**Relatório da visita à garagem da SPTrans**

**Realizada na data 15/06/2023**

Local: garagem da SPTrans no Pari

No dia 13/6 o sr. José Carlos me passou o recado do Sr. Simão que no dia 15 seguinte haveria uma avaliação dos veículos utilizados pelas empresas para o transporte da população. Nesse dia também estendeu o convite para a Silvana, representante das mães dos autistas na reunião da discussão da revisão do regulamento do serviço Atende+ e também à presidente do CMPD, Marly dos Santos.

Soube que ele havia buscado vários modelos de ônibus e van do Atende+ para ser avaliado e que a avaliação estava sendo feita porque alguns munícipes alegam não conseguir entrar nos ônibus.

Ofereceram-me transporte e cheguei ao local as 9:45. Estava havendo treinamento de funcionários numa das salas. Estava chovendo. Fui encaminhada à sala de reunião na gerência. Lá estavam Sr. Simão, Sr. José Carlos, Sr. Robinson e mais dois homens dos quais não lembro o nome. Aguardamos o rapaz que fez a solicitação. Seu nome é Marcelo, tem ossos de vidro e mais 2 síndromes. Veio acompanhado da esposa.

Todos presentes, sem ser eu e o Marcelo, eram engenheiros. Foi-nos apresentado um cronograma da visita, para ser feita de maneira bem técnica em busca de dados específicos dos carros e das cadeiras de rodas. Inicialmente, mesmo dentro da sala, tiraram as medidas das cadeiras.

Depois nos dirigimos a um galpão coberto, galpão de pintura como chamaram, e os veículos entravam e nós entravamos nos veículos e eles avaliavam todas as dificuldades e o que poderiam solucionar.

O primeiro foi a van do Atende+:

* Veículo de modelo novo
* Todas as presilhas funcionando
* Elevador funcionando perfeitamente
* Salientei a posição do “puts” (lugar onde a pessoa se segura) que aquela estava correta mas que havia outras instaladas de maneira errônea que não dava segurança.
* A motorista, bem informada, colocou o cinto como de 3 pontos. (coisa que a maioria nem sabe fazer)
* Ao subir Marcelo pergunta sobre a trava frontal do elevador, se ela o seguraria, isto é, se evitaria que a cadeira de rodas andasse. Um dos engenheiros testou e a aba se mexeu. Então ele concluiu que não o seguraria. O sr. José Carlos nada informou, mas eu reparei que a cadeira não havia chego para trás o suficiente para travar a aba. Então quando o rapaz deu ré para entrar no veículo eu mostrei ao engenheiro que ela estava travada e inclusive como ela seria destravada. Por que saliento isso: Muitos embarques são feitos em pisos irregulares e a aba não destrava o que impede a entrada no elevador. Muitos motoristas forçam e chegam a quebrar o sistema de segurança. Esta trava é útil, por não deixar o usuário cair, entretanto pode dificultar a entrada ou saída se estiver no piso irregular.
* Quando o Marcelo adentrou foi verificado para que o cinto não fosse muito apertado para evitar fraturas.
* Ele ainda destacou que não usa o Atende+ por não ter rotina e suas consultas são marcadas por especialistas e por vezes com prazo menor de 20 dias para ele solicitar uma eventual. Por esse motivo ele precisa de utilizar o transporte de ônibus, metrô ou trem.

O segundo veículo foi um de piso alto:

* A PEV – Plataforma elevatória veicular - funcionou perfeitamente
* Foi colocado o cinto de segurança.
* O espaço também foi razoável.
* O Marcelo também conseguiu entrar, mas destacou que não é o veículo que está disponível na linha que ele utiliza.
* Eles aproveitaram para fazer testes de segurança nas laterais para entrada de pessoas em pé no elevador.

Nos dois outros veículos de piso baixo, com entrada por rampa, a cadeira de rodas do Marcelo não conseguiu entrar porque a largura do corredor era menor do que a largura da cadeira de rodas dele. Saliento que a cadeira que ele estava utilizando é a oferecida pelo SUS atualmente.

Eu consegui entrar nos dois veículos: um com e outro sem o bastão do lado motorista. Mostrei também detalhes do chanfro do lado esquerdo que facilita a manobra. Mostrei também a dificuldade de manobra interna porque a cadeira perde tração por conta do degrau que se forma quando a rampa está aberta. Saí de ré nas duas oportunidades. O espaço de manobra interna para minha cadeira foi suficiente, mas já não seria no caso do Marcelo por ser mais comprida.

Expliquei também que não é possível prender as cadeiras motorizadas ao chão com aquele sistema, teria de ser como das vans. Por esse motivo demonstrei que utilizo o cinto na cadeira para impedir que ela gire com a força centrípeta quando o veículo faz a curva para o lado em que a cadeira está jogando-a para o outro lado.

O último veículo foi o sonho de consumo para pessoas em cadeira de rodas onde o Marcelo conseguiu entrar, mas que também não está disponível na linha que ele utiliza. Ônibus de piso baixo central, onde não precisa passar pelo corredor. Espaço para duas cadeiras de rodas. Fixação no solo e não só por cinto de segurança. Apenas fiz uma observação que a Mirna da CPA tinha denunciado e verifiquei em loco. Para cadeiras manuais eles oferecem um espaço onde o cadeirante fica de costas para o guarda corpo e o guarda corpo contém o acento para pessoa com deficiência visual com cão guia. Ao ser fixada o acento fica machucando as costas da pessoa e não permitindo a fixação adequada da cadeira.

No início, ainda na sala da gerência o Sr. Simão fala que esta avaliação é de suma importância para ser levada junto a uma solicitação de revisão da norma da ABNT 15570 de construção de veículos de transporte urbano. Um dos motivos é a largura do corredor que deve ser superior ao de 0,70m máximo permitido pela norma, o espaço de ancoragem que também deve ser aumentado e a fixação no solo das cadeiras.

Por fim voltamos para a sala e o Marcelo questiona se será possível ter o último modelo verificado, na linha que ele utiliza ao qual foi respondido que seria verificado a disponibilidade do modelo na concessionária que serve o seu endereço.