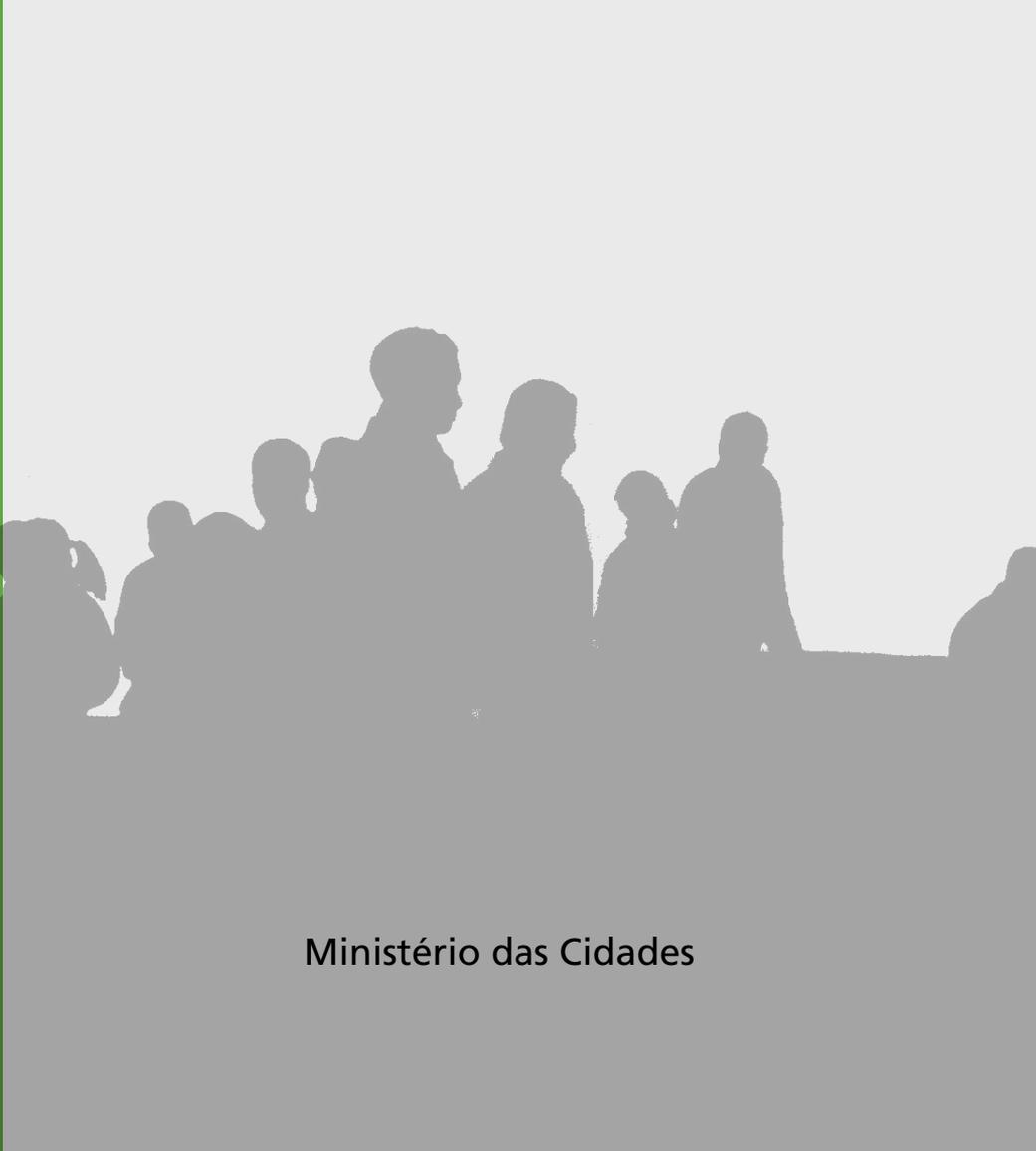




# BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA



Ministério das Cidades

# A visão de Cidade

“A cidade que buscamos há que ser mais racional e mais democrática: a distribuição dos espaços há que ter relação direta com a quantidade de pessoas que os utilizam. Há que ser mais saudável, menos barulhenta, menos poluída. Há que ser plenamente acessível, sem barreiras aos deslocamentos dos cidadãos. Enfim, há que ser mais humana, porque mais adequada ao convívio das pessoas.

Somente avançamos na construção desta almejada cidade focando nossa atenção nas pessoas antes que nos veículos, priorizando os modos de transporte coletivo, não-motorizados e pedestres, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ambientalmente sustentável.”

Fala do Ministro de estado das Cidades no lançamento do Programa Brasil Acessível em 2 de junho de 2004.

O Ministério das Cidades inovou quando tomou como objeto a cidade em seu conjunto, reconhecendo que os imensos desafios urbanos do país precisam ser encarados como política de Estado. Por isso, a nova política 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.

## O desafio

As cidades constituem-se no palco das contradições econômicas, sociais e políticas e o sistema viário é um espaço em permanente disputa entre diferentes atores, que se apresentam como pedestres, condutores e usuários de automóveis, caminhões, ônibus e motos. A existência de barreiras econômicas, sociais e sobretudo físicas (arquitetônicas) atinge de forma mais contundente as populações mais pobres e menos protegidas, cujas circulação e acessibilidade ao espaço urbano são drasticamente reduzidas, impedindo o deslocamento de pessoas com deficiência e outras que possuem dificuldades de locomoção.

O Ministério das Cidades tem como desafio ampliar a visão dos problemas de circulação, de modo a incorporar dimensões econômicas e sociais normalmente não consideradas. Trata-se de reconhecer a existência de uma crise de mobilidade que engloba as questões de transporte público e trânsito, exigindo soluções que superem análises fragmentadas.

Nesse sentido, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SeMob - desenvolveu o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam a proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de forma socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Essa nova abordagem tem como centro das atenções o deslocamento das pessoas e não dos veículos, privilegiando as que possuem restrição de mobilidade.

Um dos desafios colocados para todos os municípios brasileiros é a inclusão de parcelas consideráveis da população na dinâmica das 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.

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

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

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

Este projeto de resgate da cidadania não poderia ser feito somente com o trabalho de setores isolados e será 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.

# ACESSÍVEL





## As pessoas com restrição de mobilidade e deficiência

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

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

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

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

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

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

# O Programa Brasil Acessível

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

## A Implementação

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

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

Na segunda etapa, os municípios elaboram um plano diretor de acessibilidade, compreendendo a alteração da legislação municipal necessária para evitar-se a construção de novas barreiras arquitetônicas, as intervenções emergenciais para a garantia da circulação e acesso aos serviços essenciais, bem como ações a médio e longo prazo.

Na terceira etapa são elaborados os projetos executivos e realizadas as intervenções propostas no plano diretor de acessibilidade.

## Ações Previstas

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

## Instrumentos para sua implementação

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

# As Legislações e o Decreto no 5296/04

Após quatro anos da aprovação das Leis no 10.048 e 10.098 de 2000, o Governo Federal, juntamente com todos os setores da sociedade, envolvidos direta ou indiretamente com os temas abordados pelos respectivos instrumentos, instituiu-se um Fórum de discussão, que culminou com a assinatura do Decreto no 5.296 em 02 de dezembro de 2004.

Com a assinatura do Decreto, o Brasil conclui o conjunto de Instrumentos Urbanísticos que orienta todos os seguimentos da sociedade envolvidos na construção das Cidades para Todos, juntamente com o Estatuto das Cidades e os respectivos Planos Diretores Municipais.

O País, além de possuir 82% da população morando nas áreas urbanas das cidades, a atenção às pessoas portadoras de deficiência, idosos e as pessoas com dificuldade de mobilidade tende a crescer.

Atuar na adequação da cidade existente e na sua expansão está sendo o desafio para todos os profissionais que direta ou indiretamente deverão ser sensibilizados e capacitados em relação ao Decreto no 5.296/04. O papel do Governo Federal em relação ao Decreto é de divulgar e orientar as instituições de ensino, empresas prestadoras de serviços, profissionais que atuam na área, governos estaduais e municipais, apontando as responsabilidades de cada um no cumprimento das regras contidas nas legislações.

A acessibilidade nos espaços públicos urbanos e na infra-estrutura e serviços de transporte coletivo com o conceito do desenho universal, remete ao governo local a responsabilidade na implantação de sistemas de mobilidade urbana acessível, com as regras e prazos estabelecidos no decreto. Incluir este conceito de acessibilidade no, Plano Diretor, Legislações específicas, Código de Obras ou de Posturas e o Plano Diretor de Transporte e Mobilidade, constitui um conjunto de instrumentos municipais, complementares ao Decreto Federal, fundamentais para a construção da Cidade Acessível a todos.



# CIDADES

# Quadro Resumo Orientativo

Decreto nº 5296 de 02 de dezembro de 2004, que regulamenta as leis nº 10.098/2000 e 10.048/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção da acessibilidade das pessoas portadoras 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

Principais abordagens do decreto	Onde se aplica	Aplicação imediata	Prazo para elaboração da norma	Prazo para implantação	Início da vigência
Prioridade a pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida	Órgãos da administração públicos direta, indiretos e fundacional; empresas prestadoras de serviço público; instituições financeiras; estabelecimentos públicos ou privados de atendimento a saúde.	Sim	Imediato (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Acessibilidade arquitetônica e urbanística	Concepção e a implantação de projetos arquitetônicos e urbanísticos; Vias; logradouros públicos; espaços de uso público; praças; parques; entorno e interior das edificações de uso público e coletivo; entorno e áreas internas de uso comum nas edificações de uso privado multifamiliar; adaptação de bens culturais imóveis; mobiliários e equipamentos urbanos.	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Nas edificações de uso público já existentes	Edificações administradas por entidades da administração pública, direta e indireta, ou por empresas prestadoras de serviços públicos e destinados ao público em geral; locais de reunião, esporte, espetáculos, conferências; instituições de ensino público.	Não 30 meses após a publicação	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	02/06/2007	02/12/ 2004
Nas edificações de uso coletivo já existentes.	Teatros, cinemas, auditórios, estádios, ginásios de esporte, casa de espetáculos, salas de conferências; instituições de ensino privado.	Não 48 meses após publicação	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	02/12/2008	02/12/ 2004
No mobiliário urbano	Nos espaços públicos e edifícios	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/04
Acessibilidade na habitação de interesse social	Edificações de uso multifamiliar e habitação de interesse social	Sim	Já existente (ABNT NBR 9050:2004)	Imediato	02/12/ 2004
Acessibilidade aos bens culturais imóveis	Patrimônio público, espaços destinados à cultura.	Sim	25/11/2003 (Instrução Normativa nº1 do IPHAN) (NBR 9050)	Imediato	02/12/ 2004

## Nos sistemas de transporte coletivo

Principais abordagens do decreto	Onde se aplica	Aplicação* imediata	Prazo para elaboração da norma		Prazo para implantação	
			ADAP	FAB	ADAP	FAB
Acessibilidade no Transporte Rodoviário urbano, intermunicipal, interestadual e metropolitano	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infra-estrutura.	Não* (INMETRO/ ABNT)	12 meses após decreto 02/12/ 2005	12 meses após decreto 02/12/ 2005	120 meses após o decreto 02/12/ 2014 renovação da frota	24 meses após a norma 02/12/ 2007
Acessibilidade no Transporte Aquaviário	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infra-estrutura.	Não* (INMETRO/ ABNT)	36 meses após decreto 02/12/ 2007	24 meses após o decreto 02/12/ 2006	54 meses após a norma 02/06/ 2010	36 meses após a norma 02/12/ 2009
Acessibilidade no Transporte Metroferroviário e Ferroviário	Empresas concessionárias e permissionárias e as instâncias públicas responsáveis, veículos, equipamentos e infra-estrutura.	Sim (ABNT NBR 14021:2005)	ABNT NBR 14021/14020	ABNT NBR 4021/14020	120 meses após decreto 02/12/ 2014 8% aa	36 meses após o decreto 02/12/ 2007

\*O processo de elaboração e revisão das normas não impede que sejam implantados sistemas de transportes acessíveis com famílias de veículos atendendo as regras do Decreto nº 5296/04.

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

## Publicações

Dentre as várias ações e instrumentos, previstos no desenvolvimento do Programa Brasil Acessível, uma delas é a Publicação de conteúdos temáticos específicos do Programa. No momento destacamos os seguintes Cadernos e seus conteúdos:

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

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

**CADERNO 3 : GUIA DE ORIENTAÇÃO PARA IMPLEMENTAÇÃO DO DECRETO No 5.296/04** – Traz orientações para implementação do Decreto No 5.296/04, que regulamenta as Leis no 10.048/00 e 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 infraestrutura urbana, combinação de todos os modos de transporte coletivo, os respectivos equipamentos de apoio ao usuário, em especial as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como os procedimentos operacionais adequados.

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

## Novas fontes de financiamento

No Plano Plurianual de 2004/2007 a Secretaria de Mobilidade é responsável pelo Programa Mobilidade Urbana, que contém duas ações denominadas “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”

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, nossa 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 infraestrutura para a mobilidade urbana, lançado no dia 23 de agosto de 2005, 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 com população superior a 100 mil habitantes.

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 e 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 novas 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

# Controle Social

O Ministério das Cidades, através de uma ação democrática, descentralizada e com participação popular, promoveu a realização da 1 Conferência das Cidades, em 2003, onde foi eleito o Conselho das Cidades e abordadas as diretrizes da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano – PNDU. Para a 2 Conferência das Cidades, em 2005, foram eleitas quatro campanhas de mobilização como forma de ampliar o debate e mobilizar a sociedade para viabilizar a efetivação dos principais instrumentos da PNDU. Dentre essas o Campanha de Mobilização para o Programa Brasileiro de Acessibilidade – Brasil Acessível - que tem como objetivo estimular os governos municipais e estaduais a aderirem ao programa e estabelecerem projetos municipais de acessibilidade. Outro objetivo é sensibilizar a comunidade sobre esse tema e estimular o controle social sobre as ações das diferentes esferas de governo.

O Conselho das Cidades se consolidou como um espaço democrático de discussão das políticas públicas urbanas entre os segmentos sociais. Através de Comitês temáticos nas áreas de planejamento territorial, saneamento ambiental, habitação, transporte e mobilidade urbana e trânsito, o Conselho das Cidades debateu e aprovou as diretrizes para a política de Transporte e Mobilidade Urbana.

## Fórum do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana

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



## Participação no CONADE

O Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência – CONADE, vinculado à Secretaria Especial de Direitos Humanos, é constituído, paritariamente, por representantes de instituições governamentais e da sociedade civil e tem como um dos objetivos zelar pela efetiva implantação da Política Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência.

Como uma das políticas de integração na temática de acessibilidade a Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana é representada no CONADE, possibilitando assim que o Conselho acompanhe a implementação do Programa Brasil Acessível.

## Participação no Grupo de Trabalho INMETRO/ABNT

O Ministério das Cidades participa do Grupo de Trabalho – GT Acessibilidade/ INMETRO/ ABNT, que trata da revisão e elaboração de normas técnicas para veículos de transporte coletivo de passageiros, conforme estabelecido no Decreto nº 5296/04.



# BRASIL ACESSÍVEL

PROGRAMA BRASILEIRO DE ACESSIBILIDADE URBANA

Secretaria Nacional  
de Transporte  
e da Mobilidade Urbana

Ministério  
das Cidades

