviços do edifício, entre si e com o exterior, deverá cumprir os requisitos de acessibilidade de que trata esta Lei; e

IV – os edifícios deverão dispor, pelo menos, de um banheiro acessível, distribuindo-se seus equipamentos e acessórios de maneira que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 12. Os locais de espetáculos, conferências, aulas e outros de natureza similar deverão dispor de espaços reservados para pessoas que utilizam cadeira de rodas, e de lugares específicos para pessoas com deficiência auditiva e visual, inclusive acompanhante, de acordo com a ABNT, de modo a facilitar-lhes as condições de acesso, circulação e comunicação.

## **CAPÍTULO V**

### **DA ACESSIBILIDADE NOS EDIFÍCIOS DE USO PRIVADO**

Art. 13. Os edifícios de uso privado em que seja obrigatória a instalação de elevadores deverão ser construídos atendendo aos seguintes requisitos mínimos de acessibilidade:

I – percurso acessível que una as unidades habitacionais com o exterior e com as dependências de uso comum;

II – percurso acessível que una a edificação à via pública, às edificações e aos serviços anexos de uso comum e aos edifícios vizinhos;

III – cabine do elevador e respectiva porta de entrada acessíveis para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 14. Os edifícios a serem construídos com mais de um pavimento além do pavimento de acesso, à exceção das habitações unifamiliares, e que não estejam obrigados à instalação de elevador, deverão dispor de especificações técnicas e de projeto que facilitem a instalação de um elevador adaptado, devendo os demais elementos de uso comum destes edifícios atender aos requisitos de acessibilidade.

Art. 15. Caberá ao órgão federal responsável pela coordenação da política habitacional regulamentar a reserva de um percentual mínimo do total das habitações, conforme a característica da população local, para o atendimento da demanda de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

## **CAPÍTULO VI**

### **DA ACESSIBILIDADE NOS VEÍCULOS DE TRANSPORTE COLETIVO**

Art. 16. Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas.

## **CAPÍTULO VII**

### **DA ACESSIBILIDADE NOS SISTEMAS DE COMUNICAÇÃO E SINALIZAÇÃO**

Art. 17. O Poder Público promoverá a eliminação de barreiras na comunicação e estabelecerá mecanismos e alternativas técnicas que tornem acessíveis os sistemas de comunicação e sinalização às pessoas portadoras de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação, para garantir-lhes o direito de acesso à informação, à comunicação, ao trabalho, à educação, ao transporte, à cultura, ao esporte e ao lazer.

Art. 18. O Poder Público implementará a formação de profissionais intérpretes de escrita em braile, linguagem de sinais e de guias-intérpretes, para facilitar qualquer tipo de comunicação direta à pessoa portadora de deficiência sensorial e com dificuldade de comunicação. Regulamento

Art. 19. Os serviços de radiodifusão sonora e de sons e imagens adotarão plano de medidas técnicas com o objetivo de permitir o uso da linguagem de sinais ou outra subtítuloção, para garantir o direito de acesso à informação às pessoas portadoras de deficiência auditiva, na forma e no prazo previstos em regulamento.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DISPOSIÇÕES SOBRE AJUDAS TÉCNICAS**

Art. 20. O Poder Público promoverá a supressão de barreiras urbanísticas, arquitetônicas, de transporte e de comunicação, mediante ajudas técnicas.

Art. 21. O Poder Público, por meio dos organismos de apoio à pesquisa e das agências de financiamento, fomentará programas destinados:

- I – à promoção de pesquisas científicas voltadas ao tratamento e prevenção de deficiências;
- II – ao desenvolvimento tecnológico orientado à produção de ajudas técnicas para as pessoas portadoras de deficiência;
- III – à especialização de recursos humanos em acessibilidade.



## **CAPÍTULO IX**

### **DAS MEDIDAS DE FOMENTO À ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS**

Art. 22. É instituído, no âmbito da Secretaria de Estado de Direitos Humanos do Ministério da Justiça, o Programa Nacional de Acessibilidade, com dotação orçamentária específica, cuja execução será disciplinada em regulamento.

## **CAPÍTULO X**

### **DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 23. A Administração Pública federal direta e indireta destinará, anualmente, dotação orçamentária para as adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas existentes nos edifícios de uso público de sua propriedade e naqueles que estejam sob sua administração ou uso.

Parágrafo único. A implementação das adaptações, eliminações e supressões de barreiras arquitetônicas referidas no caput deste artigo deverá ser iniciada a partir do primeiro ano de vigência desta Lei.

Art. 24. O Poder Público promoverá campanhas informativas e educativas dirigidas à população em geral, com a finalidade de conscientizá-la e sensibilizá-la quanto à acessibilidade e à integração social da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 25. As disposições desta Lei aplicam-se aos edifícios ou imóveis declarados bens de interesse cultural ou de valor histórico-artístico, desde que as modificações necessárias observem as normas específicas reguladoras destes bens.

Art. 26. As organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência terão legitimidade para acompanhar o cumprimento dos requisitos de acessibilidade estabelecidos nesta Lei.

Art. 27. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 19 de dezembro de 2000; 179º da Independência e 112º da República.

FERNANDO HENRIQUE CARDOSO

José Gregori

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 20.12.2000

## ANEXO 6

### DECRETO Nº 5.296/04

---

*DECRETO Nº 5.296 DE 2 DE DEZEMBRO DE 2004  
Regulamenta as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000,  
que dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica,  
e 10.098, de 19 de dezembro de 2000, que estabelece normas  
gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade  
das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade  
reduzida, e dá outras providências.*

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA**, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em vista o disposto nas Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000,

**DECRETA:**

#### CAPÍTULO I

##### DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Este Decreto regulamenta as Leis nºs 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Art. 2º Ficam sujeitos ao cumprimento das disposições deste Decreto, sempre que houver interação com a matéria nele regulamentada:

I - a aprovação de projeto de natureza arquitetônica e urbanística, de comunicação e informação, de transporte coletivo, bem como a execução de qualquer tipo de obra, quando tenham destinação pública ou coletiva;

II - a outorga de concessão, permissão, autorização ou habilitação de qualquer natureza;

III - a aprovação de financiamento de projetos com a utilização de recursos públicos, dentre eles os projetos de natureza arquitetônica e urbanística, os tocantes à comunicação e informação e os referentes ao transporte coletivo, por meio de qualquer instrumento, tais como convênio, acordo, ajuste, contrato ou similar; e

IV - a concessão de aval da União na obtenção de empréstimos e financiamentos internacionais por entes públicos ou privados.

Art. 3º Serão aplicadas sanções administrativas, cíveis e penais cabíveis, previstas em lei, quando não forem observadas as normas deste Decreto.

Art. 4º O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência, os Conselhos Estaduais, Municipais e do Distrito Federal, e as organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência terão legitimidade para acompanhar e sugerir medidas para o cumprimento dos requisitos estabelecidos neste Decreto.

## CAPÍTULO II

### DO ATENDIMENTO PRIORITÁRIO

Art. 5º Os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras deverão dispensar atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 1º Considera-se, para os efeitos deste Decreto:

I - pessoa portadora de deficiência, além daquelas previstas na Lei nº 10.690, de 16 de junho de 2003, a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

a) 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;

b) 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;

c) 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;

d) 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;

e) deficiência múltipla - associação de duas ou mais deficiências; e

II - pessoa com mobilidade reduzida, 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.

§ 2º O disposto no caput aplica-se, ainda, às pessoas com idade igual ou superior a sessenta anos, gestantes, lactantes e pessoas com criança de colo.

§ 3º O acesso prioritário às edificações e serviços das instituições financeiras deve seguir os preceitos estabelecidos neste Decreto e nas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas

Técnicas - ABNT, no que não conflitarem com a Lei nº 7.102, de 20 de junho de 1983, observando, ainda, a Resolução do Conselho Monetário Nacional nº 2.878, de 26 de julho de 2001.

Art. 6º O atendimento prioritário compreende tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas de que trata o art. 5º.

§ 1º O tratamento diferenciado inclui, dentre outros:

I - assentos de uso preferencial sinalizados, espaços e instalações acessíveis;

II - mobiliário de recepção e atendimento obrigatoriamente adaptado à altura e à condição física de pessoas em cadeira de rodas, conforme estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT;

III - serviços de atendimento para pessoas com deficiência auditiva, prestado por intérpretes ou pessoas capacitadas em Língua Brasileira de Sinais - LIBRAS e no trato com aquelas que não se comuniquem em LIBRAS, e para pessoas surdocegas, prestado por guias-intérpretes ou pessoas capacitadas neste tipo de atendimento;

IV - pessoal capacitado para prestar atendimento às pessoas com deficiência visual, mental e múltipla, bem como às pessoas idosas;

V - disponibilidade de área especial para embarque e desembarque de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

VI - sinalização ambiental para orientação das pessoas referidas no art. 5º;

VII - divulgação, em lugar visível, do direito de atendimento prioritário das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida;

VIII - admissão de entrada e permanência de cão-guia ou cão-guia de acompanhamento junto de pessoa portadora de deficiência ou de treinador nos locais dispostos no caput do art. 5º, bem como nas demais edificações de uso público e naquelas de uso coletivo, mediante apresentação da carteira de vacina atualizada do animal; e

IX - a existência de local de atendimento específico para as pessoas referidas no art. 5º.

§ 2º Entende-se por imediato o atendimento prestado às pessoas referidas no art. 5º, antes de qualquer outra, depois de concluído o atendimento que estiver em andamento, observado o disposto no inciso I do parágrafo único do art. 3º da Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003 (Estatuto do Idoso).

§ 3º Nos serviços de emergência dos estabelecimentos públicos e privados de atendimento à saúde, a prioridade conferida por este Decreto fica condicionada à avaliação médica em face da gravidade dos casos a atender.

§ 4º Os órgãos, empresas e instituições referidos no caput do art. 5º devem possuir, pelo menos, um telefone de atendimento adaptado para comunicação com e por pessoas portadoras de deficiência auditiva.

Art. 7º O atendimento prioritário no âmbito da administração pública federal direta e indireta, bem como das empresas prestadoras de serviços públicos, obedecerá às disposições deste Decreto, além do que estabelece o Decreto nº 3.507, de 13 de junho de 2000.

Parágrafo único. Cabe aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, no âmbito de suas competências, criar instrumentos para a efetiva implantação e o controle do atendimento prioritário referido neste Decreto.

### CAPÍTULO III

#### DAS CONDIÇÕES GERAIS DA ACESSIBILIDADE

Art. 8º Para os fins de acessibilidade, considera-se:

I - acessibilidade: condição para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transporte e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

II - barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento, a circulação com segurança e a possibilidade de as pessoas se comunicarem ou terem acesso à informação, classificadas em:

a) barreiras urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

b) barreiras nas edificações: as existentes no entorno e interior das edificações de uso público e coletivo e no entorno e nas áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar;

c) barreiras nos transportes: as existentes nos serviços de transportes; e

d) barreiras nas comunicações e informações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos dispositivos, meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa, bem como aqueles que dificultem ou impossibilitem o acesso à informação;

III - elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes à pavimentação, saneamento, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico;

IV - mobiliário urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, telefones e cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga;

V - ajuda técnica: os produtos, instrumentos, equipamentos ou tecnologia adaptados ou especialmente projetados para melhorar a funcionalidade da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, favorecendo a autonomia pessoal, total ou assistida;

VI - edificações de uso público: aquelas administradas por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinadas ao público em geral;

VII - edificações de uso coletivo: aquelas destinadas às atividades de natureza comercial, hoteleira, cultural, esportiva, financeira, turística, recreativa, social, religiosa, educacional, industrial e de saúde, inclusive as edificações de prestação de serviços de atividades da mesma natureza;

VIII - edificações de uso privado: aquelas destinadas à habitação, que podem ser classificadas como unifamiliar ou multifamiliar; e

IX - desenho universal: 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 nos elementos ou soluções que compõem a acessibilidade.

Art. 9º A formulação, implementação e manutenção das ações de acessibilidade atenderão às seguintes premissas básicas:

I - a priorização das necessidades, a programação em cronograma e a reserva de recursos para a implantação das ações; e

II - o planejamento, de forma continuada e articulada, entre os setores envolvidos.

## **CAPÍTULO IV**

### **DA IMPLEMENTAÇÃO DA ACESSIBILIDADE ARQUITETÔNICA E URBANÍSTICA**

#### **Seção I**

##### **Das Condições Gerais**

Art. 10. A concepção e a implantação dos projetos arquitetônicos e urbanísticos devem atender aos princípios do desenho universal, tendo como referências básicas as normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a legislação específica e as regras contidas neste Decreto.

§ 1º Caberá ao Poder Público promover a inclusão de conteúdos temáticos referentes ao desenho universal nas diretrizes curriculares da educação profissional e tecnológica e do ensino superior dos cursos de Engenharia, Arquitetura e correlatos.

§ 2º Os programas e as linhas de pesquisa a serem desenvolvidos com o apoio de organismos públicos de auxílio à pesquisa e de agências de fomento deverão incluir temas voltados para o desenho universal.

Art. 11. A construção, reforma ou ampliação de edificações de uso público ou coletivo, ou a mudança de destinação para estes tipos de edificação, deverão ser executadas de modo que sejam ou se tornem acessíveis à pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 1º As entidades de fiscalização profissional das atividades de Engenharia, Arquitetura e correlatas, ao anotarem a responsabilidade técnica dos projetos, exigirão a responsabilidade profissional declarada do atendimento às regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica e neste Decreto.

§ 2º Para a aprovação ou licenciamento ou emissão de certificado de conclusão de projeto arquitetônico ou urbanístico deverá ser atestado o atendimento às regras de acessibilidade previstas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica e neste Decreto.

§ 3º O Poder Público, após certificar a acessibilidade de edificação ou serviço, determinará a colocação, em espaços ou locais de ampla visibilidade, do “Símbolo Internacional de Acesso”, na forma prevista nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT e na Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985.

Art. 12. Em qualquer intervenção nas vias e logradouros públicos, o Poder Público e as empresas concessionárias responsáveis pela execução das obras e dos serviços garantirão o livre trânsito e a circulação de forma segura das pessoas em geral, especialmente das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, durante e após a sua execução, de acordo com o previsto em normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica e neste Decreto.

Art. 13. Orientam-se, no que couber, pelas regras previstas nas normas técnicas brasileiras de acessibilidade, na legislação específica, observado o disposto na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e neste Decreto:

I - os Planos Diretores Municipais e Planos Diretores de Transporte e Trânsito elaborados ou atualizados a partir da publicação deste Decreto;

II - o Código de Obras, Código de Postura, a Lei de Uso e Ocupação do Solo e a Lei do Sistema Viário;

III - os estudos prévios de impacto de vizinhança;

IV - as atividades de fiscalização e a imposição de sanções, incluindo a vigilância sanitária e ambiental;  
e

V - a previsão orçamentária e os mecanismos tributários e financeiros utilizados em caráter compensatório ou de incentivo.

§ 1º Para concessão de alvará de funcionamento ou sua renovação para qualquer atividade, devem ser observadas e certificadas as regras de acessibilidade previstas neste Decreto e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 2º Para emissão de carta de “habite-se” ou habilitação equivalente e para sua renovação, quando esta tiver sido emitida anteriormente às exigências de acessibilidade contidas na legislação específica, devem ser observadas e certificadas as regras de acessibilidade previstas neste Decreto e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

## **Seção II**

### **Das Condições Específicas**

Art. 14. Na promoção da acessibilidade, serão observadas as regras gerais previstas neste Decreto, complementadas pelas normas técnicas de acessibilidade da ABNT e pelas disposições contidas na legislação dos Estados, Municípios e do Distrito Federal.

Art. 15. No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Incluem-se na condição estabelecida no caput:

I - a construção de calçadas para circulação de pedestres ou a adaptação de situações consolidadas;

II - o rebaixamento de calçadas com rampa acessível ou elevação da via para travessia de pedestre em nível; e

III - a instalação de piso tátil direcional e de alerta.

§ 2º Nos casos de adaptação de bens culturais imóveis e de intervenção para regularização urbanística em áreas de assentamentos subnormais, será admitida, em caráter excepcional, faixa de largura menor que o estabelecido nas normas técnicas citadas no caput, desde que haja justificativa baseada em estudo técnico e que o acesso seja viabilizado de outra forma, garantida a melhor técnica possível.

Art. 16. As características do desenho e a instalação do mobiliário urbano devem garantir a aproximação segura e o uso por pessoa portadora de deficiência visual, mental ou auditiva, a aproximação e o alcance visual e manual para as pessoas portadoras de deficiência física, em especial aquelas em cadeira de rodas, e a circulação livre de barreiras, atendendo às condições estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Incluem-se nas condições estabelecida no caput:

I - as marquises, os toldos, elementos de sinalização, luminosos e outros elementos que tenham sua projeção sobre a faixa de circulação de pedestres;

II - as cabines telefônicas e os terminais de auto-atendimento de produtos e serviços;

III - os telefones públicos sem cabine;

IV - a instalação das aberturas, das botoeiras, dos comandos e outros sistemas de acionamento do mobiliário urbano;

V - os demais elementos do mobiliário urbano;

VI - o uso do solo urbano para posteamento; e

VII - as espécies vegetais que tenham sua projeção sobre a faixa de circulação de pedestres.

§ 2º A concessionária do Serviço Telefônico Fixo Comutado - STFC, na modalidade Local, deverá assegurar que, no mínimo, dois por cento do total de Telefones de Uso Público - TUPs, sem cabine, com capacidade para originar e receber chamadas locais e de longa distância nacional, bem como, pelo menos, dois por cento do total de TUPs, com capacidade para originar e receber chamadas de longa distância, nacional e internacional, estejam adaptados para o uso de pessoas portadoras de deficiência auditiva e para usuários de cadeiras de rodas, ou conforme estabelecer os Planos Gerais de Metas de Universalização.

§ 3º As botoeiras e demais sistemas de acionamento dos terminais de auto-atendimento de produtos e serviços e outros equipamentos em que haja interação com o público devem estar localizados em altura que possibilite o manuseio por pessoas em cadeira de rodas e possuir mecanismos para utilização autônoma por pessoas portadoras de deficiência visual e auditiva, conforme padrões estabelecidos nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Art. 17. Os semáforos para pedestres instalados nas vias públicas deverão estar equipados com mecanismo que sirva de guia ou orientação para a travessia de pessoa portadora de deficiência visual ou com mobilidade reduzida em todos os locais onde a intensidade do fluxo de veículos, de pessoas ou a periculosidade na via assim determinarem, bem como mediante solicitação dos interessados.

Art. 18. A construção de edificações de uso privado multifamiliar e a construção, ampliação ou reforma de edificações de uso coletivo devem atender aos preceitos da acessibilidade na interligação de todas as partes de uso comum ou abertas ao público, conforme os padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Parágrafo único. Também estão sujeitos ao disposto no caput os acessos, piscinas, andares de recreação, salão de festas e reuniões, saunas e banheiros, quadras esportivas, portarias, estacionamentos e garagens, entre outras partes das áreas internas ou externas de uso comum das edificações de uso privado multifamiliar e das de uso coletivo.

Art. 19. A construção, ampliação ou reforma de edificações de uso público deve garantir, pelo menos, um dos acessos ao seu interior, com comunicação com todas as suas dependências e serviços, livre de barreiras e de obstáculos que impeçam ou dificultem a sua acessibilidade.

§ 1º No caso das edificações de uso público já existentes, terão elas prazo de trinta meses a contar da data de publicação deste Decreto para garantir acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 2º Sempre que houver viabilidade arquitetônica, o Poder Público buscará garantir dotação orçamentária para ampliar o número de acessos nas edificações de uso público a serem construídas, ampliadas ou reformadas.



Art. 20. Na ampliação ou reforma das edificações de uso público ou de uso coletivo, os desníveis das áreas de circulação internas ou externas serão transpostos por meio de rampa ou equipamento eletromecânico de deslocamento vertical, quando não for possível outro acesso mais cômodo para pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Art. 21. Os balcões de atendimento e as bilheterias em edificação de uso público ou de uso coletivo devem dispor de, pelo menos, uma parte da superfície acessível para atendimento às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, conforme os padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Parágrafo único. No caso do exercício do direito de voto, as urnas das seções eleitorais devem ser adequadas ao uso com autonomia pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e estarem instaladas em local de votação plenamente acessível e com estacionamento próximo.

Art. 22. A construção, ampliação ou reforma de edificações de uso público ou de uso coletivo devem dispor de sanitários acessíveis destinados ao uso por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 1º Nas edificações de uso público a serem construídas, os sanitários destinados ao uso por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida serão distribuídos na razão de, no mínimo, uma cabine para cada sexo em cada pavimento da edificação, com entrada independente dos sanitários coletivos, obedecendo às normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 2º Nas edificações de uso público já existentes, terão elas prazo de trinta meses a contar da data de publicação deste Decreto para garantir pelo menos um banheiro acessível por pavimento, com entrada independente, distribuindo-se seus equipamentos e acessórios de modo que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 3º Nas edificações de uso coletivo a serem construídas, ampliadas ou reformadas, onde devem existir banheiros de uso público, os sanitários destinados ao uso por pessoa portadora de deficiência deverão ter entrada independente dos demais e obedecer às normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 4º Nas edificações de uso coletivo já existentes, onde haja banheiros destinados ao uso público, os sanitários preparados para o uso por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida deverão estar localizados nos pavimentos acessíveis, ter entrada independente dos demais sanitários, se houver, e obedecer as normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Art. 23. Os teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casas de espetáculos, salas de conferências e similares reservarão, pelo menos, dois por cento da lotação do estabelecimento para pessoas em cadeira de rodas, distribuídos pelo recinto em locais diversos, de boa visibilidade, próximos aos corredores, devidamente sinalizados, evitando-se áreas segregadas de público e a obstrução das saídas, em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Nas edificações previstas no caput, é obrigatória, ainda, a destinação de dois por cento dos assentos para acomodação de pessoas portadoras de deficiência visual e de pessoas com mobilidade reduzida, incluindo obesos, em locais de boa recepção de mensagens sonoras, devendo todos ser devidamente sinalizados e estar de acordo com os padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 2º No caso de não haver comprovada procura pelos assentos reservados, estes poderão excepcionalmente ser ocupados por pessoas que não sejam portadoras de deficiência ou que não tenham mobilidade reduzida.

§ 3º Os espaços e assentos a que se refere este artigo deverão situar-se em locais que garantam a acomodação de, no mínimo, um acompanhante da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 4º Nos locais referidos no caput, haverá, obrigatoriamente, rotas de fuga e saídas de emergência acessíveis, conforme padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT, a fim de permitir a saída segura de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, em caso de emergência.

§ 5º As áreas de acesso aos artistas, tais como coxias e camarins, também devem ser acessíveis a pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 6º Para obtenção do financiamento de que trata o inciso III do art. 2º, as salas de espetáculo deverão dispor de sistema de sonorização assistida para pessoas portadoras de deficiência auditiva, de meios eletrônicos que permitam o acompanhamento por meio de legendas em tempo real ou de disposições especiais para a presença física de intérprete de LIBRAS e de guias-intérpretes, com a projeção em tela da imagem do intérprete de LIBRAS sempre que a distância não permitir sua visualização direta.

§ 7º O sistema de sonorização assistida a que se refere o § 6º será sinalizado por meio do pictograma aprovado pela Lei nº 8.160, de 8 de janeiro de 1991.

§ 8º As edificações de uso público e de uso coletivo referidas no caput, já existentes, têm, respectivamente, prazo de trinta e quarenta e oito meses, a contar da data de publicação deste Decreto, para garantir a acessibilidade de que trata o caput e os §§ 1º a 5º.

Art. 24. Os estabelecimentos de ensino de qualquer nível, etapa ou modalidade, públicos ou privados, proporcionarão condições de acesso e utilização de todos os seus ambientes ou compartimentos para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, inclusive salas de aula, bibliotecas, auditórios, ginásios e instalações desportivas, laboratórios, áreas de lazer e sanitários.

§ 1º Para a concessão de autorização de funcionamento, de abertura ou renovação de curso pelo Poder Público, o estabelecimento de ensino deverá comprovar que:

I - está cumprindo as regras de acessibilidade arquitetônica, urbanística e na comunicação e informação previstas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT, na legislação específica ou neste Decreto;

II - coloca à disposição de professores, alunos, servidores e empregados portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida ajudas técnicas que permitam o acesso às atividades escolares e administrativas em igualdade de condições com as demais pessoas; e

III - seu ordenamento interno contém normas sobre o tratamento a ser dispensado a professores, alunos, servidores e empregados portadores de deficiência, com o objetivo de coibir e reprimir qualquer tipo de discriminação, bem como as respectivas sanções pelo descumprimento dessas normas.

§ 2º As edificações de uso público e de uso coletivo referidas no caput, já existentes, têm, respectivamente, prazo de trinta e quarenta e oito meses, a contar da data de publicação deste Decreto, para garantir a acessibilidade de que trata este artigo.

Art. 25. Nos estacionamentos externos ou internos das edificações de uso público ou de uso coletivo, ou naqueles localizados nas vias públicas, serão reservados, pelo menos, dois por cento do total de vagas para veículos que transportem pessoa portadora de deficiência física ou visual definidas neste Decreto, sendo assegurada, no mínimo, uma vaga, em locais próximos à entrada principal ou ao elevador, de fácil acesso à circulação de pedestres, com especificações técnicas de desenho e traçado conforme o estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Os veículos estacionados nas vagas reservadas deverão portar identificação a ser colocada em local de ampla visibilidade, confeccionado e fornecido pelos órgãos de trânsito, que disciplinarão sobre suas características e condições de uso, observando o disposto na Lei nº 7.405, de 1985.

§ 2º Os casos de inobservância do disposto no § 1º estarão sujeitos às sanções estabelecidas pelos órgãos competentes.

§ 3º Aplica-se o disposto no caput aos estacionamentos localizados em áreas públicas e de uso coletivo.

§ 4º A utilização das vagas reservadas por veículos que não estejam transportando as pessoas citadas no caput constitui infração ao art. 181, inciso XVII, da Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.

Art. 26. Nas edificações de uso público ou de uso coletivo, é obrigatória a existência de sinalização visual e tátil para orientação de pessoas portadoras de deficiência auditiva e visual, em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Art. 27. A instalação de novos elevadores ou sua adaptação em edificações de uso público ou de uso coletivo, bem assim a instalação em edificação de uso privado multifamiliar a ser construída, na qual haja obrigatoriedade da presença de elevadores, deve atender aos padrões das normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º No caso da instalação de elevadores novos ou da troca dos já existentes, qualquer que seja o número de elevadores da edificação de uso público ou de uso coletivo, pelo menos um deles terá cabine que permita acesso e movimentação cômoda de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, de acordo com o que especifica as normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 2º Junto às botoeiras externas do elevador, deverá estar sinalizado em braile em qual andar da edificação a pessoa se encontra.

§ 3º Os edifícios a serem construídos com mais de um pavimento além do pavimento de acesso, à exceção das habitações unifamiliares e daquelas que estejam obrigadas à instalação de elevadores por legislação municipal, deverão dispor de especificações técnicas e de projeto que facilitem a instalação de equipamento eletromecânico de deslocamento vertical para uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 4º As especificações técnicas a que se refere o § 3º devem atender:

I - a indicação em planta aprovada pelo poder municipal do local reservado para a instalação do equipamento eletromecânico, devidamente assinada pelo autor do projeto;

II - a indicação da opção pelo tipo de equipamento (elevador, esteira, plataforma ou similar);

III - a indicação das dimensões internas e demais aspectos da cabine do equipamento a ser instalado; e

IV - demais especificações em nota na própria planta, tais como a existência e as medidas de botoeira, espelho, informação de voz, bem como a garantia de responsabilidade técnica de que a estrutura da edificação suporta a implantação do equipamento escolhido.

### **Seção III**

#### **Da Acessibilidade na Habitação de Interesse Social**

Art. 28. Na habitação de interesse social, deverão ser promovidas as seguintes ações para assegurar as condições de acessibilidade dos empreendimentos:

I - definição de projetos e adoção de tipologias construtivas livres de barreiras arquitetônicas e

urbanísticas;

II - no caso de edificação multifamiliar, execução das unidades habitacionais acessíveis no piso térreo e acessíveis ou adaptáveis quando nos demais pisos;

III - execução das partes de uso comum, quando se tratar de edificação multifamiliar, conforme as normas técnicas de acessibilidade da ABNT; e

IV - elaboração de especificações técnicas de projeto que facilite a instalação de elevador adaptado para uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Os agentes executores dos programas e projetos destinados à habitação de interesse social, financiados com recursos próprios da União ou por ela geridos, devem observar os requisitos estabelecidos neste artigo.

Art. 29. Ao Ministério das Cidades, no âmbito da coordenação da política habitacional, compete:

I - adotar as providências necessárias para o cumprimento do disposto no art. 28; e

II - divulgar junto aos agentes interessados e orientar a clientela alvo da política habitacional sobre as iniciativas que promover em razão das legislações federal, estaduais, distrital e municipais relativas à acessibilidade.

#### **Seção IV**

##### **Da Acessibilidade aos Bens Culturais Imóveis**

Art. 30. As soluções destinadas à eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade a todos os bens culturais imóveis devem estar de acordo com o que estabelece a Instrução Normativa no 1 do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN, de 25 de novembro de 2003.

### **CAPÍTULO V**

#### **DA ACESSIBILIDADE AOS SERVIÇOS DE TRANSPORTES COLETIVOS**

##### **Seção I**

##### **Das Condições Gerais**

Art. 31. Para os fins de acessibilidade aos serviços de transporte coletivo terrestre, aquaviário e aéreo, considera-se como integrantes desses serviços os veículos, terminais, estações, pontos de parada, vias principais, acessos e operação.

Art. 32. Os serviços de transporte coletivo terrestre são:

I - transporte rodoviário, classificado em urbano, metropolitano, intermunicipal e interestadual;

II - transporte metroferroviário, classificado em urbano e metropolitano; e

III - transporte ferroviário, classificado em intermunicipal e interestadual.

Art. 33. As instâncias públicas responsáveis pela concessão e permissão dos serviços de transporte coletivo são:

I - governo municipal, responsável pelo transporte coletivo municipal;

II - governo estadual, responsável pelo transporte coletivo metropolitano e intermunicipal;

III - governo do Distrito Federal, responsável pelo transporte coletivo do Distrito Federal; e

IV - governo federal, responsável pelo transporte coletivo interestadual e internacional.

Art. 34. Os sistemas de transporte coletivo são considerados acessíveis quando todos os seus elementos são concebidos, organizados, implantados e adaptados segundo o conceito de desenho universal, garantindo o uso pleno com segurança e autonomia por todas as pessoas.

Parágrafo único. A infra-estrutura de transporte coletivo a ser implantada a partir da publicação deste Decreto deverá ser acessível e estar disponível para ser operada de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 35. Os responsáveis pelos terminais, estações, pontos de parada e os veículos, no âmbito de suas competências, assegurarão espaços para atendimento, assentos preferenciais e meios de acesso devidamente sinalizados para o uso das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 36. As empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos, no âmbito de suas competências, deverão garantir a implantação das providências necessárias na operação, nos terminais, nas estações, nos pontos de parada e nas vias de acesso, de forma a assegurar as condições previstas no art. 34 deste Decreto.

Parágrafo único. As empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos, no âmbito de suas competências, deverão autorizar a colocação do “Símbolo Internacional de Acesso” após certificar a acessibilidade do sistema de transporte.

Art. 37. Cabe às empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis pela gestão dos serviços de transportes coletivos assegurar a qualificação dos profissionais que trabalham nesses serviços, para que prestem atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

## **Seção II**

### **Da Acessibilidade no Transporte Coletivo Rodoviário**

Art. 38. No prazo de até vinte e quatro meses a contar da data de edição das normas técnicas referidas no § 1º, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo rodoviário para utilização no País serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 1º As normas técnicas para fabricação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo rodoviário, de forma a torná-los acessíveis, serão elaboradas pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, e estarão disponíveis no prazo de até doze meses a contar da data da publicação deste Decreto.

§ 2º A substituição da frota operante atual por veículos acessíveis, a ser feita pelas empresas concessionárias e permissionárias de transporte coletivo rodoviário, dar-se-á de forma gradativa, conforme o prazo previsto nos contratos de concessão e permissão deste serviço.

§ 3º A frota de veículos de transporte coletivo rodoviário e a infra-estrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto.

§ 4º Os serviços de transporte coletivo rodoviário urbano devem priorizar o embarque e desembarque dos usuários em nível em, pelo menos, um dos acessos do veículo.

Art. 39. No prazo de até vinte e quatro meses a contar da data de implementação dos programas de avaliação de conformidade descritos no § 3º, as empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo rodoviário deverão garantir a acessibilidade da frota de veículos em circulação, inclusive de seus equipamentos.

§ 1º As normas técnicas para adaptação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo rodoviário em circulação, de forma a torná-los acessíveis, serão elaboradas pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, e estarão disponíveis no prazo de até doze meses a contar da data da publicação deste Decreto.

§ 2º Caberá ao Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, quando da elaboração das normas técnicas para a adaptação dos veículos, especificar dentre esses veículos que estão em operação quais serão adaptados, em função das restrições previstas no art. 98 da Lei nº 9.503, de 1997.

§ 3º As adaptações dos veículos em operação nos serviços de transporte coletivo rodoviário, bem como os procedimentos e equipamentos a serem utilizados nestas adaptações, estarão sujeitas a programas de avaliação de conformidade desenvolvidos e implementados pelo Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial - INMETRO, a partir de orientações normativas elaboradas no âmbito da ABNT.

### **Seção III**

#### **Da Acessibilidade no Transporte Coletivo Aquaviário**

Art. 40. No prazo de até trinta e seis meses a contar da data de edição das normas técnicas referidas no § 1º, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo aquaviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

§ 1º As normas técnicas para fabricação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo aquaviário acessíveis, a serem elaboradas pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, estarão disponíveis no prazo de até vinte e quatro meses a contar da data da publicação deste Decreto.

§ 2º As adequações na infra-estrutura dos serviços desta modalidade de transporte deverão atender a critérios necessários para proporcionar as condições de acessibilidade do sistema de transporte aquaviário.

Art. 41. No prazo de até cinquenta e quatro meses a contar da data de implementação dos programas de avaliação de conformidade descritos no § 2º, as empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo aquaviário, deverão garantir a acessibilidade da frota de veículos em circulação, inclusive de seus equipamentos.

§ 1º As normas técnicas para adaptação dos veículos e dos equipamentos de transporte coletivo aquaviário em circulação, de forma a torná-los acessíveis, serão elaboradas pelas instituições e entidades que compõem o Sistema Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial, e estarão disponíveis no prazo de até trinta e seis meses a contar da data da publicação deste Decreto.

§ 2º As adaptações dos veículos em operação nos serviços de transporte coletivo aquaviário, bem como os procedimentos e equipamentos a serem utilizados nestas adaptações, estarão sujeitas a programas

de avaliação de conformidade desenvolvidos e implementados pelo INMETRO, a partir de orientações normativas elaboradas no âmbito da ABNT.

#### **Seção IV**

##### **Da Acessibilidade no Transporte Coletivo Metroferroviário e Ferroviário**

Art. 42. A frota de veículos de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário, assim como a infraestrutura dos serviços deste transporte deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto.

§ 1º A acessibilidade nos serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário obedecerá ao disposto nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 2º No prazo de até trinta e seis meses a contar da data da publicação deste Decreto, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário serão fabricados acessíveis e estarão disponíveis para integrar a frota operante, de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Art. 43. Os serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário existentes deverão estar totalmente acessíveis no prazo máximo de cento e vinte meses a contar da data de publicação deste Decreto.

§ 1º As empresas concessionárias e permissionárias dos serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário deverão apresentar plano de adaptação dos sistemas existentes, prevendo ações saneadoras de, no mínimo, oito por cento ao ano, sobre os elementos não acessíveis que compõem o sistema.

§ 2º O plano de que trata o § 1º deve ser apresentado em até seis meses a contar da data de publicação deste Decreto.

#### **Seção V**

##### **Da Acessibilidade no Transporte Coletivo Aéreo**

Art. 44. No prazo de até trinta e seis meses, a contar da data da publicação deste Decreto, os serviços de transporte coletivo aéreo e os equipamentos de acesso às aeronaves estarão acessíveis e disponíveis para serem operados de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. A acessibilidade nos serviços de transporte coletivo aéreo obedecerá ao disposto na Norma de Serviço da Instrução da Aviação Civil NOSER/IAC - 2508-0796, de 1º de novembro de 1995, expedida pelo Departamento de Aviação Civil do Comando da Aeronáutica, e nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

#### **Seção VI**

##### **Das Disposições Finais**

Art. 45. Caberá ao Poder Executivo, com base em estudos e pesquisas, verificar a viabilidade de redução ou isenção de tributo:

I - para importação de equipamentos que não sejam produzidos no País, necessários no processo de adequação do sistema de transporte coletivo, desde que não existam similares nacionais; e

II - para fabricação ou aquisição de veículos ou equipamentos destinados aos sistemas de transporte coletivo.

Parágrafo único. Na elaboração dos estudos e pesquisas a que se referem o caput, deve-se observar o

disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, sinalizando impacto orçamentário e financeiro da medida estudada.

Art. 46. A fiscalização e a aplicação de multas aos sistemas de transportes coletivos, segundo disposto no art. 6º, inciso II, da Lei nº 10.048, de 2000, cabe à União, aos Estados, Municípios e ao Distrito Federal, de acordo com suas competências.

## CAPÍTULO VI

### DO ACESSO À INFORMAÇÃO E À COMUNICAÇÃO

Art. 47. No prazo de até doze meses a contar da data de publicação deste Decreto, será obrigatória a acessibilidade nos portais e sítios eletrônicos da administração pública na rede mundial de computadores (internet), para o uso das pessoas portadoras de deficiência visual, garantindo-lhes o pleno acesso às informações disponíveis.

§ 1º Nos portais e sítios de grande porte, desde que seja demonstrada a inviabilidade técnica de se concluir os procedimentos para alcançar integralmente a acessibilidade, o prazo definido no caput será estendido por igual período.

§ 2º Os sítios eletrônicos acessíveis às pessoas portadoras de deficiência conterão símbolo que represente a acessibilidade na rede mundial de computadores (internet), a ser adotado nas respectivas páginas de entrada.

§ 3º Os telecentros comunitários instalados ou custeados pelos Governos Federal, Estadual, Municipal ou do Distrito Federal devem possuir instalações plenamente acessíveis e, pelo menos, um computador com sistema de som instalado, para uso preferencial por pessoas portadoras de deficiência visual.

Art. 48. Após doze meses da edição deste Decreto, a acessibilidade nos portais e sítios eletrônicos de interesse público na rede mundial de computadores (internet), deverá ser observada para obtenção do financiamento de que trata o inciso III do art. 2º.

Art. 49. As empresas prestadoras de serviços de telecomunicações deverão garantir o pleno acesso às pessoas portadoras de deficiência auditiva, por meio das seguintes ações:

I - no Serviço Telefônico Fixo Comutado - STFC, disponível para uso do público em geral:

a) instalar, mediante solicitação, em âmbito nacional e em locais públicos, telefones de uso público adaptados para uso por pessoas portadoras de deficiência;

b) garantir a disponibilidade de instalação de telefones para uso por pessoas portadoras de deficiência auditiva para acessos individuais;

c) garantir a existência de centrais de intermediação de comunicação telefônica a serem utilizadas por pessoas portadoras de deficiência auditiva, que funcionem em tempo integral e atendam a todo o território nacional, inclusive com integração com o mesmo serviço oferecido pelas prestadoras de Serviço Móvel Pessoal; e

d) garantir que os telefones de uso público contenham dispositivos sonoros para a identificação das unidades existentes e consumidas dos cartões telefônicos, bem como demais informações exibidas no painel destes equipamentos;

II - no Serviço Móvel Celular ou Serviço Móvel Pessoal:



a) garantir a interoperabilidade nos serviços de telefonia móvel, para possibilitar o envio de mensagens de texto entre celulares de diferentes empresas; e

b) garantir a existência de centrais de intermediação de comunicação telefônica a serem utilizadas por pessoas portadoras de deficiência auditiva, que funcionem em tempo integral e atendam a todo o território nacional, inclusive com integração com o mesmo serviço oferecido pelas prestadoras de Serviço Telefônico Fixo Comutado.

§ 1º Além das ações citadas no caput, deve-se considerar o estabelecido nos Planos Gerais de Metas de Universalização aprovados pelos Decretos nºs 2.592, de 15 de maio de 1998, e 4.769, de 27 de junho de 2003, bem como o estabelecido pela Lei nº 9.472, de 16 de julho de 1997.

§ 2º O termo pessoa portadora de deficiência auditiva e da fala utilizado nos Planos Gerais de Metas de Universalização é entendido neste Decreto como pessoa portadora de deficiência auditiva, no que se refere aos recursos tecnológicos de telefonia.

Art. 50. A Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL regulamentará, no prazo de seis meses a contar da data de publicação deste Decreto, os procedimentos a serem observados para implementação do disposto no art. 49.

Art. 51. Caberá ao Poder Público incentivar a oferta de aparelhos de telefonia celular que indiquem, de forma sonora, todas as operações e funções neles disponíveis no visor.

Art. 52. Caberá ao Poder Público incentivar a oferta de aparelhos de televisão equipados com recursos tecnológicos que permitam sua utilização de modo a garantir o direito de acesso à informação às pessoas portadoras de deficiência auditiva ou visual.

Parágrafo único. Incluem-se entre os recursos referidos no caput:

I - circuito de decodificação de legenda oculta;

II - recurso para Programa Secundário de Áudio (SAP); e

III - entradas para fones de ouvido com ou sem fio.

Art. 53. Os procedimentos a serem observados para implementação do plano de medidas técnicas previstos no art. 19 da Lei nº 10.098, de 2000, serão regulamentados, em norma complementar, pelo Ministério das Comunicações. (Redação dada pelo Decreto nº 5.645, de 2005)

§ 1º O processo de regulamentação de que trata o caput deverá atender ao disposto no art. 31 da Lei nº 9.784, de 29 de janeiro de 1999.

§ 2º A regulamentação de que trata o caput deverá prever a utilização, entre outros, dos seguintes sistemas de reprodução das mensagens veiculadas para as pessoas portadoras de deficiência auditiva e visual:

I - a substituição por meio de legenda oculta;

II - a janela com intérprete de LIBRAS; e

III - a descrição e narração em voz de cenas e imagens.

§ 3º A Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência – CORDE da Secretaria Especial dos Direitos Humanos da Presidência da República assistirá o Ministério das Comunicações no procedimento de que trata o § 1º. (Redação dada pelo Decreto nº 5.645, de 2005)

Art. 54. Autorizatárias e consignatárias do serviço de radiodifusão de sons e imagens operadas pelo Poder Público poderão adotar plano de medidas técnicas próprio, como metas antecipadas e mais amplas do que aquelas as serem definidas no âmbito do procedimento estabelecido no art. 53.

Art. 55. Caberá aos órgãos e entidades da administração pública, diretamente ou em parceria com organizações sociais civis de interesse público, sob a orientação do Ministério da Educação e da Secretaria Especial dos Direitos Humanos, por meio da CORDE, promover a capacitação de profissionais em LIBRAS.

Art. 56. O projeto de desenvolvimento e implementação da televisão digital no País deverá contemplar obrigatoriamente os três tipos de sistema de acesso à informação de que trata o art. 52.

Art. 57. A Secretaria de Comunicação de Governo e Gestão Estratégica da Presidência da República editará, no prazo de doze meses a contar da data da publicação deste Decreto, normas complementares disciplinando a utilização dos sistemas de acesso à informação referidos no § 2º do art. 53, na publicidade governamental e nos pronunciamentos oficiais transmitidos por meio dos serviços de radiodifusão de sons e imagens.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto no caput e observadas as condições técnicas, os pronunciamentos oficiais do Presidente da República serão acompanhados, obrigatoriamente, no prazo de seis meses a partir da publicação deste Decreto, de sistema de acessibilidade mediante janela com intérprete de LIBRAS.

Art. 58. O Poder Público adotará mecanismos de incentivo para tornar disponíveis em meio magnético, em formato de texto, as obras publicadas no País.

§ 1º A partir de seis meses da edição deste Decreto, a indústria de medicamentos deve disponibilizar, mediante solicitação, exemplares das bulas dos medicamentos em meio magnético, braile ou em fonte ampliada.

§ 2º A partir de seis meses da edição deste Decreto, os fabricantes de equipamentos eletroeletrônicos e mecânicos de uso doméstico devem disponibilizar, mediante solicitação, exemplares dos manuais de instrução em meio magnético, braile ou em fonte ampliada.

Art. 59. O Poder Público apoiará preferencialmente os congressos, seminários, oficinas e demais eventos científico-culturais que ofereçam, mediante solicitação, apoios humanos às pessoas com deficiência auditiva e visual, tais como tradutores e intérpretes de LIBRAS, leitores, guias-intérpretes, ou tecnologias de informação e comunicação, tais como a transcrição eletrônica simultânea.

Art. 60. Os programas e as linhas de pesquisa a serem desenvolvidos com o apoio de organismos públicos de auxílio à pesquisa e de agências de financiamento deverão contemplar temas voltados para tecnologia da informação acessível para pessoas portadoras de deficiência.

Parágrafo único. Será estimulada a criação de linhas de crédito para a indústria que produza componentes e equipamentos relacionados à tecnologia da informação acessível para pessoas portadoras de deficiência.

## **CAPÍTULO VII**

### **DAS AJUDAS TÉCNICAS**

Art. 61. Para os fins deste Decreto, consideram-se ajudas técnicas os produtos, instrumentos, equipamentos ou tecnologia adaptados ou especialmente projetados para melhorar a funcionalidade da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, favorecendo a autonomia pessoal, total ou assistida.

§ 1º Os elementos ou equipamentos definidos como ajudas técnicas serão certificados pelos órgãos competentes, ouvidas as entidades representativas das pessoas portadoras de deficiência.

§ 2º Para os fins deste Decreto, os cães-guia e os cães-guia de acompanhamento são considerados ajudas técnicas.

Art. 62. Os programas e as linhas de pesquisa a serem desenvolvidos com o apoio de organismos públicos de auxílio à pesquisa e de agências de financiamento deverão contemplar temas voltados para ajudas técnicas, cura, tratamento e prevenção de deficiências ou que contribuam para impedir ou minimizar o seu agravamento.

Parágrafo único. Será estimulada a criação de linhas de crédito para a indústria que produza componentes e equipamentos de ajudas técnicas.

Art. 63. O desenvolvimento científico e tecnológico voltado para a produção de ajudas técnicas dar-se-á a partir da instituição de parcerias com universidades e centros de pesquisa para a produção nacional de componentes e equipamentos.

Parágrafo único. Os bancos oficiais, com base em estudos e pesquisas elaborados pelo Poder Público, serão estimulados a conceder financiamento às pessoas portadoras de deficiência para aquisição de ajudas técnicas.

Art. 64. Caberá ao Poder Executivo, com base em estudos e pesquisas, verificar a viabilidade de:

I - redução ou isenção de tributos para a importação de equipamentos de ajudas técnicas que não sejam produzidos no País ou que não possuam similares nacionais;

II - redução ou isenção do imposto sobre produtos industrializados incidente sobre as ajudas técnicas; e

III - inclusão de todos os equipamentos de ajudas técnicas para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida na categoria de equipamentos sujeitos a dedução de imposto de renda.

Parágrafo único. Na elaboração dos estudos e pesquisas a que se referem o caput, deve-se observar o disposto no art. 14 da Lei Complementar nº 101, de 2000, sinalizando impacto orçamentário e financeiro da medida estudada.

Art. 65. Caberá ao Poder Público viabilizar as seguintes diretrizes:

I - reconhecimento da área de ajudas técnicas como área de conhecimento;

II - promoção da inclusão de conteúdos temáticos referentes a ajudas técnicas na educação profissional, no ensino médio, na graduação e na pós-graduação;

III - apoio e divulgação de trabalhos técnicos e científicos referentes a ajudas técnicas;

IV - estabelecimento de parcerias com escolas e centros de educação profissional, centros de ensino universitários e de pesquisa, no sentido de incrementar a formação de profissionais na área de ajudas técnicas; e

V - incentivo à formação e treinamento de ortesistas e protesistas.

Art. 66. A Secretaria Especial dos Direitos Humanos instituirá Comitê de Ajudas Técnicas, constituído por profissionais que atuam nesta área, e que será responsável por:

I - estruturação das diretrizes da área de conhecimento;

II - estabelecimento das competências desta área;

III - realização de estudos no intuito de subsidiar a elaboração de normas a respeito de ajudas técnicas;

IV - levantamento dos recursos humanos que atualmente trabalham com o tema; e

V - detecção dos centros regionais de referência em ajudas técnicas, objetivando a formação de rede nacional integrada.

§ 1º O Comitê de Ajudas Técnicas será supervisionado pela CORDE e participará do Programa Nacional de Acessibilidade, com vistas a garantir o disposto no art. 62.

§ 2º Os serviços a serem prestados pelos membros do Comitê de Ajudas Técnicas são considerados relevantes e não serão remunerados.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DO PROGRAMA NACIONAL DE ACESSIBILIDADE**

Art. 67. O Programa Nacional de Acessibilidade, sob a coordenação da Secretaria Especial dos Direitos Humanos, por intermédio da CORDE, integrará os planos plurianuais, as diretrizes orçamentárias e os orçamentos anuais.

Art. 68. A Secretaria Especial dos Direitos Humanos, na condição de coordenadora do Programa Nacional de Acessibilidade, desenvolverá, dentre outras, as seguintes ações:

I - apoio e promoção de capacitação e especialização de recursos humanos em acessibilidade e ajudas técnicas;

II - acompanhamento e aperfeiçoamento da legislação sobre acessibilidade;

III - edição, publicação e distribuição de títulos referentes à temática da acessibilidade;

IV - cooperação com Estados, Distrito Federal e Municípios para a elaboração de estudos e diagnósticos sobre a situação da acessibilidade arquitetônica, urbanística, de transporte, comunicação e informação;

V - apoio e realização de campanhas informativas e educativas sobre acessibilidade;

VI - promoção de concursos nacionais sobre a temática da acessibilidade; e

VII - estudos e proposição da criação e normatização do Selo Nacional de Acessibilidade.

## **CAPÍTULO IX**

### **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 69. Os programas nacionais de desenvolvimento urbano, os projetos de revitalização, recuperação ou reabilitação urbana incluirão ações destinadas à eliminação de barreiras arquitetônicas e urbanísticas, nos transportes e na comunicação e informação devidamente adequadas às exigências deste Decreto.

Art. 70. O art. 4º do Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 4º .....

I - 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;

II - 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;

III - 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;

IV - .....

d) utilização dos recursos da comunidade; .....”(NR)

Art. 71. Ficam revogados os arts. 50 a 54 do Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999.

Art. 72. Este Decreto entra em vigor na data da sua publicação.

Brasília, 2 de dezembro de 2004; 183º da Independência e 116º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA  
José Dirceu de Oliveira e Silva

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 3.12.2004.

## ANEXO 7

### INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 1, IPHAN

---

*Instrução Normativa nº 1, de 25 de Novembro de 2003  
Dispõe sobre a acessibilidade aos bens culturais imóveis  
acautelados em nível federal, e outras categorias, conforme  
específica.*

**A PRESIDENTE DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL**, no uso das atribuições que lhe são conferidas pelo art. 20, inciso V, do Anexo I ao Decreto nº 4.811, de 19 de agosto de 2003, tendo em vista o disposto no Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937; na Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961; o Decreto nº 2.807, de 21 de outubro de 1998; na Lei nº 7.405, de 12 de novembro de 1985; na Lei nº 7.853, de 24 de outubro de 1989; no Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999; na Lei nº 10.048, de 08 de novembro de 2000 e na Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, resolve:

1. Estabelecer diretrizes, critérios e recomendações para a promoção das devidas condições de acessibilidade aos bens culturais imóveis especificados nesta Instrução Normativa, a fim de equiparar as oportunidades de fruição destes bens pelo conjunto da sociedade, em especial pelas pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

1.1. Tendo como referências básicas a LF 10.098/2000, a NBR 9050 da ABNT e esta Instrução Normativa, as soluções adotadas para a eliminação, redução ou superação de barreiras na promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis devem compatibilizar-se com a sua preservação e, em cada caso específico, assegurar condições de acesso, de trânsito, de orientação e de comunicação, facilitando a utilização desses bens e a compreensão de seus acervos para todo o público, observadas as seguintes premissas:

a) As intervenções poderão ser promovidas através de modificações espaciais e estruturais; pela incorporação de dispositivos, sistemas e redes de informática; bem como pela utilização de ajudas técnicas e sinalizações específicas, de forma a assegurar a acessibilidade plena sempre que possível, devendo ser legíveis como adições do tempo presente, em harmonia com o conjunto.

b) Cada intervenção deve ser considerada como um caso específico, avaliando-se as possibilidades de adoção de soluções em acessibilidade frente às limitações inerentes à preservação do bem cultural imóvel em questão.

c) O limite para a adoção de soluções em acessibilidade decorrerá da avaliação sobre a possibilidade de comprometimento do valor testemunhal e da integridade estrutural resultantes.

1.2. Para efeito desta Instrução Normativa são adotadas as seguintes definições:

a) Acautelamento: forma de proteção que incide sobre o bem cultural, regida por norma legal específica – Decreto-lei nº 25, de 30 de novembro de 1937, que cria o instituto do tombamento ou, no caso dos monumentos arqueológicos ou pré-históricos, pela Lei nº 3.924, de 26 de julho de 1961.

b) Bem cultural: elemento que por sua existência e característica possua significação cultural para a sociedade – valor artístico, histórico, arqueológico, paisagístico, etnográfico – seja individualmente ou em conjunto.

c) Bens culturais imóveis acautelados em nível federal: bens imóveis caracterizados por edificações e/ou

sítios dotados de valor artístico, histórico, arqueológico, paisagístico, etnográfico, localizados em áreas urbanas ou rurais, legalmente protegidos pelo Iphan, cuja proteção se dê em caráter individual ou coletivo, podendo compreender também o seu entorno ou vizinhança, com o objetivo de assegurar a visibilidade e a ambiência do bem ou do conjunto, se for o caso.

d) Preservação: conjunto de ações que visam garantir a permanência dos bens culturais.

e) Conservação: intervenção voltada para a manutenção das condições físicas de um bem, com o intuito de conter a sua deterioração.

f) Manutenção: operação contínua de promoção das medidas necessárias ao funcionamento e permanência dos efeitos da conservação.

g) Restauração: conjunto de intervenções de caráter intensivo que, com base em metodologia e técnica específicas, visa recuperar a plenitude de expressão e a perenidade do bem cultural, respeitadas as marcas de sua passagem através do tempo.

h) Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

i) Pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida: a que temporária ou permanentemente tem limitada sua capacidade de relacionar-se com o meio e de utilizá-lo;

j) Barreiras: qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas, classificadas em:

I) barreiras arquitetônicas urbanísticas: as existentes nas vias públicas e nos espaços de uso público;

II) barreiras arquitetônicas na edificação: as existentes no interior dos edifícios públicos e privados;

III) barreiras nas comunicações: qualquer entrave ou obstáculo que dificulte ou impossibilite a expressão ou o recebimento de mensagens por intermédio dos meios ou sistemas de comunicação, sejam ou não de massa;

l) Desenho universal: solução que visa atender simultaneamente maior variedade de pessoas com diferentes características antropométricas e sensoriais, de forma autônoma, segura e confortável.

m) Rota acessível: interligação ou percurso contínuo e sistêmico entre os elementos que compõem a acessibilidade, compreendendo os espaços internos e externos às edificações, os serviços e fluxos da rede urbana.

n) Ajuda técnica: qualquer elemento que facilite a autonomia pessoal ou possibilite o acesso e o uso de meio físico.

o) Elemento da urbanização: qualquer componente das obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamento para esgotos, distribuição de energia elétrica, iluminação pública, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico.

p) Mobiliário Urbano: o conjunto de objetos existentes nas vias e espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos da urbanização ou da edificação, de forma que sua modificação ou traslado não provoque alterações substanciais nestes elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, cabines telefônicas, fontes públicas, lixeiras, toldos, marquises, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga.

q) Uso público, uso coletivo e uso privado: a partir da compreensão da LF 10.098/2000, contexto no qual se inserem as terminologias quanto aos usos das edificações, entende-se como:

(1) de uso público, aquelas apropriadas ou administradas por entidades da Administração Pública e empregadas diretamente para atender ao interesse público; (2) de uso coletivo, aquelas cuja utilização está voltada para fins comerciais ou de prestação de serviços (incluindo atividades de lazer e cultura) e abertas ao público em geral e; (3) de uso privado, aquelas com destinação residencial, seja unifamiliar ou multifamiliar.

1.3. Aplicar-se-á a presente Instrução Normativa do Iphan, no cumprimento de suas obrigações quanto à acessibilidade e, sempre que couber, com base no exercício do poder de polícia do Instituto, inerente à sua condição autárquica, aos responsáveis pelos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, sem prejuízo das obrigações quanto à preservação, conforme as categorias de imóveis e condições a seguir relacionadas.

1.3.1. Os imóveis próprios ou sob a administração do Iphan deverão atender as exigências da LF 10.098/2000, especialmente o estabelecido no art. 23 da referida lei, observando-se as seguintes orientações:

a) Soluções em acessibilidade deverão ser implementadas em curto prazo, tendo em vista proporcionar à comunidade o efeito demonstrativo da ação do Iphan, verificada a disponibilidade imediata de recursos técnicos e financeiros.

b) Os bens culturais imóveis acautelados em nível federal serão adaptados gradualmente, com base nesta Instrução Normativa, em ações propostas pelo Iphan, por seus respectivos Departamentos, Superintendências e Unidades, respeitando-se a disponibilidade orçamentária, os níveis de intervenção estabelecidos pelos responsáveis para cada imóvel, a ordem de relevância cultural e de afluxo de visitantes, bem como a densidade populacional da área no caso de sítios históricos urbanos.

1.3.2. Os bens culturais imóveis acautelados em nível federal de propriedade de terceiros, quando da intervenção para preservação, salvo a realização de obras de conservação ou manutenção, estão sujeitos à promoção de soluções em acessibilidade, a serem previamente submetidas ao Iphan, nas seguintes situações:

a) Imóveis de uso privado – por força da legislação federal, estadual ou municipal; por iniciativa espontânea do proprietário na promoção de soluções em acessibilidade; pela substituição do uso privado por outro uso ou atividade que implique no cumprimento de determinações legais referentes às condições de acessibilidade.

b) Imóveis de uso público ou de uso coletivo – nos casos de intervenção, incluída a restauração, que implique em obras de reforma, reconstrução ou ampliação, conforme o art. 11 da LF 10.098/2000.

c) Imóveis inseridos em sítios históricos, paisagísticos ou arqueológicos acautelados em nível federal – nos casos previstos nas alíneas (a) e (b); na construção em terrenos não edificados e na reforma ou ampliação de edificações, quando destinadas ao uso público ou coletivo e ainda que desprovidas de características relevantes para o patrimônio cultural; na implantação de rotas acessíveis e remoção de barreiras presentes no espaço urbano ou natural, em atendimento às iniciativas do Iphan ou dos demais gestores culturais competentes.

1.3.3. O imóvel não acautelado em nível federal, porém destinado ao uso público ou coletivo, no qual estiver integrado bem escultórico ou pictórico tombado pelo Iphan sujeita-se, no que couber, a esta Instrução Normativa, quando da realização de obras de construção, reforma ou ampliação, conforme a LF 10.098/2000.



1.4. Nos casos previstos para aplicação desta Instrução Normativa, a adoção de soluções em acessibilidade dependerá de apresentação prévia de projeto pelo interessado, para análise e aprovação do Iphan.

2. Tendo em vista a implementação do disposto nesta Instrução Normativa, a atuação do corpo funcional do Iphan e demais gestores de bens culturais imóveis acautelados em nível federal, deverá pautar-se nas diretrizes seguintes, que servirão de fundamentação ao Plano Plurianual de Ação em Acessibilidade do Instituto:

2.1. Promover a capacitação dos quadros técnico e administrativo, apontando para a necessidade de reconhecer a diversidade dos usuários nas diversas ações de preservação, guarda e utilização dos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, de modo a assegurar ao portador de deficiência e à pessoa com mobilidade reduzida, acesso e atendimento adequados.

2.2. Identificar, reunir e difundir informações destinadas a reduzir ou eliminar barreiras para promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, utilizando fontes diversas, tais como pesquisas ergonômicas, investigações sobre materiais, técnicas e equipamentos, legislação, normas e regulamentos, manuais e ajudas técnicas, inclusive através de intercâmbio internacional.

2.3. Elaborar e aperfeiçoar métodos, critérios, parâmetros, instrumentos de análise e de acompanhamento, tendo em vista a avaliação das condições de acessibilidade real e potencial dos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, a fim de orientar a elaboração de diagnósticos e manutenção de registro dos resultados em inventários, bem como a apreciação, aprovação e implementação de projetos de intervenção e a formulação de programas, entre outras práticas.

2.4. Dar ampla divulgação à presente Instrução Normativa, a fim de estimular iniciativas adequadas de intervenção nos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e demais categorias quando couber, para que, sob a aprovação ou orientação do Iphan, incorporem soluções em acessibilidade segundo os preceitos do desenho universal e rota acessível, observada em cada caso a compatibilidade com as características do bem e seu entorno.

2.5. Sistematizar experiências e compilar padrões e critérios, avaliados e aprovados pelas unidades do Iphan, a fim de instruir Manual Técnico destinado a estabelecer parâmetros básicos para acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, e propiciar a atualização permanente dos procedimentos, instrumentos e práticas da Instituição.

2.6. Articular-se com as organizações representativas de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, tendo em vista:

a) O desenvolvimento de ações dirigidas para a associação do tema da acessibilidade com a preservação de bens culturais imóveis acautelados em nível federal e respectivos acervos;

b) Assegurar a sua participação nos processos de intervenção, através da discussão conjunta de alternativas e do acompanhamento e avaliação, a fim de garantir a correta aplicação de soluções em acessibilidade.

2.7. Atuar em conjunto com os agentes públicos e realizar parcerias com os agentes privados e a sociedade organizada, visando:

a) O engajamento do Iphan no planejamento das políticas, programas e ações em acessibilidade da União, no âmbito de sua competência.

b) A elaboração e implementação de programas específicos para acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal.

c) A inserção de critérios para promoção da acessibilidade nos programas de preservação, de revitalização

e de promoção de bens culturais imóveis acautelados em nível federal sob a responsabilidade ou com a participação do Iphan.

d) A compatibilidade de procedimentos entre os diferentes níveis de governo, especialmente no tocante à acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal.

e) A captação e direcionamento de recursos para o financiamento de ações para promoção da acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal.

2.8. Informar aos agentes de interesse, tais como instituições universitárias, organizações de profissionais, órgãos públicos e concessionários, entre outros, que estejam diretamente afetados ao tema da preservação do patrimônio histórico e cultural ou que nele venham a interferir, sobre a ação do Iphan na adoção de soluções para acessibilidade aos bens culturais imóveis acautelados em nível federal.

2.9. Informar ao público em geral sobre as condições de acessibilidade dos bens culturais imóveis acautelados em nível federal, assim como dos demais bens culturais imóveis, de propriedade ou sob a responsabilidade do Iphan.

2.10. Viabilizar recursos financeiros para o cumprimento do estabelecido nesta Instrução Normativa, especialmente para a execução de projetos que envolvam os imóveis de propriedade ou administrados diretamente pelo Iphan.

3. As propostas de intervenção para adoção de soluções em acessibilidade, nos casos previstos nesta Instrução Normativa, atenderão aos seguintes critérios:

3.1. Realização de levantamentos – histórico, físico, iconográfico e documental -, a fim de assegurar a compatibilidade das soluções e adaptações em acessibilidade com as possibilidades do imóvel, em garantia de sua integridade estrutural e impedimento da descaracterização do ambiente natural e construído.

3.2. Estabelecimento de prioridades e níveis de intervenção, de acordo com as demandas dos usuários, favorecendo a capacidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida em manobrar e vencer desníveis, alcançar e controlar equipamentos, dispositivos e ajudas técnicas, observadas as características e a destinação do imóvel.

3.3. Os elementos e as ajudas técnicas para promover a acessibilidade devem ser incorporados ao espaço de forma a estimular a integração entre as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida e os demais usuários, oferecendo comodidade para todos, segundo os preceitos de desenho universal e rota acessível.

3.4. Em qualquer hipótese, os estudos devem resultar em abordagem global da edificação e prever intervenções ou adaptações que atendam às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, em suas diferentes necessidades, proporcionando aos usuários:

a) Alcançar o imóvel desde o passeio ou exterior limítrofes, através de percurso livre de barreiras e acessar o seu interior, sempre que possível e preferencialmente, pela entrada principal ou uma outra integrada a esta.

b) Percorrer os espaços e acessar as atividades abertas ao público, total ou parcialmente, de forma autônoma.

c) Usufruir comodidades e serviços, tais como: bilheterias, balcões e guichês; banheiros; telefones e bebedouros; salas de repouso e de informações; vagas em estacionamentos; lugares específicos em auditórios e locais de reunião; entre outros, devidamente identificados através de sinalização visual, tátil ou sonora, incluindo dispositivos de segurança e saídas de emergência, além da adoção do Símbolo

Internacional de Acesso nos casos previstos na LF 7.405/1985.

d) Informar-se sobre os bens culturais e seus acervos, por meio dos diversos dispositivos e linguagens de comunicação, tais como: escrita, simbólica, braille, sonora e multimídia, colocadas à disposição em salas de recepção acessíveis ou em casa de visitantes adaptadas.

e) Nos casos em que os estudos indicarem áreas ou elementos em que seja inviável ou restrita a adaptação, interagir com o espaço e o acervo, ainda que de maneira virtual, através de informação visual, auditiva ou tátil, bem como pela oferta, em ambientes apropriados, de alternativas como mapas, maquetes, peças de acervo originais ou cópias, entre outras que permitam ao portador de deficiência utilizar suas habilidades de modo a vivenciar a experiência da forma mais integral possível.

3.5. As soluções para acessibilidade em sítios históricos, arqueológicos e paisagísticos devem permitir o contato da pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida com o maior número de experiências possível, através de, pelo menos, um itinerário adaptado, observando-se ainda:

a) A implantação de condições de circulação que permitam a melhor e mais completa utilização do sítio, valendo-se de percursos livres de barreiras e sinalizados que unam, através de rota acessível, as edificações à via pública e aos diversos espaços com características diferenciadas.

b) A adaptação de percursos e implantação de rotas acessíveis deve considerar a declividade e largura de vias e passeios, os centros de interesse e de maior afluência de pessoas, os serviços e fluxos, e demais aspectos implicados na sua implementação.

c) A instituição de um sistema integrado de elementos em acessibilidade, referenciado nos parâmetros técnicos definidos pela ABNT, devendo-se considerar os seguintes procedimentos básicos: a adoção de pisos sinalizadores específicos, rampas e rebaixamento de calçadas; a reserva e distribuição de vagas para estacionamento; a concepção, adequação ou substituição dos elementos da urbanização e do mobiliário urbano; a adequação da sinalização, indicativa ou de trânsito, com especificações de cores, texturas, sons e símbolos.

d) A adoção de soluções complementares associadas à rota ou percurso acessíveis, tais como a utilização de veículos adaptados e mirantes, deve ser prevista em áreas de difícil acesso ou inacessíveis.

3.6. Em exposições temporárias e, quando couber, em locais de visitação a bens integrados, deve-se assegurar o acesso às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, prevendo-se rota acessível devidamente sinalizada e ambiente onde mobiliário, cores e iluminação, sejam compatíveis com a melhor visão e entendimento das obras expostas.

3.7. A intervenção arquitetônica ou urbanística contará com o registro e a indicação da época de implantação, o tipo de tecnologia e de material utilizados, a fim de possibilitar a sua identificação, privilegiando-se os recursos passíveis de reversibilidade, de modo a permitir a inclusão de novos métodos, tecnologias ou acréscimos.

3.8. Em bens culturais imóveis acautelados em nível federal, de uso público ou coletivo, e demais categorias quando couber, deverão ser mantidas à disposição das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, ajudas técnicas, como cadeiras de rodas, além de pessoal treinado para a sua recepção, como parte do conjunto de soluções em acessibilidade.

4. Para fins de maior alcance desta Instrução Normativa, recomenda-se:

4.1. A articulação das Unidades do Iphan com instituições governamentais dos Estados e Municípios, com o objetivo de compatibilizar procedimentos e dirimir dúvidas ou conflitos, decorrentes de imposições legais cumulativas em acessibilidade e incidentes sobre os bens imóveis acautelados em nível federal.

4.2. A incorporação das condições estabelecidas nesta Instrução Normativa aos programas e projetos apoiados financeiramente, por intermédio ou diretamente pelo Iphan, a partir da definição dos procedimentos necessários em cada situação.

4.3. Promover os trâmites necessários para a adoção desta Instrução Normativa como parte integrante dos programas instituídos no âmbito do Ministério da Cultura, nas situações em que a análise e aprovação de projetos sejam de responsabilidade do Iphan como entidade vinculada, notadamente em relação às seguintes categorias de imóveis:

a) Aquelas relacionadas no item 1.3.2.

b) As edificações destinadas à atividade cultural, independente da condição de acautelamento, e submetidas ao Programa Nacional de Apoio à Cultura – PRONAC, observadas as distinções relacionadas ao mecanismo de apoio ao projeto cultural e à natureza do proponente.

5. A cada projeto aprovado, o Iphan indicará um responsável técnico para o acompanhamento, a fiscalização e a avaliação dos trabalhos, o qual permanecerá com o encargo até seis meses após a execução das intervenções.

6. Novos padrões ou critérios definidos pela legislação federal ou norma específica da ABNT, integrarão automaticamente o conjunto de referências básicas desta Instrução Normativa.

7. Nos casos omissos, as soluções e especificações em acessibilidade serão fundamentadas em estudos ergonômicos.

8. Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

MARIA ELISA COSTA

Diário Oficial de 26.11.2003, Seção

## ANEXO 8

### CARTA DO RIO

#### “DESENHO UNIVERSAL PARA UM DESENVOLVIMENTO INCLUSIVO E SUSTENTÁVEL”

---

Reunidas e reunidos no Rio de Janeiro, Brasil, em 12 de dezembro de 2004, na Conferência Internacional sobre Desenho Universal “Projetando para o Século XXI”, profissionais, representantes de ONG e de diversos setores da sociedade civil, de universidades, funcionários e funcionárias de instituições estatais, de organismos internacionais e multilaterais, provenientes de diversos países da América Latina, concordamos com a seguinte declaração:

1. O propósito do desenho universal é atender às necessidades e viabilizar a participação social e o acesso aos bens e serviços a maior gama possível de usuários, contribuindo para a inclusão das pessoas que estão impedidas de interagir na sociedade e para o seu desenvolvimento. Exemplos destes grupos excluídos são: as pessoas pobres, as pessoas marginalizadas por sua condição cultural, racial, étnica, pessoas com diferentes tipos de deficiência, pessoas muito obesas e mulheres grávidas, pessoas muito altas ou muito baixas, inclusive crianças, e outras, que por diferentes razões são também excluídas da participação social.

2. Concebemos o **Desenho Universal** como gerador de ambientes, serviços, programas e tecnologias acessíveis, utilizáveis equitativamente, de forma segura e autônoma por todas as pessoas – na maior extensão possível – sem que tenham que ser adaptados ou readaptados especificamente, em virtude dos sete princípios que o sustentam, a saber:

- Uso equiparável (para pessoas com diferentes capacidades);
- Uso flexível (com leque amplo de preferências e habilidades);
- Simples e intuitivo (fácil de entender);
- Informação perceptível (comunica eficazmente a informação necessária)
- Tolerante ao erro (que diminui riscos de ações involuntárias);
- Com pouca exigência de esforço físico e
- Tamanho e espaço para o acesso e o uso.

3. Reconhecemos o valor do conceito emergente de **Desenvolvimento Inclusivo**, que tenta expandir a visão de desenvolvimento, reconhece a diversidade como aspecto fundamental do processo de desenvolvimento sócio-econômico e humano, reivindica a contribuição de cada ser humano para o processo de desenvolvimento e, em vez de implantar políticas e ações isoladas, promove uma estratégia integrada em benefício das pessoas e da sociedade como um todo. O Desenvolvimento Inclusivo é uma ferramenta eficaz para a superação da exclusão social que prevalece no mundo e, conseqüentemente, para se conseguir avançar na erradicação da pobreza.

4. Concebemos o **desenvolvimento humano sustentável** como uma forma produtiva de entender as políticas sociais, considerando os vínculos entre crescimento econômico, distribuição equitativa dos benefícios do crescimento e convivência harmoniosa com o meio ambiente.

5. Consideramos que a situação de pobreza e exclusão social atinge milhões de pessoas no mundo todo, impede o desenvolvimento humano e uma existência digna e com qualidade – e que na América Latina e no Caribe esta situação atinge mais da metade de sua população. Estamos também convencidas e convencidos de que esta situação de exclusão e pobreza, bem como a desigualdade, as doenças, a insegurança, a contaminação e a degradação ambiental e o desenho inadequado são perigos públicos, que afetam muitas pessoas e ameaçam a todas.

6. Neste contexto de domínio do desenvolvimento pela exclusão, propomos os seguintes desafios:

- Como aplicar os princípios do Desenho Universal quando existem pessoas cuja principal preocupação não é o “amanhã”, mas a incerteza quanto à próxima refeição ... ou que não têm moradia ou a mais básica assistência de saúde?
- Como tornar tais princípios consistentes com o fato de que para a maioria da população mundial não existem os conceitos de “padrões básicos”, “códigos de edificação”, “regulamentações”?
- Nesta situação, que sentido real têm serviços como “o banheiro”, “a cozinha”, “o vestíbulo”, “a rampa”, “a iluminação”, “a acústica”?
- E, principalmente, como acrescentar qualidade de vida aplicando o Desenho Universal?

7. Salientamos que a aplicação no presente de um desenho inadequado de programas, serviços e infraestrutura gera inacessibilidade e perpetua condições de exclusão para o futuro. Consideramos inaceitável que recursos públicos continuem sendo utilizados para a construção de qualquer tipo de barreira.

8. Concordamos que o Desenho Universal deve se transformar num componente imprescindível das políticas e ações que promovem o desenvolvimento, para que este atinja um caráter verdadeiramente inclusivo e contribua eficazmente para a redução da pobreza no mundo.

9. Concordamos também, que para avançar na direção de um **Desenho Universal para um Desenvolvimento Inclusivo Sustentável**, toda nova ação terá de:

- ser planejada, equilibrando aspectos legais, de direitos, econômicos, tecnológicos e culturais locais;
- atender necessidades autênticas da comunidade;
- contar com a participação dos interessados;
- incorporar os critérios do Desenho Universal, para evitar que os investimentos gerem custos extras para adaptações necessárias no futuro;
- aplicar materiais e tecnologias disponíveis no local, ao mais baixo custo possível;
- planejar a manutenção com os meios locais e
- proporcionar capacitação adequada para permitir a aplicação técnica cada vez mais extensa do desenho universal.

10. Estamos convencidas e convencidos de que para conseguir que o Desenho Universal se transforme num instrumento a serviço do Desenvolvimento Inclusivo, é necessário que todos os atores envolvidos nestes temas (Estados e governos, setor privado, sociedade civil, organizações da sociedade civil, universidades, profissionais e organismos internacionais e regionais) desempenhem ativamente seus papéis e considerando que devem seguir as seguintes linhas de ação:

- Que os governos desenvolvam esforços para conseguir instrumentos jurídicos que façam com que o

Desenho Universal seja aplicado permanentemente e que este seja um componente transversal nos planos nacionais de desenvolvimento e nas políticas públicas.

- Que o setor privado seja atraído para a aplicação do Desenho Universal no desenho de produtos e serviços, que este tema se transforme num assunto de interesse público.
- Que as universidades promovam o Desenho Universal na formação das profissões relacionadas ou afins a este conceito incentivando pesquisas que permitam a expansão, a aplicação e o desenvolvimento do Desenho Universal.
- Que os profissionais diretamente relacionados com o Desenho Universal forneçam orientação técnica para conseguir sua aplicação mais eficaz e eficiente, voltada para o desenvolvimento e a inclusão social.
- Que as organizações, no momento mais conscientes da necessidade do Desenho Universal, contribuam para disseminar o conceito em outros setores da sociedade civil e exerçam um papel ativo de vigilância social para que se avance permanentemente na acessibilidade e inclusão através de sua aplicação efetiva.
- Que os organismos internacionais e regionais avancem no instrumental jurídico com suporte de normas técnicas internacionais e regionais, que promovam a aplicação sustentável do Desenho Universal a serviço do Desenvolvimento Inclusivo.
- Que os organismos multilaterais de crédito transformem o Desenho Universal num tema do desenvolvimento, promovam seu avanço, sua aplicação prática, pesquisa e difusão com recursos econômicos e o adotem como uma norma básica para a elaboração de projetos, e como um requisito para a aprovação de empréstimos aos países.

11. Pensamos que todos os esforços e ações realizados neste sentido serão mais fortes e eficazes se avançarmos numa agenda comum sobre o Desenho Universal e o Desenvolvimento Inclusivo e construirmos alianças e parcerias entre os diferentes setores e atores envolvidos. Mas continua necessária a criação de redes promotoras destes temas, que contribuam para sua disseminação e debate construtivo, para potencializar os diferentes esforços.

12. Finalmente afirmamos que estamos profundamente convencidas e convencidos de que se trabalharmos na construção de um mundo guiado pelos princípios do Desenho Universal e do Desenvolvimento Inclusivo, este será um mundo melhor, mais pacífico, mais habitável, mais equitativo e, inexoravelmente, com melhor qualidade de vida.

Rio de Janeiro, 12 de dezembro de 2004.

**ANEXO 9****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 Rnijnik – 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, Bicletas 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

Ferrovários, 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