

ATA CPA 34/2024

COMISSÃO PERMANENTE DE ACESSIBILIDADE – CPA

Reunião de 09/09/2024 – início: 14h / término: 17h

Local: Vídeo Conferência – Teams

PARTICIPANTES: Silvana Serafino Cambiaghi/CAU-SP/Presidente da CPA; Jessica Michelutti Zago/SMPED/Secretária Executiva da CPA; Adile Maria Delfino Manfredini/OAB-SP; Amanda Morelli Rodrigues/SEHAB; Denise Bittencourt/SEDPcD; Eduardo Flores Auge/SMPED; Elisa Prado/IAB-SP; Flávio Adauto Fenólio/SMPED; Graziela Burrini Silva/SME; João Carlos da Silva/SMPED; José Renato Soibelman Melhem/SMPED; Ligia Palma de Barros Latorre Lobo/SGM; Luis Fernando Lessa/SMUL; Luiz Massayuki Sampaio Ito/SME; Marcelo Panico/Fundação Dorina; Maria Fernanda Willy Fabro/SMSUB; Márcia Tiekô Omoto Yamaguchi/SIURB; Matheus Sabadin Bueno/SPObras; Priscila Fernandes Libonati/SMPED; Robinson Xavier de Lima/SPTTrans; Ronaldo Bueno/SMT; Stefania Regina de Souza/SPObras.

FALTAS JUSTIFICADAS: Francisco de Oliveira Soares/SVMA.

CONVIDADOS: Antonio Madeira/SMT; Eduardo Henrico da Silva Oliveira/Consenge; Rodrigo Marioti Nibi/Consenge; Rogério Romeiro/Rogério Romeiro Arquitetura.

ASSUNTOS TRATADOS:

REVISÃO ABNT NBR 15320 Acessibilidade à pessoa com deficiência no transporte rodoviário - Promoção de Arquivamento do Ministério Público Federal

A Secretária Executiva começou a Reunião lendo o ofício proposto pela Presidente, Silvana Cambiaghi, em resposta ao Ministério Público Federal, conforme segue:

“Ofício nº 71-SMPED/CPA/2024

Ref.: Promoção de Arquivamento - Ref.: Inquérito Civil nº 1.34.001.006945/2018-29

Prezado Senhor Promotor,

A CPA desde 1996, data de sua criação, teve um papel preponderante na mudança de paradigmas da acessibilidade às pessoas com deficiência na cidade de São Paulo, onde muitas destas ações acabaram se estendendo para todo o Brasil, e muitas delas foram adotadas nas Normas Técnicas de Acessibilidade da ABNT.

Dentre inúmeros feitos da CPA estão as decisões colegiadas das plenárias, que impediu inúmeras vezes o excesso de zelo pela pessoa com deficiência e que prejudicasse seu direito constitucional de “ir e vir”, tais como impedir a emissão do “Certificado de Acessibilidade” em locais de reunião, restaurantes e demais usos, considerando apenas o acesso no pavimento térreo, utilizando a “TESE” da “proteção à pessoa com deficiência”, ou seja, para não a colocar em risco no caso de “sinistros”!

Em 1978, o Movimento dos Direitos das Pessoas com Deficiência - MDPD abriu um processo contra o Metrô, uma vez que este não tinha acesso e não era permitido seu uso por pessoas com deficiência. A alegação para tal fato era baseada na segurança destas pessoas. O Metrô demonstrava, com Laudos, Pareceres e por todos os meios,

que se uma pessoa em cadeira de rodas, utilizando órtese ou prótese que prejudicassem seu deslocamento, ao utilizarem os trens em suas cadeiras de rodas, ou com outras órteses colocariam suas vidas em risco em caso de algum sinistro.

Em 1988, ou seja, 10 anos depois, houve ganho de causa do MDPD no Supremo e o Metrô foi obrigado a estabelecer acesso a todas suas estações, portanto decorridos 36 anos deste evento, voltamos a presenciar novamente o uso do álibi da segurança para impedir que pessoas em cadeira de rodas viajem em ônibus rodoviários e de fretamento em próprios equipamentos de locomoção como podemos observar sua utilização em ônibus e urbanos, micro-ônibus, vans e táxi acessíveis.

Considerando que países da Europa, EUA, Canadá, e outros da América do sul, utilizam ônibus do tipo rodoviário que possibilitam em primeira opção a viagem em sua própria cadeira de rodas, possibilitando, portanto, o embarque e desembarque com autonomia em todas as paradas necessárias, sem ter sido negligenciado a segurança por estes países, reconhecidos por seu cuidado, e respeito a todas as pessoas, independentemente de sua condição física.

Com base no exposto, somos contra o arquivamento do processo e devemos prosseguir de forma a garantir a opção da pessoa com deficiência viajar em sua própria cadeira de rodas sem ser carregado, que em função de sua condição física pode ser um risco a sua segurança, além do constrangimento e exposição aos funcionários que também podem sofrer lesões.

Para atingir esta meta podemos contar com a expertise de engenheiros da indústria encarregadora brasileira, uma das maiores do mundo, exportando para os países citados os ônibus realmente acessíveis.

Seguem fotos e relatos em anexo de diversas pessoas com deficiência que já utilizaram esse meio de transporte em suas cadeiras de rodas.

Relato Regina Cohen - Arquiteta Rio de Janeiro - RJ

Relato Laura Martins - autora do Blog Cadeira Voadora

Relato Ricardo Shimosakai - Consultoria e Treinamento em Acessibilidade e Inclusão

Jairo Marques - Jornalista Folha de São Paulo.

Silvana Serafino Cambiagli - Arquiteta São Paulo – SP”

A Comissão acatou o documento, se posicionando contra o arquivamento do processo, solicitando prosseguimento de forma a garantir a opção da pessoa com deficiência.

Por fim, foi juntado ao documento, relatos e testemunhos de pessoas com deficiência sobre o mesmo teor e solicitado seu envio em resposta ao Ministério Público Federal.

Rota Acessível - SMT – Barra Funda

Junto a representantes de SMT foram visualizadas peças gráficas até então encaminhadas por e-mail ao Coordenador de CADU onde foram observados os itens a seguir, onde casos similares devem também ser avaliados:

1. Adequação da sinalização horizontal em ciclovia quando travessia de pedestres.
2. Adequação das faixas (faixa de serviço e faixa de acesso) que se encontram em posição invertida. Eliminar faixa de acesso nas ocasiões onde o piso direcional já se encontra aplicado de forma a garantir piso direcional em faixa livre.
3. Avaliar e adequar de forma geral, continuando com o piso direcional até o fim do escopo do projeto, excetuando quando encontrada calçada contígua com faixa livre igual ou inferior a 1,20m, quando aí sim, conforme NBR16.537, pode ser utilizada linha-guia.
4. Junto a abrigos de ônibus encontrado, solicitado: 4.1) adequar o local de embarque e desembarque à NBR16.537; 4.2) reposicionar a propaganda que se encontra em diagonal. Admitiu-se que a proposta apresenta inadequação da calçada por não garantir adequada faixa livre e sinalização tátil. Disso foi solicitado deixar clara a informação em projeto dessa inadequação. Foi colocada nesta reunião solução alternativa (alargamento de calçada, mudança de posição do abrigo, eliminação do abrigo). Entendido que, enquanto não possibilitada melhor adequação, o apresentado é adequação razoável, melhor que não ter o abrigo ou não ter o piso tátil ou mesmo um excesso de pisos táteis.
5. Adequar “DETALHE "2" - GUIA REBAIXADA TIPO I-B”.

O Projeto recebeu MANIFESTAÇÃO FAVORÁVEL mediante a adequação das peças gráficas ao colocado nesta reunião e envio para verificação por CADU, sem necessidade de retornar em reunião.

SEI 6020.2024/0041431-1 - Atos Normativos: Procedimento Interno - Rota Acessível Marechal Deodoro

Junto aos representantes da SMT foram visualizadas peças gráficas até então encaminhadas por e-mail ao Coordenador de CADU, onde o Colegiado deliberou que as considerações técnicas apontadas foram acatadas e encartadas por esta Comissão no Projeto Rota Acessível Mal. Deodoro - REVISÃO CPA 2 (110363097) no SEI supracitado.

Observou que as justificativas técnicas das impraticabilidades foram apresentadas, tendo a obtenção da ciência deste Colegiado, tais como, citou exemplificadamente: os diversos postes e obstáculos similares situados nas proximidades das travessias estão indicados como “remanejar”, além disso, ressaltou notas constantes nas peças gráficas demonstrando a impraticabilidade de atendimento de algumas dimensões de abas dos rebaixamentos com fins de travessias não atendendo ao item 6.12.7.3 da Norma ABNT NBR 9050.

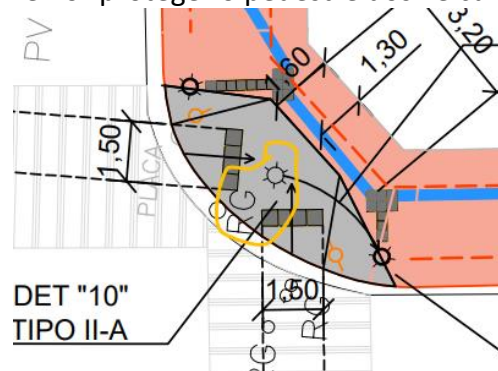
Diante do exposto, o Projeto recebeu MANIFESTAÇÃO FAVORÁVEL mediante a

adequação das peças gráficas ao colocado nesta reunião e posterior envio para verificação por CADU, sem necessidade de retornar em reunião da Comissão.

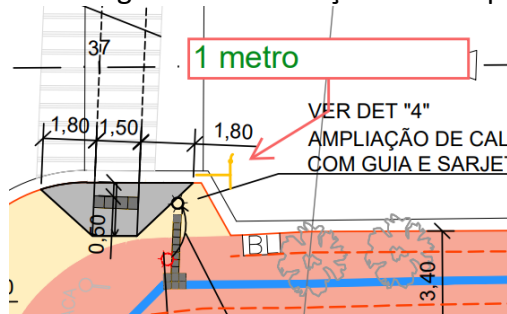
Rota Acessível - SMT - Ipiranga

Junto a representantes de SMT foram visualizadas peças gráficas até então encaminhadas por e-mail ao Coordenador de CADU onde foram observados os itens a seguir:

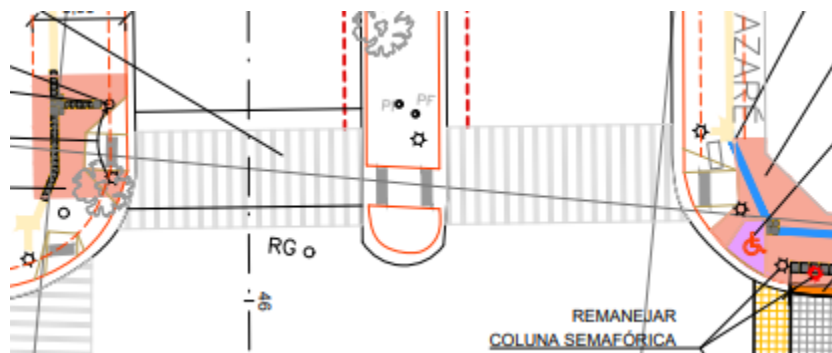
1. Adequação das faixas (faixa de serviço e faixa de acesso) que se encontram em posição invertida. Eliminar faixa de acesso nas ocasiões onde o piso direcional já se encontra aplicado de forma a garantir piso direcional em faixa livre.
2. Alinhar os rebaixamentos de forma a melhor conduzir a pessoa com deficiência visual ao lado oposto.
3. Eliminar faixa de acesso nas ocasiões onde o piso direcional já se encontra aplicado de forma a garantir piso direcional em faixa livre.
4. Adequar a botoeira para fora da aba de acomodação do rebaixamento de calçada.
5. Adequar a botoeira à distancia estabelecida, conforme Ata CPA 27/2024, inferior a 40cm da aba.
6. Colocar balizador em locais onde ocorre rebaixamento total da calçada na esquina de forma a melhor proteger o pedestre dos veículos em conversão.



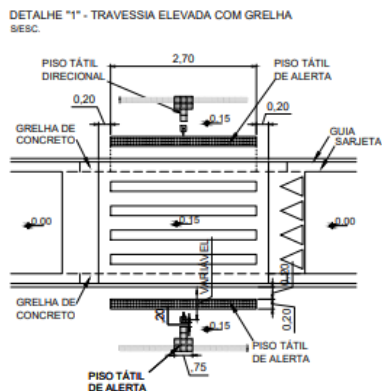
7. Garantir a distância de um metro entre o fim da aba de acomodação do rebaixamento e o fim do alargamento das calçadas na esquina.



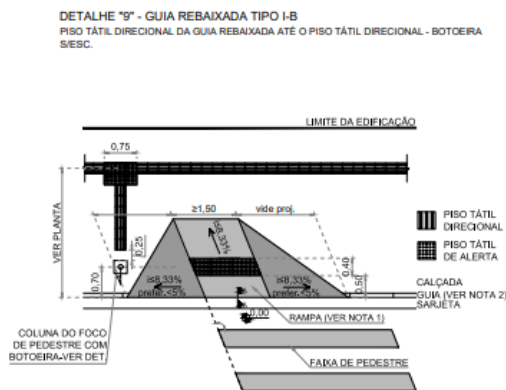
8. Alargar o vão do rebaixamento situado no canteiro central para 1,50m livre, bem como alinhar rebaixamentos opostos.



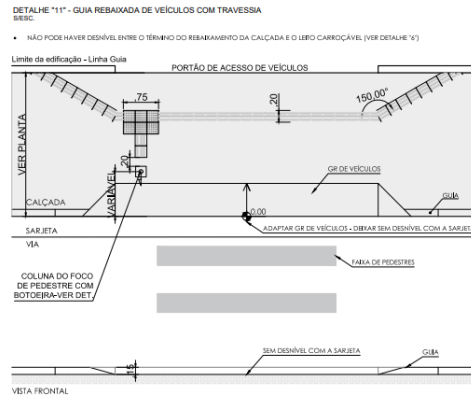
9. Avaliar e adequar de forma geral, continuando com o piso direcional até o fim do escopo do projeto, excetuando quando encontrada calçada contígua com faixa livre igual ou inferior a 1,20m, quando aí sim, conforme NBR16.537, pode ser utilizada linha-guia.
10. Corrigir posição da botoeira no DETALHE I – TRAVESSIA ELEVADA.



11. Corrigir DETALHE 9 adequando sinalização horizontal da faixa de travessia.



12. Corrigir DETALHE 11 adequando como rebaixamento de calçada com fim de travessia.



O Projeto recebeu **MANIFESTAÇÃO FAVORÁVEL** mediante a adequação das peças gráficas ao colocado nesta reunião e envio para verificação por CADU, sem necessidade de retornar em reunião.

Reunião encerrada.