

Jurandir aprova prazos no decreto, afirmando que eles impelem o administrador a agir

Em pronunciamento na abertura do III Encontro sobre Acessibilidade, o presidente da ANTP e secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, Jurandir Fernandes, disse que, com o decreto, foram estabelecidas “responsabilidades concretas, com prazos”, acrescentando que nada é melhor do que prazos para que os governantes sejam impulsionados e se organizem adequadamente em bases concretas. “A fase dos sonhos foi importantíssima, e ainda é, mas vem vindo aí a fase das concretizações”, afirmou.

Participação. Jurandir Fernandes ressaltou a importância da participação das organizações que se preocupam com a questão da acessibilidade de pessoas com deficiência, creditando a elas a conquista do decreto.

Acrescentou que essa participação deve continuar, para que as determinações do decreto se tornem realidade, já que há muitas medidas apresentadas como soluções para a mobilidade urbana de pessoas com deficiência, que, na verdade, não passam de “maquiagem”.

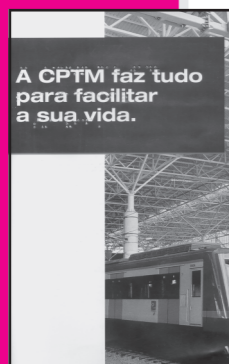
Sobre isso, acrescentou: “Muitas vezes, pensa-se assim: vamos rebaixar o biquinho das calçadas no centro das cidades e, dessa forma, tudo estará resolvido. Isso já dá um ar positivo... Quem chegar à cidade verá o rebaixamento de guias na área central e dirá: ‘Olha que cidade avançada! Aqui já se está pensando nas pessoas com deficiência’”.

Seguiu em seu raciocínio, acentuando que esse tipo de maquiagem, na verdade, busca esconder uma realidade em que a pessoa com deficiência mal consegue sair de casa, porque as calçadas estão mal cuidadas ou não existem, e o transporte de primeiro momento não passa à sua porta.

No final, disse ser fundamental que se promovam soluções para permitir o deslocamento do cidadão – de todos os cidadãos –, entre os quais aqueles que têm alguma dificuldade de mobilidade.

Orientação em braille

No III Encontro sobre Acessibilidade, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) e o Metrô-SP distribuíram publicações em braille feitas para orientar pessoas com deficiência visual nos seus deslocamentos pelo sistema metroferroviário na Região Metropolitana de São Paulo



COMISSÃO METROFERROVIÁRIA GT ACESSIBILIDADE

Decreto sobre acessibilidade é bom, mas não define as fontes de financiamento para implantar suas soluções

O decreto federal 5296/04, que regulamenta as leis federais 10.048 e 10.098, ambas do ano 2000, é muito bom e traz um grande avanço, mas ainda deixa em aberto como será o financiamento de amplas mudanças, que, necessariamente, devem feitas em instalações, edificações, sistemas de transporte e de comunicação de uso público. Essa é uma das constatações que podem ser extraídas do III Encontro sobre Acessibilidade nos Transportes Públicos, realizado em São Paulo, nos dias 4 e 5 de abril de 2005, pelo Grupo de Trabalho sobre Acessibilidade (GT de Acessibilidade) da Comissão Metroferroviária da ANTP.

O evento teve 106 participantes, oriundos de 30 cidades de nove Estados, do Distrito Federal e do Exterior.

Polêmicos. “Os temas escolhidos para as cinco sessões de discussão se caracterizaram pela polêmica que geram quando discutidos por especialistas”, afirmou Elizabete Azevedo, coordenadora do GT Acessibilidade, ao comentar o êxito dos debates.

Ela assinala que o objetivo do encontro, nas suas três edições até aqui, tem sido reunir informações e sugestões para a implementação de soluções equilibradas, essência do trabalho do GT de Acessibilidade da ANTP, e a sua contribuição pode estar na definição de políticas públicas para o transporte de pessoas com restrição de mobilidade. “Nosso GT de Acessibilidade foi criado formalmente há três anos, mas está em atividade desde o ano 2000. Realizamos agora o III Encontro, desta vez, mais preocupados com o envolvimento e a participação mais efetivos dos técnicos presentes. A articulação nas diferentes esferas de governo, municipal estadual e federal, é uma das nossas metas”.

Inovações tecnológicas e critérios para as gratuidades

Em outra sessão de trabalho, o III Encontro focalizou a questão das inovações tecnológicas, considerando suas necessidade e seus desafios. “Pretendemos divulgar algumas alternativas disponíveis – como novos modelos de ônibus com piso baixo no centro, estribo retrátil para redução de vão entre trem e plataforma, cadeira especial para corredor de ônibus –

Regulamentação. O programa constou de cinco sessões de trabalho. Na primeira sessão, discutiram-se as ações frente ao decreto federal 5296/04, que regulamentou as leis federais 10.048 e 10.098. Este decreto define as condições e os prazos para adaptação de edificações, transportes e comunicação com as pessoas com deficiência ou outros tipos de restrição de mobilidade.

Buscou-se definir que planos estão sendo desenvolvidos pelas empresas de transporte público. Os referentes ao setor metroferroviário, deverão estar concluídos já no mês de junho de 2005, ou seja, seis meses após a publicação do decreto. Os modos metroferroviário e sobre pneus terão até dez anos para adaptação, a partir da edição de normas técnicas específicas, previstas inicialmente para o final deste ano.

Tais planos deverão definir as adaptações necessárias para se oferecer acessibilidade ao segmento das pessoas com restrição de

mobilidade. Outros modos terão até dez anos para adaptação, a partir da edição de normas técnicas específicas.

E os recursos? O III Encontro teve uma sessão específica para discutir o espectro de alternativas para financiamento das adaptações previstas no novo decreto. “Assim como a CPMF foi criada para constituir-se em fonte de financiamento para a área da saúde, a CIDE para a área do transporte, etc., quais recursos estariam disponíveis para a viabilização do disposto no novo decreto federal?”, comentou Elizabete.

Durante os debates desse tema, questionou-se o fato de o decreto não definir quais serão as fontes de recursos para financiamento, nos próximos dez anos, para os agentes públicos e privados que estão sendo obrigados a empreender modificações significativas em edifícios e sistemas de transporte.



Uma das sessões do III Encontro sobre Acessibilidade nos Transportes Públicos: Ampla participação nos debates.

soluções que, de alguma forma, facilitam o deslocamento de pessoas com restrição de mobilidade”.

Outro ponto em debate foi o das concessões de gratuidade para pessoas com deficiência. Nesse momento, foram considerados o critério atual para concessão de gratuidades e qual seria o critério ideal a ser adotado pelo poder público, assim como quem deve usufruir da gratuidade nos transportes, por lei e por direito.

Segundo Elizabete, essa discussão tem significado pelo fato de a gratuidade se configurar como decorrência de um problema social, e não apenas como uma questão de saúde pública. A maioria daqueles que buscam hoje a gratuidade nos transportes públicos é composta por pessoas deficientes carentes,

mas majoritariamente, por carentes não deficientes.

Ficou clara a importância de se ampliar a discussão para adoção de novas regras de concessão. Uma das sugestões é a adoção de critério semelhante ao já utilizado para o caso das viagens interestaduais, com comprovação simultânea de deficiência e de carência (renda insuficiente) para a obtenção do benefício.

Na continuidade do debate sobre os critérios para concessão das gratuidades, houve discussão sobre alternativas como a revisão dos códigos da classificação internacional de doenças (CID) e a complementação ou substituição dessa sistemática por outro recorte, como o de funcionalidade de partes do corpo (CIF).

Diante de prefeitos, dirigente da ANTP defende investimentos que tornem viável o decreto da acessibilidade

Na sessão conclusiva do seminário da Frente Nacional de Prefeitos sobre transporte público urbano, nos dias 14 e 15 de abril de 2005, em Salvador, o superintendente da ANTP, Nazareno Affonso, destacou a importância da implantação de sistemas com acessibilidade universal, garantida pelo decreto federal que regulamenta duas leis sobre o tema.

Disse que os dispositivos da regulamentação atendem diretamente a pessoas com deficiência e idosos, e trazem vantagens para toda a sociedade. Ele alertou para o fato de ser necessário haver o enquadramento do financiamento desse amplo programa, com linhas de crédito facilitadas e também recursos a fundo perdido.

A preocupação com a falta de recursos para financiar o decreto da acessibilidade foi externada por vários debatedores que participaram do III Encontro sobre Acessibilidade, organizado no início de abril pelo GT de Acessibilidade, vinculado à Comissão Metroferroviária da ANTP.

Pontos. Nazareno Affonso disse ao público do III Encontro sobre Acessibilidade que, atualmente, está em desenvolvimento uma articulação mais ampla do movimento social em defesa do transporte público urbano, afirmando acreditar que as entidades que lutam pela causa das pessoas

com deficiências deveriam se aproximar do mais do MDT para fortalecer a luta pela efetiva implantação do decreto de regulamentação.

Paz no Trânsito. O dirigente da ANTP reiterou que, em considerável medida, a responsabilidade pela existência de grande número de pessoas com deficiência no Brasil está relacionada com a opção por uma determinada política de mobilidade, feita há mais de meio século. “O problema é que, na década de 50, fizemos uma opção por uma política de mobilidade em que o ser humano era um fator secundário, e o fator realmente importante era viabilizar a implantação da indústria automobilística e o uso do automóvel. Para que isso acontecesse e se perpetuasse, nossas cidades foram revolucionadas e se tornaram muito mais caras e mais poluídas”.

Ele acrescentou que, atualmente, além de pelo menos 30 mil mortos, de 120 mil a 200 mil pessoas adquirem deficiências permanentes nas ruas, avenidas e estradas do País. “A mobilidade tem responsabilidade como fabricante de pessoas com deficiência”, disse, defendendo o engajamento na proposta de “grande movimento pela paz no trânsito no Brasil, que é uma das bandeiras e um dos pilares da ANTP; ao lado do direito ao transporte público e da busca por uma cidade saudável.

Tambelli pede persistência para tornar a regulamentação efetiva

O presidente da Comissão Metroferroviária da ANTP, Décio Tambelli, exortou o setor a trabalhar “de uma forma bastante persistente” para que se possa cumprir os prazos estabelecidos no decreto que regulamenta as leis de acessibilidade no País. “Precisamos cumprilos com qualidade e buscar ganhar o tempo que se perdeu até aqui”, disse.

Depois de historiar sucintamente a evolução do debate sobre acessibilidade no transporte público urbano, com a criação do GT de Acessibilidade, vinculado à Comissão Metroferroviária, e dos três encontros já realizados, afirmou que essa questão se ampliou muito nos últimos tempos: “Para o futuro, queremos uma cidade acessível, totalmente acessível”.

Conquistas e lutas. Para Décio Tambelli, todas as conquistas da história do homem passam por lutas, e a questão da acessibilidade não é diferente desse padrão. “Certamente, todos aqueles que

defendem a causa e que querem ter, num futuro próximo, uma cidade totalmente acessível não podem esmorecer, imaginando que o decreto resolve toda a questão”.

Ele assinalou que os próximos passos para tornar o decreto uma realidade incluem o envolvimento da indústria, das empresas de projeto, das universidades. É frisou que é preciso haver uma mudança cultural para que se vençam algumas dificuldades que já surgem nas implementações que visam atender ao decreto.

“Há a questão dos novos materiais, novos equipamentos. Há uma necessidade muito grande, abriu-se um novo nicho de mercado para as indústrias, que precisam se adaptar, e um nicho de trabalho para a engenharia nacional. Precisamos criar condições para que possamos ir em frente e cumprir o nosso compromisso. Sonhar é muito bom, mas o melhor é vermos o nosso sonho realizado”.