

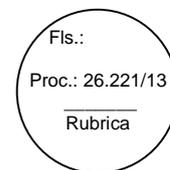


AUDITORIA OPERACIONAL

RELATÓRIO FINAL

Acessibilidade em vias públicas e prédios públicos





Resumo Executivo

Trata-se de Auditoria Operacional realizada em diversos órgãos e entidades do Distrito Federal para avaliar as condições de acessibilidade em vias e prédios públicos¹.

O que o Tribunal buscou avaliar?

2. O Tribunal buscou avaliar, sob o enfoque arquitetônico, as condições de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas vias públicas e prédios que servem de sede para unidades de prestação de serviços.
3. Para alcançar esse objetivo, foram propostas 2 questões de auditoria:
 - 1) As vias públicas que dão acesso a unidades de prestação de serviços públicos podem ser consideradas adequadas aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sob o aspecto da acessibilidade arquitetônica?
 - 2) Os prédios que servem de sede a unidades de prestação de serviços públicos podem ser considerados adequados aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sob o ponto de vista da acessibilidade arquitetônica?

O que o Tribunal constatou?

4. As vias públicas que dão acesso às unidades de prestação de serviço público do DF não são acessíveis, dificultando ou impedindo a mobilidade urbana das pessoas com necessidades especiais² de forma autônoma, confortável e segura.
5. Constatou-se que 93,52% dos pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários não atendem aos requisitos mínimos de acessibilidade. Dentre as irregularidades encontradas, destacam-se a ausência de piso tátil para sinalizar a área de embarque (90,74%) e a ausência de rampa próxima, para travessia da via (61,22%), falhas essas que afetam diretamente deficientes visuais e cadeirantes, respectivamente. Foi constatado também que muitos dos pontos de embarque/desembarque possuem piso irregular ou desnivelado e alguns não são interligados à calçada, dificultando o acesso de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

¹ Em cumprimento ao Plano Geral de Ação para o exercício de 2015, aprovado pela Decisão Ordinária nº 380/2015 (fls. 22/23)

² Nesse relatório, o termo “pessoas com necessidades especiais” será utilizado para abarcar tanto pessoas com deficiência, quanto pessoas com mobilidade reduzida.



PONTO DE ÔNIBUS - Irregularidades

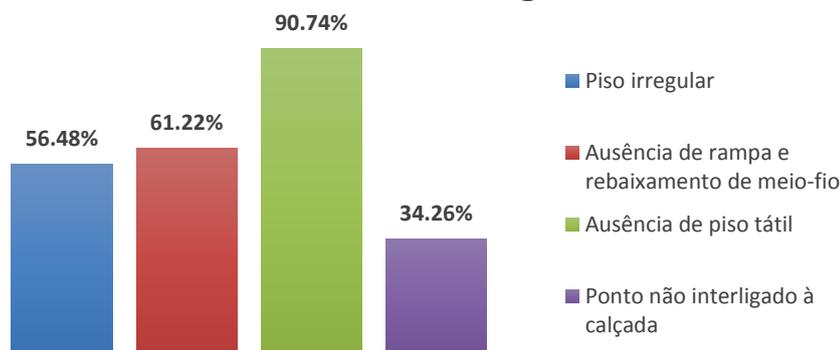


Gráfico 1 – Irregularidades nos pontos de parada de ônibus (Fonte: PT nº 9)

6. Quanto às calçadas, constatou-se que 99,07% dos trajetos analisados possuem falhas de acessibilidade. Esse número sobe para 100% quando avaliada a área entorno do trajeto. Os principais problemas encontrados foram passeio com piso irregular (70,83%), seja pela presença de buracos, ressaltos ou calçada quebrada; obstáculos interferindo no passeio (98,15%), algumas vezes chegando a impedir a passagem de pedestres; e ausência de rampas para travessia das vias (77,78%).

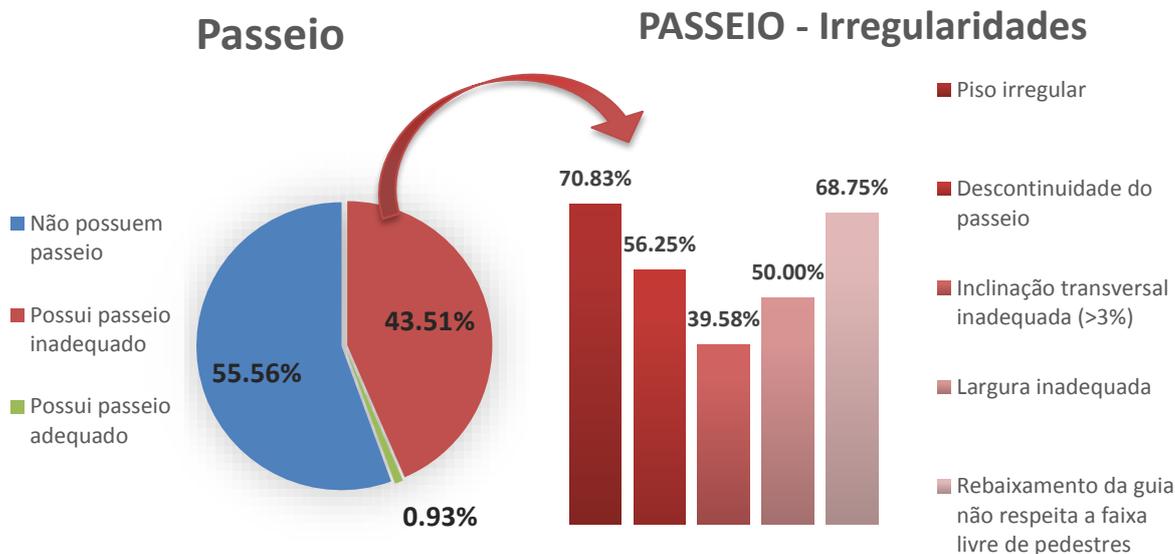


Gráfico 2 - Aferição da existência ou ausência de passeio em relação à amostra avaliada. (Fonte: PT nº 9)

Gráfico 3 - Irregularidade encontradas nos locais onde há passeio. (Fonte: PT nº 9)

7. Considerou-se grave o excesso de equipamentos urbanos interferindo na rota acessível, devido a sua instalação de forma inadequada. Os mais recorrentes foram postes, placas de sinalização de trânsito, lixeiras, tampas de inspeção não niveladas, balizas, placas de endereçamento e engenhos publicitários. Tal constatação denota a falta de planejamento na urbanização das vias públicas e a ausência de ação integrada entre os diversos agentes responsáveis.



8. Com relação aos prédios públicos, ou de uso público, que servem de sede a unidades de prestação de serviço, verificou-se que não cumprem todos os padrões de acessibilidade, tanto na urbanização do lote, quanto no interior da edificação, dificultando a fruição do serviço pelo usuário.

URBANIZAÇÃO - Irregularidades

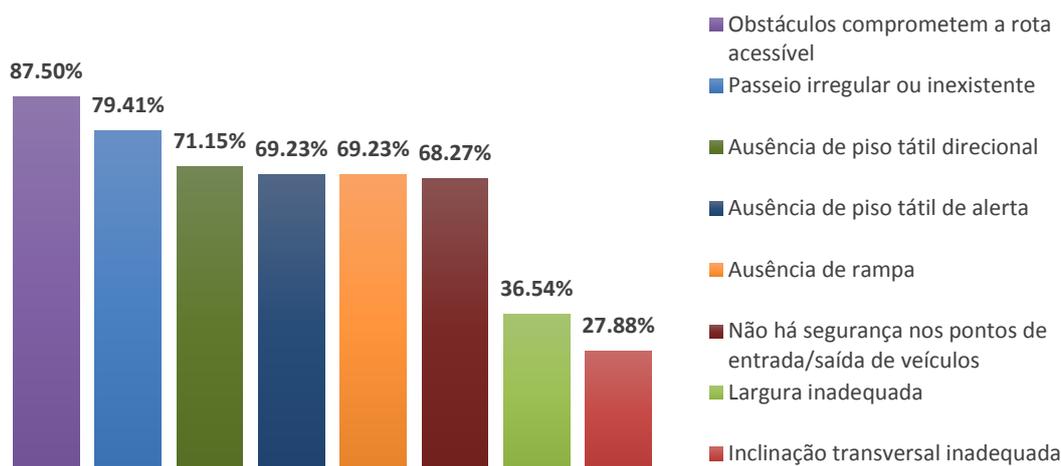


Gráfico 4 - Incidência de irregularidades na urbanização do lote. (Fonte: PT nº 9)

9. No que tange à urbanização do lote, 99,02% dos locais avaliados não atendem aos requisitos mínimos de acessibilidade, apresentando passeio irregular ou inexistente, falta de piso tátil de alerta e direcional, ausência de rampas e presença de obstáculos no passeio. Essas falhas dificultam o acesso à edificação.

10. No tocante ao interior das edificações, constatou-se que 100% dos prédios avaliados apresentam problemas de falta de acessibilidade. Na entrada, a falha de maior incidência foi a ausência/inadequação de sinalização informativa e direcional (100%) e a mais grave, apesar de menos recorrente, foi a ausência de entrada acessível em 12,6% da amostra.

11. No interior das edificações os problemas concentraram-se principalmente na circulação horizontal e vertical e nos banheiros. Quanto à circulação horizontal, foi recorrente a ausência de sinalização informativa visual e tátil ao lado das portas e de piso tátil de alerta e direcional, quando necessário.



ENTRADA DA EDIFICAÇÃO - Irregularidades

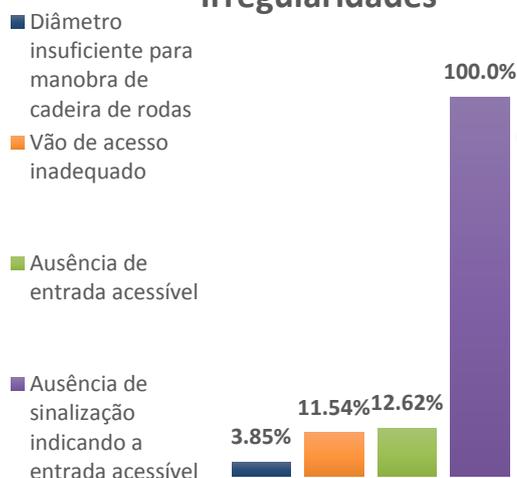


Gráfico 5 - Irregularidades identificadas no quesito entrada da edificação. (Fonte: PT nº 9)

ENTRADA DA EDIFICAÇÃO - Sinalização da entrada acessível

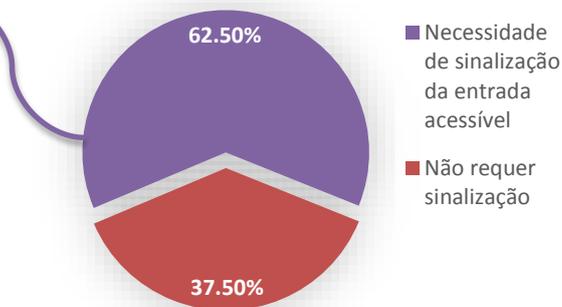


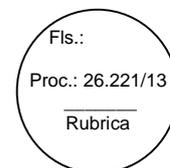
Gráfico 6 - Necessidade de sinalização informativa e direcional da entrada acessível. (Fonte: PT nº 9)

12. Já na circulação vertical, os meios de acesso analisados foram: rampas, escadas e elevadores. Nas escadas, as irregularidades mais significativas foram: falta de sinalização em Braille indicando o pavimento (81,3%); ausência de corrimão intermediário para escadas largas (73,0%) e falta de piso tátil de alerta no início e no final da escada (71,4%). Com relação as rampas, as falhas mais recorrentes foram a ausência de piso tátil de alerta (76,1%) e a ausência (60,9%) e/ou inadequação (63,9%) de corrimão ou guarda corpo. Por fim, constatou-se que os elevadores, em geral, encontram-se adaptados, uma vez que os novos equipamentos já saem de fábrica dentro do padrão de acessibilidade. Sendo assim, a inadequação mais expressiva nesse quesito foi a ausência de piso tátil de alerta na entrada do equipamento (59,4%).

13. Quanto aos banheiros, em aproximadamente 25% das instalações auditadas não havia cabine destinada à pessoas com necessidades especiais. O restante da amostra, apesar de possuir banheiro direcionado para esse público, apresentou falhas de acessibilidade como maçaneta inapropriada e/ou falta de barra na parte interna da porta (90,3%) e ausência ou inadequação das barras de apoio dos sanitários e das torneiras (51,6%).

14. Em algumas unidades avaliadas, como estações de metrô da Asa Sul, em Brasília, Terminal Rodoviário do Gama Central, Terminal Rodoviário Interestadual de Brasília e Hospital Regional da Asa Norte, foi constatado que, apesar de haver banheiro acessível, esse é mantido trancado, gerando prejuízo ao usuário.

15. Foi avaliada ainda a acessibilidade do mobiliário interno da área de atendimento ao público, chegando-se à conclusão de que os órgãos e entidades do



DF não estão preparados para receber usuários cadeirantes, haja vista que 72,8% dos locais apresentam mobiliário com altura inadequada e 40,8%, sem recuo inferior.

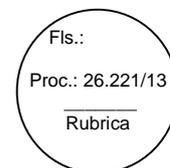
16. Da análise dos prédios públicos, chamou atenção a falta de acessibilidade nos hospitais e Centros de Ensino Especial, por serem polos atrativos de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. No caso dos Centros de Ensino Especial, mais especificamente, a ausência de acessibilidade na circulação horizontal e vertical e a inadequação do mobiliário implica dificuldade no cotidiano dos alunos e, muitas vezes, exclusão de alguns de determinadas atividades, descaracterizando o ambiente inclusivo que esses centros deveriam ter.

Quais foram as proposições formuladas pela equipe de auditoria?

17. Entre as proposições formuladas a diversos órgãos, destaca-se a elaboração de Plano de Ação contendo cronograma completo, com vistas à adaptação dos pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários, bem como adequação das calçadas e vias públicas aos padrões atuais de acessibilidade, previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT, especialmente próximo a hospitais, centros de saúde e Centros de Ensino Especial.

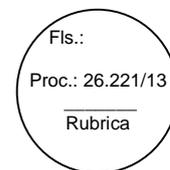
Quais os benefícios esperados com a atuação do Tribunal?

18. Espera-se que, com a adoção das medidas propostas pelo Tribunal, haja melhora gradativa das condições de acessibilidade, com pontos de parada de ônibus adaptados, vias públicas que permitam a mobilidade autônoma e segura das pessoas com deficiência, conjugada com lotes urbanizados e prédios acessíveis, que garantam aos usuários o acesso autônomo, seguro e confortável às unidades de prestação de serviço público.



Sumário

1	Introdução.....	5
1.1	Apresentação.....	5
1.2	Identificação do Objeto.....	5
1.3	Contextualização.....	5
1.4	Objetivos.....	22
1.4.1	Objetivo Geral.....	22
1.4.2	Objetivos Específicos.....	22
1.5	Escopo.....	22
1.6	Montante Fiscalizado.....	23
1.7	Metodologia.....	23
1.7.1	Seleção da amostra.....	23
1.7.2	Inspeção Física.....	26
1.7.3	Compilação e tratamento dos dados coletados nas visitas in loco.....	31
1.8	Critérios de auditoria.....	34
1.9	Avaliação de Controle Interno.....	38
2	Resultados da Auditoria.....	39
2.1	QA 1 – As vias públicas que dão acesso a unidades de prestação de serviços públicos podem ser consideradas adequadas aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sob o aspecto da acessibilidade arquitetônica?.....	39
2.1.1	Achado 1 – Pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários inacessíveis.....	39
2.1.2	Achado 2 – Calçadas inacessíveis.....	50
2.2	QA 2 – Os prédios que servem de sede a unidades de prestação de serviços públicos podem ser considerados adequados aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sob o aspecto da acessibilidade arquitetônica?.....	87
2.2.1	Achado 3 – Urbanização do lote fora dos padrões de acessibilidade ...	87
2.2.2	Achado 4 – Edificações que servem de sede a unidades de prestação de serviço público não obedecem aos padrões de acessibilidade.....	107
3	Conclusão.....	133
4	Proposições.....	134
	ANEXO I - PLANO DE AÇÃO.....	139



1 Introdução

1.1 Apresentação

Trata-se de Auditoria Operacional realizada em diversos órgãos e entidades do Distrito Federal com objetivo de avaliar a acessibilidade em vias e prédios públicos, especificamente aqueles que sediam unidades de prestação de serviço público, em cumprimento ao Plano Geral de Ação para o exercício de 2015, conforme aprovado pela Decisão Ordinária nº 380/2015 (fls. 22/23).

2. A execução da presente auditoria compreendeu o período de 29/04/2015 a 20/07/2015.

1.2 Identificação do Objeto

3. Partindo da decisão plenária supramencionada e das informações coletadas na fase de planejamento, definiu-se como objeto desta auditoria as vias e prédios públicos do Distrito Federal, a fim de aferir se os acessos e as edificações estão adequados sob o aspecto da acessibilidade arquitetônica, em especial para o usuário com dificuldade de locomoção.

1.3 Contextualização

4. A Lei Federal nº 10.098/00 estabelece normas gerais e critérios básicos para a acessibilidade de pessoas com alguma deficiência, ratificando o que é norteado pela Constituição Federal, ou seja, a garantia do direito de ir e vir do cidadão e a proteção e garantia das pessoas portadoras de deficiência.

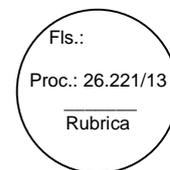
5. Posto isso, a supracitada lei traz como definição de acessibilidade a possibilidade e a condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, dos espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos transportes e dos sistemas e meios de comunicação, por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida³.

6. As questões de acessibilidade afetam uma importante parcela da população do Distrito Federal. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no último senso, realizado em 2010, 22,32% dos habitantes do DF possuíam pelo menos uma das seguintes deficiências: visual, auditiva, motora ou intelectual⁴.

7. A maioria dessas pessoas poderiam ter suas vidas facilitadas se houvesse uma maior preocupação com os equipamentos para elas disponibilizados, prezando-se pela acessibilidade.

³ Esse mesmo conceito é adotado pela Norma Brasileira NBR 9050 da ABNT e pela Lei Distrital nº 4.317 de 2009, que instituiu a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência. Conceito semelhante é adotado pela Lei nº 2.105/98, que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal.

⁴ Dados extraídos do site do IBGE: <<http://www.ibge.gov.br/estadosat/perfil.php?sigla=df>>, em 27 de fevereiro de 2015.



8. Assim, dada a relevância do tema e o dever do Poder Público de prover os meios necessários ao pleno exercício da cidadania, o Governo do Distrito Federal em conjunto com a Casa Civil e a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania implantou, em 2013, o Plano Viver sem Limite em âmbito distrital⁵. Esse plano tem como objetivo garantir o exercício pleno e equitativo dos direitos das pessoas com deficiência no DF e, para isso, abrange ações em variados eixos, como educação, saúde, inclusão social e acessibilidade, sendo este último correlato ao objeto da presente auditoria.

9. Convém mencionar que, em razão do Decreto Distrital nº 36.296, de 22 de janeiro de 2015, foram transferidos à Secretaria de Estado de Políticas para as Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos - SEMIDH⁶ todos os setores, competências e atribuições antes pertencentes à Subsecretaria de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência da antiga Secretaria de Estado de Justiça, Direitos Humanos e Cidadania, inclusive no tocante ao Plano Viver sem Limites.

10. Apesar da implantação do referido Plano no Distrito Federal, a situação precária dos calçamentos tem sido objeto constante de notícias nos jornais da cidade⁷, sendo comum encontrar calçadas e passeios esburacados, desnivelados, interrompidos, inacabados, obstruídos e, muitas vezes, a própria ausência de calçamento.

11. O ponto que mais preocupa é a ausência de rota acessível⁸ em unidades de prestação de serviço público, prejudicando principalmente os usuários com dificuldade de locomoção, como portadores de deficiência visual ou motora e pessoas com mobilidade reduzida⁹.

12. Nesse contexto, o Ministério Público junto ao TCDF (MPJTCDF) encaminhou a Representação nº 14/2013 – MF, em razão do recebimento de

⁵ Importa esclarecer que o Plano Viver sem Limite já existia em âmbito nacional desde 17 de novembro de 2011, como Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, cujo objetivo é implementar novas iniciativas e intensificar ações que, atualmente, já são desenvolvidas pelo governo federal em benefício das pessoas portadoras de deficiência.

⁶ Hoje Secretaria Adjunta de Políticas para as Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos, que integra a estrutura da Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal – SEDESTMIDH, nos termos do Decreto nº 36.832/2015. Por questão de racionalidade e economia processual, será mantida a nomenclatura vigente à época da execução da auditoria ao longo deste relatório, utilizando-se a nova denominação apenas nas sugestões de proposição.

⁷ Conforme documentado no PT nº 2 (fls. 35/54).

⁸ ABNT NBR 9050 - ITEM 3.37: “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.”

⁹ Decreto Federal 5.296/2004, art. 5º, §1º, inciso 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”.



denúncias de que as obras de calçamento da L2 Sul e outras áreas do DF não são entregues de modo a permitir o regular trânsito de usuários, com segurança e autonomia.

➤ *Perfil das pessoas com deficiência no Distrito Federal*

13. Conforme dados do Censo Demográfico de 2010, 573.805 habitantes do DF declararam possuir pelo menos uma das deficiências consideradas pelo IBGE.

14. Segundo o Censo Demográfico, as Regiões Administrativas com maior percentual de pessoas com deficiência, em relação à população do DF, são Ceilândia, Taguatinga e Samambaia, conforme tabela a seguir:

Tabela 1 – As 10 Regiões Administrativas com maior número absoluto de pessoas com deficiência.

	População	%	Deficientes	%
Distrito Federal	2.570.160	100,00%	573.801	100%
Ceilândia	402.729	15,67%	94.961	16,55%
Taguatinga	212.863	8,28%	51.157	8,92%
Samambaia	200.874	7,82%	48.565	8,46%
Planaltina	171.303	6,67%	37.507	6,54%
Brasília	209.855	8,17%	36.507	6,36%
Gama	135.723	5,28%	33.780	5,89%
Recanto das Emas	121.278	4,72%	27.426	4,78%
Guará	142.833	5,56%	22.434	3,91%
São Sebastião	100.659	3,92%	19.024	3,32%
Águas Claras	109.935	4,28%	17.720	3,09%

15. À época, a categoria de deficiência que atingia o maior percentual de incidência no DF era a visual, com 63,71%, seguida por motora, com 18,02%, auditiva, com 14,41% e mental/intelectual, com 3,86%. Deve-se ressaltar que parte dos respondentes informou ter mais de um tipo de dificuldade. Portanto, a soma do número de declarantes para cada deficiência não corresponde ao número total de pessoas com necessidades especiais.

Tabela 2 - Análise do número de pessoas que declarou cada tipo de deficiência.

Tipos de deficiência levados em consideração pelo IBGE	Nº de declarantes	% de declarantes em relação à população do DF	% de declarantes em relação pop. do DF que declarou alguma deficiência	% de declarações de cada tipo de deficiência em relação ao total de declarações realizadas
Defic. Visual	463.373	18,029%	80,754%	63,714%
Defic. Motora	131.037	5,098%	22,837%	18,018%
Defic. Auditiva	104.825	4,079%	18,268%	14,413%
Mental/Intelect.	28.035	1,091%	4,886%	3,855%

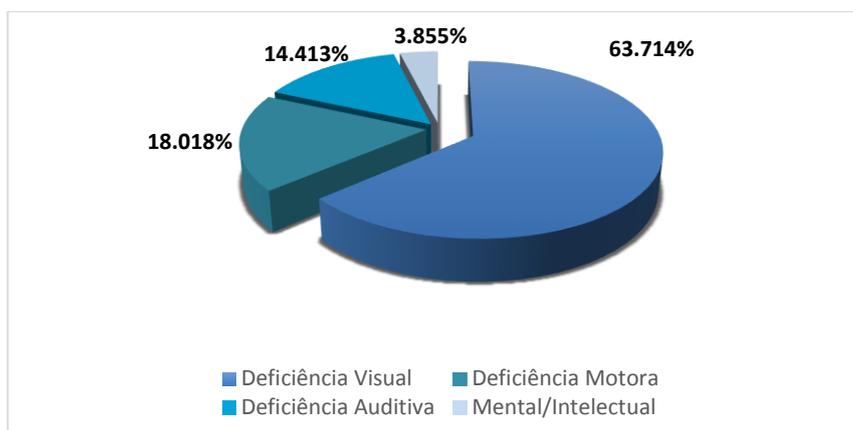


Gráfico 7 - Percentual dos tipos de deficiência referenciadas pela população com alguma deficiência em relação ao total de declarações realizadas - Distrito Federal, 2010

16. Diante dos dados apresentados conclui-se que as duas deficiências com maior percentual de incidência – visual e motora – são também aquelas que implicam potencial dificuldade de locomoção, a depender do grau da incapacidade, motivo pelo qual é importante diagnosticar a situação da acessibilidade nas vias e prédios públicos, especialmente sob o aspecto arquitetônico.

➤ *Acessibilidade em vias públicas*

17. A fim de garantir condições mínimas de segurança e autonomia aos usuários, a Lei Federal nº 10.098/00 determina que:

“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.”

18. Corroborando a norma federal, a Lei Distrital nº 4.317/09 estabelece que:

“Art. 109. No planejamento e na urbanização das vias, praças, logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas na legislação e nas normas de acessibilidade em vigor.

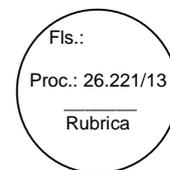
§ 1º Incluem-se, entre outros, na condição estabelecida no caput:

I – a construção, ampliação, reforma ou adequação de calçadas para circulação de pedestres;

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

III – a instalação de piso tátil direcional e de alerta.”

19. Assim, a construção de vias e espaços públicos acessíveis é obrigatória e engloba a existência de calçadas adequadas, guias rebaixadas para



vencer desníveis e permitir a travessia e instalação de piso tátil direcional e de alerta, onde couber, além de outras como pontos de ônibus e estacionamentos públicos acessíveis.

20. As condições de acessibilidade previstas na Lei Federal nº 10.098/00 e na Lei Distrital nº 4.317/09 são regulamentadas por outras normas, tanto de cunho legal, como a Lei Distrital nº 2.105/98¹⁰ e o Decreto Distrital nº 19.915/98¹¹, quanto técnico, como a NBR 9050 da ABNT.

21. Apesar das exigências legais e dos padrões técnicos estabelecidos nas normas, o que se verifica na prática é bem distante do que seria o ideal, conforme demonstrado na Representação do MP junto ao TCDF.

22. A legislação, por si só, não é suficiente para garantir a acessibilidade nas vias públicas do Distrito Federal, sendo necessários a conscientização da população e o engajamento do governo para que as normas técnicas e legais traduzam-se em acessibilidade na prática.

23. Quanto à urbanização em torno dos lotes, o Código de Edificações do DF e respectiva regulamentação estabelecem que a responsabilidade pela construção da calçada é do proprietário¹², cabendo às Administrações Regionais aprovar os projetos de arquitetura e expedir certificado de conclusão, garantindo a observância das disposições legais, em especial àquelas sobre acessibilidade¹³.

24. Quanto à urbanização de vias públicas, nos termos do que dispõe o Decreto nº 36.236/15¹⁴, compete à Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação do Distrito Federal - SEGETH o planejamento, desenvolvimento e intervenção urbana, assim como a aprovação de projetos arquitetônicos e urbanísticos. À luz do mesmo decreto¹⁵, cabe à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB a atuação na área de calçadas e ciclovias, de modo a promover condições adequadas de mobilidade urbana.

25. Sem prejuízo à atuação da SEGETH e da SEMOB, enquanto secretarias de governo, compete à Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP executar os trabalhos de recuperação de pistas, calçadas e meios-fios, bem como programar inspeção contínua da pavimentação e urbanização¹⁶, com observância do Código de Edificações do DF e respectiva regulamentação, inclusive no que tange às normas de acessibilidade.

26. Vale mencionar ainda que, no dia 9 de setembro de 2015, foi

¹⁰ Dispõe sobre o Código de Edificações do DF.

¹¹ Regulamenta o Código de Edificações do DF, atualizado, em especial, pela Decreto nº 36.225/dez 2014.

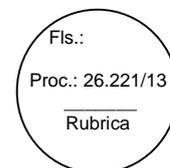
¹² Art. 12, §§ 1º e 2º; art. 38, inciso V; art. 50, § 1º, inciso V e art. 165,

¹³ Conforme dispões a Lei nº 2.105/98 em seu art. 16.

¹⁴ Art. 29, incisos II e VII.

¹⁵ Art. 21, inciso VI.

¹⁶ Regimento Interno da NOVACAP, art. 44, incisos I e II.



publicada a Lei nº 5.538/15, segundo a qual a Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP passou a ter o poder promover investimentos em parcelamentos do solo, infraestrutura e edificações, com vistas à implantação de programas e projetos, inclusive de construção, manutenção e adequação física e operacional em áreas públicas e bens imóveis, incluída a execução de calçadas e meios-fios, tendo sido resguardada à NOVACAP a exclusividade para licitar, contratar e fiscalizar a execução de obras e serviços necessários para tanto¹⁷.

➤ Acessibilidade em prédios públicos

27. Apesar de a Representação ter tido origem em denúncias de falta de acessibilidade nas vias públicas do DF, o plenário deste Tribunal, por meio do Plano Geral de Ação para o exercício de 2015, estendeu a análise da acessibilidade a prédios públicos.

28. Primeiramente cabe destacar que o Código de Edificações do DF determina que:

“Art. 130. Os lotes destinados a edificações de uso público ou de uso coletivo serão urbanizados de modo a permitir a todos livre trânsito e acesso à edificação, inclusive a pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.” (grifamos)

29. Portanto, a acessibilidade em prédios de uso público abrange não só o interior da edificação, mas também a urbanização de seu entorno, de modo a possibilitar o acesso dos usuários, inclusive aqueles com dificuldade de locomoção.

30. Acerca da acessibilidade em edifícios públicos, a Lei Federal nº 10.098/00 estabelece o seguinte:

“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

¹⁷ Lei nº 4.586, art. 1º, inciso II, alínea “e”, c/c Lei nº 5.538, art. 1º: **“A Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP exercerá, sem prejuízo das atribuições dos demais órgãos da Administração direta e indireta, bem como daquelas previstas na Lei federal nº 5.861, de 12 de dezembro de 1972, a função de Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal, por intermédio da proposição, da operacionalização e da implementação de programas e projetos de desenvolvimento econômico e social de interesse do Distrito Federal, podendo, para tanto, executar as seguintes ações: (...) promoção direta ou indireta de investimentos em parcelamentos do solo, infraestrutura e edificações, com vistas à implantação de programas e projetos de: (...) construção, manutenção e adequação física e operacional em áreas públicas e bens imóveis destinados à prestação de serviços públicos, incluída a execução de serviços relacionados a implantação e manutenção de drenagem pluvial, pavimentação asfáltica, calçadas, meios-fios, plantio de gramas e árvores e podas de plantas, bem como jardins ornamentais, tendo a NOVACAP a exclusividade para licitar, contratar e fiscalizar a execução de obras e serviços”.**



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.”

31. Corroborando a norma Federal, o Código de Edificações do DF determina que:

“Art. 122. Serão garantidas a todos, inclusive a pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, condições de acesso físico, livre de barreiras arquitetônicas, nas edificações de uso público, de uso coletivo e destinadas a habitação coletiva e a habitação coletiva econômica.

Art. 123. Serão garantidas a todos, inclusive a pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, condições de utilização e de acesso físico aos serviços oferecidos, pelo menos, nos seguintes tipos de edificações e bens imóveis:

I - edifícios de órgãos públicos;

(...)

VII - estabelecimentos de saúde;

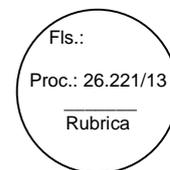
(...)

IX - estabelecimentos de ensino;

(...)

XI - terminais rodoviários, ferroviários e aeroviários.”

32. Diante disso, o Decreto Distrital nº 19.915/98, que regulamenta o Código de Edificações do DF, enumera uma série de regras e padrões a fim de garantir a acessibilidade em prédios de uso público, determinando ainda que, em



casos omissos, sejam observadas as normas técnicas brasileiras, as quais encontram-se consolidadas na NBR 9050 da ABNT.

33. Entre os itens de verificação elegidos pela norma, encontram-se: vão de acesso à edificação e vestíbulo de entrada, área de circulação, rampas, elevadores, mobiliário interno e banheiros.

34. Os padrões arquitetônicos constantes das normas objetivam garantir o acesso às edificações, com segurança e autonomia, por todos os usuários, inclusive aqueles que possuem dificuldade de locomoção e, por isso, servirão de parâmetro para a avaliação da situação da acessibilidade nos prédios públicos.

➤ *Responsabilidade pela proteção e integração social das pessoas com deficiência*

35. Nos termos do art. 23, inciso II, da Constituição Federal, é competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios cuidar da saúde, da assistência pública e da proteção e garantia das pessoas com deficiência.

36. No mesmo sentido, a Lei Orgânica do DF, art. 16, inciso VII, determina que é competência do Distrito Federal, em comum com a União, prestar serviços de proteção e garantia a pessoas portadoras de deficiência com a cooperação técnica e financeira da União.

37. Em observância aos dispositivos supracitados, foi inicialmente estabelecido que, dentro da estrutura administrativa do Distrito Federal, seria competência da Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania – SEJUS a proteção e garantias das pessoas com deficiência. Entretanto, recentemente, em 22 de janeiro de 2015, tal competência foi transferida à Secretaria de Estado de Políticas para as Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos – SEMIDH¹⁸, especificamente à Secretaria Adjunta de Direitos Humanos – SADH¹⁹/Coordenação de Promoção de Direitos de Pessoas com Deficiência – PROMODEF, em virtude do Decreto Distrital nº 36.296/15.

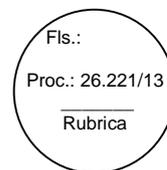
38. Apesar da SEMIDH²⁰ ainda não ter tido seu Regimento Interno publicado, compete à Coordenação de Promoção de Direitos de Pessoas com Deficiência – PROMODEF²¹, dentre outras coisas:

¹⁸ Hoje, Secretaria Adjunta de Políticas para as Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos, que integra a estrutura da Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal – SEDESTMIDH, em razão do Decreto nº 36.832/2015.

¹⁹ Atualmente, Subsecretaria de Políticas de Direitos Humanos, vinculada à Secretaria Adjunta de Políticas para Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos, que, entre suas competências, prevê o desenvolvimento de ações de acessibilidade. (Fonte: <<http://www.mulher.df.gov.br/sobre-a-secretaria/subsecretarias.html>>, consultado em 02/06/2016).

²⁰ Mantém-se, ao longo do relatório, a nomenclatura vigente à época da execução da auditoria, por questões de racionalidade e economia processual.

²¹ Em razão de ter incorporado as competências da antiga Subsecretaria de Promoção dos Direitos da Pessoa com Deficiência, enumeradas no Regimento Interno da SEJUS, até janeiro de 2015.



“I - articular-se com os órgãos e entidades responsáveis na elaboração e execução das políticas públicas voltadas às pessoas com deficiência, harmonizando e integrando suas ações;

II - propor as medidas necessárias à completa implantação e ao adequado desenvolvimento dos planos, programas, projetos e ações, inclusive as pertinentes a recursos e as de caráter legislativo;

III - acompanhar e orientar os demais órgãos do Governo do Distrito Federal, quando necessário ou solicitado, no planejamento e na execução dos planos, programas, projetos e ações que se refiram às pessoas com deficiência;

IV - manter, com os órgãos e instituições governamentais e com a iniciativa privada do Distrito Federal estreito relacionamento, objetivando a soma de esforços e recursos para assegurar a inclusão laboral e social das pessoas com deficiência;

V - sugerir a celebração de acordos, contratos ou convênios entre o Distrito Federal e instituições a ele vinculadas ou outras pessoas jurídicas, de direito público ou privado para garantir a atenção adequada às pessoas com deficiência;

VI - opinar sobre demais acordos, contratos ou convênios a serem firmados pelo Distrito Federal ou por instituições vinculadas, relativos à matéria pertinente à consecução dos seus objetivos;

(...)

X - elaborar estudos e consolidar propostas voltadas para a inclusão social da pessoa com deficiência;

XI - implementar cadastro de informações de interesse das pessoas com deficiência e de instituições representativas;

XII -realizar a interface com outros órgãos do Governo do Distrito Federal e Ministério Público, desenvolvendo parcerias e ações visando o atendimento das políticas públicas voltadas para a defesa dos direitos da pessoa com deficiência;

XIII - interagir com programas afins do Governo Federal;

(...)

XVIII - manter, com entidades que desenvolvam ações para as pessoas com deficiência, parcerias visando o melhor atendimento de suas necessidades;

(...)

XXI - incentivar, apoiar e promover eventos, estudos, debates e pesquisas sobre assuntos relacionados às pessoas com deficiência;

XXII - desenvolver outras atividades que lhe forem atribuídas na sua área de atuação;”



39. Além da SEMIDH, a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH também possui, no âmbito de suas competências, responsabilidade quanto à promoção da acessibilidade, conforme consta em seu Regimento Interno:

“Art. 40 À Diretoria de Planejamento Urbano e Territorial, unidade orgânica de direção, diretamente subordinada à Subsecretaria de Planejamento Urbano, compete:

(...)

IX – elaborar diretrizes para assegurar a acessibilidade nos espaços urbanos;

Art. 44 Ao Núcleo de Estudos e Métodos para Mobilidade Urbana, unidade orgânica de execução, diretamente subordinada à Gerência de Estudos Territoriais, compete:

(...)

I – desenvolver estudos e métodos de abordagem dos princípios da mobilidade e acessibilidade urbana nos planos e projetos urbanísticos;

Art. 49 À Gerência de Estudos da Paisagem, unidade orgânica de direção, diretamente subordinada à Diretoria de Planejamento Urbano e Territorial, compete:

(...)

V – orientar e controlar a elaboração de diretrizes para assegurar a mobilidade e a acessibilidade no território, consoantes ao planejamento da paisagem edificada e natural”.

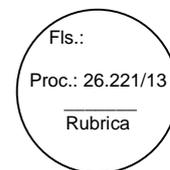
40. Quanto à responsabilidade por implantar acessibilidade em espaços públicos, como forma de garantir o direito de ir e vir e a proteção dos deficientes, o Código de Edificações do DF estabelece que:

“Art. 36 (...) § 2º. No caso de projetos elaborados pelas Secretarias de Estado responsáveis pelas atividades de saúde, educação e segurança, essas assumem inteira responsabilidade pelo fiel cumprimento da legislação pertinente e pela observância dos padrões de acessibilidade estabelecidos nesta Lei, em legislação específica e nas normas técnicas brasileiras.

(...)

Art. 15-A. Os projetos de arquitetura, urbanização e projetos complementares elaborados por órgãos do Governo do Distrito Federal respeitarão exemplarmente o disposto na Lei ora regulamentada, neste Decreto e as demais normas especificadas.”

41. Vale mencionar que, por meio do Decreto nº 27.912/2007 foi instituída a Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), criada para acompanhar o



desenvolvimento do Programa de Governo “Acessibilidade: Direito de Todos”, à qual compete:

“Art. 5º - (...) I - elaborar e propor normas, rotinas e instruções referentes à acessibilidade; II - propor planos integrados de acessibilidade com os demais órgãos do Governo do Distrito Federal; III - orientar os demais órgãos do Distrito Federal quanto à aplicação das normas e procedimentos relacionados à acessibilidade; IV - estudar e disseminar informações técnicas sobre a acessibilidade de pessoas com deficiência; V - efetuar levantamento de situação de obras, edificações e urbanismo, referentes à acessibilidade em edificações de uso público e em logradouros públicos, quando necessário; VI - apresentar ou analisar propostas de intervenção nas vias públicas referentes à acessibilidade; VII - solicitar aos órgãos do Governo do Distrito Federal, sempre que julgar necessário, o projeto de arquitetura e urbanismo com as especificações referentes à acessibilidade; VIII - indicar situações de descumprimento às normas legais e acionar as unidades competentes; IX - emitir resoluções em matéria de sua área de atuação, nos termos da legislação vigente; X - divulgar, no âmbito do Distrito Federal, os trabalhos da Comissão; XI - estabelecer parcerias com os órgãos e entidades do Governo do Distrito Federal, bem como com as entidades públicas de outras esferas de governo e com os demais setores da sociedade civil.”

42. Por fim, destaca-se a competência da Casa Civil da Governadoria para acompanhar e avaliar a eficiência e a eficácia da execução dos programas de governo do Distrito Federal, inclusive aqueles atinentes à acessibilidade²², como é o caso do Plano Viver sem Limite.

➤ **Responsabilidade pela fiscalização das condições de acessibilidade**

43. Conforme dispõe a Lei Distrital nº 4.150, de 5 de junho de 2008, a Agência de Fiscalização do Distrito Federal – AGEFIS é a responsável pela implementação da política de fiscalização de atividades urbanas do DF.

44. Nos termos da supracitada lei:

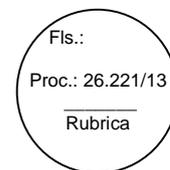
“Art. 3º Compete exclusivamente à AGEFIS:

I – executar as políticas de fiscalização de atividades urbanas do Distrito Federal, em consonância com as políticas governamentais;

II – supervisionar, planejar e coordenar as ações de fiscalização desenvolvidas pelos integrantes da Carreira de Fiscalização de Atividades Urbanas do Distrito Federal;”

45. Dentro da estrutura administrativa da AGEFIS, importa para esse

²² Regimento interno da Casa Civil do DF, art. 1º, inciso II.



trabalho as atribuições específicas da Diretoria de Fiscalização de Obras, à qual compete²³, dentre outras atribuições:

- propor, supervisionar e acompanhar as atividades de fiscalização de obras;
- propor a elaboração, análise, monitoramento e fiscalização das normas urbanas e edíficias;
- fiscalizar edificações, uso e ocupação do solo, bem como acompanhar o andamento de obras no Distrito Federal e verificar a adequação delas às normas estabelecidas no Código de Edificação do Distrito Federal e no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal e legislação correlata;
- efetuar levantamento de situação de obras, edificações e urbanismo.

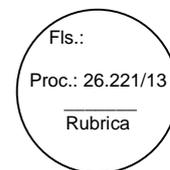
46. Nesse contexto, o Governo do Distrito Federal incluiu a AGEFIS no Plano Viver sem Limite, tópico 4.7 - Ações Fiscais para Acessibilidade, que objetiva a disseminação de informação e implementação de nova metodologia de fiscalização em temas atinentes à acessibilidade. O projeto Ações Fiscais para Acessibilidade, atualmente, encontra-se com duas etapas em andamento: (1) Acessibilidade em Obras Públicas e (2) Acessibilidade em Passeios Circundantes.

47. A etapa Acessibilidade em Obras Públicas encontra respaldo na Instrução Normativa nº 38/2011, que institui procedimentos para a realização de vistoria técnica, orientação e fiscalização, quanto ao padrão de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nas obras de edificações e nas obras em logradouros públicos em execução pelo Governo do Distrito Federal.

48. Já a etapa Acessibilidade em Passeios Circundantes é regulada pela Instrução Normativa nº 39/2011, que institui procedimentos para a realização de vistoria técnica, orientação e fiscalização, quanto ao padrão de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, nos passeios circundantes aos canteiros de obras e nos passeios circundantes às edificações privadas do Distrito Federal.

49. Além dessas ações fiscalizatórias, a AGEFIS tem atuado também no plano preventivo. Conforme o Relatório de Gestão da Casa Civil relativo a 2014, dentro do Programa Ações Fiscais para Acessibilidade, foram realizadas mais de 600 vistorias técnicas para orientação relativa à acessibilidade no passeio circundante e nas edificações concluídas ou em construção, públicas e privadas, e 78 atendimentos técnicos para orientação sobre acessibilidade em projetos de arquitetura e urbanismo. Ainda, foi elaborada e publicada a cartilha Acessibilidade e Inclusão, com a finalidade de divulgar informações sobre acessibilidade, no sentido de garantir as condições de cidadania, autonomia e segurança às pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, por meio de ações de educação.

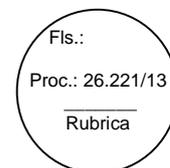
²³ Nos termos do Regimento Interno da AGEFIS, art. 14.



➤ Legislação Aplicável

50. Identificaram-se como pertinentes ao trabalho realizado as seguintes fontes normativas:

- Lei Federal nº 7.853/89, 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;
- Lei Federal nº 10.098/00, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências;
- Decreto Federal 3.298/99, regulamenta a Lei no 7.853/89, dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, consolida as normas de proteção, e dá outras providências;
- Convenção sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência da Organização das Nações Unidas (ONU), aprovada pelo Congresso Nacional por meio do Decreto Legislativo 186/08 e promulgada pelo Presidente da República por intermédio do Decreto 6.949/09, foi incorporada ao ordenamento jurídico brasileiro com equivalência de Emenda Constitucional (CF, art. 5º. § 3º);
- Norma da ABNT: NBR 9050/04 - Edificações, Mobiliário, Espaço e Equipamentos Urbanos;
- Lei Distrital nº 258/92, determina a inclusão em edifícios e logradouros de uso público de medidas para assegurar o acesso, naquelas áreas, de pessoas portadoras de deficiências físicas e dá outras providências;
- Lei Distrital nº 1.042/96, prescreve a obrigatoriedade de todos os elevadores instalados em prédios públicos ou particulares de Brasília disporem de caracteres em alto relevo, para utilização por portadores de deficiência visual,
- Lei Distrital nº 2.105/98, dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal;
- Lei Distrital nº 2.536/00, determina o uso do alfabeto braile nas placas informativas em edificações públicas e privadas, nos pontos de ônibus e estações do metrô;
- Lei Distrital nº 3.919/06, altera a Lei nº 2.105/98, que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal e dá outras providências;
- Lei Distrital nº 3.939/07, institui o Estatuto do Portador de Necessidades Especiais e da Pessoa com Deficiência e dá outras



providências;

- Lei Distrital nº 4.317/09, institui a Política Distrital para Integração da Pessoa com Deficiência, consolida as normas de proteção e dá outras providências;
- Lei Distrital nº 4.566/11, dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências;
- Decreto Distrital nº 19.915/98, regulamenta a Lei N.º 2.105/98 que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal;
- Decreto nº 29.879/08, que dispõe sobre acessibilidade em pontos de parada de transporte coletivo e dá outras providências;
- Decreto nº 33.740/12, altera o Decreto nº 19.915/98, que regulamenta a Lei nº 2.105/98 - Código de Edificações do Distrito Federal;
- Decreto Distrital nº 33.741/12, regulamenta o artigo 20, da Lei Complementar nº 803/09, no que diz respeito às normas viárias, conceitos gerais e parâmetros para dimensionamento de sistema viário urbano para o planejamento, elaboração e modificação de projetos urbanísticos.
- Decreto Distrital nº 36.225/14, altera o Decreto nº 19.915, de 17 de dezembro de 1998, que regulamenta a Lei nº 2.105/98 - Código de Edificações do Distrito Federal;

➤ Fiscalizações Anteriores

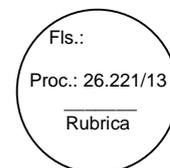
51. A seguir, são indicados os processos e as decisões mais relevantes decorrentes de fiscalizações anteriores relacionadas ao objeto em análise nestes autos.

Processo nº 14.320/2013 – Auditoria Operacional na Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal – SEE/DF para avaliar as ações do governo na área da Educação Básica, em especial na etapa do Ensino Médio.

Decisão nº 5.677/2014

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) II – determinar à Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal – SE/DF que: (...) c) com base em diagnóstico da infraestrutura das unidades escolares, elabore e implemente progressivamente uma política de gestão da infraestrutura física das escolas, que assegure a melhoria das instalações da rede pública de ensino do Distrito Federal, incluindo a correção das seguintes desconformidades (Achado 2): (...) vi) condições insatisfatórias de acessibilidade às escolas e inadequação das instalações para os alunos portadores de necessidades especiais;”

Processo nº 23.842/2013 – Representação solicitando que o TCDF acompanhe a questão da acessibilidade na obra de reforma do Centro de Convenções Ulysses Guimarães.



Decisão nº 4.018/2014

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) II – determinar: a) à Secretaria de Estado de Turismo do Distrito Federal, à NOVACAP e à Secretaria de Estado de Obras do Distrito Federal que, no prazo de 30 (trinta) dias, informem as providências tomadas no sentido de elaboração do projeto “as built” da obra de acessibilidade no Centro de Convenções Ulisses Guimarães, juntando a documentação comprobatória; b) à NOVACAP que, no prazo de 60 (sessenta) dias, tome providências cabíveis para correção ou realização dos serviços relatados no Relatório de Vistoria nº 34/13 que estariam no escopo do objeto do Contrato nº 500/11, informando, no mesmo prazo, as medidas adotadas e trazendo a documentação comprobatória;”.

Decisão nº 4.314/2013

“O Tribunal, por maioria, de acordo com o voto do Relator, determinou a realização da auditoria preconizada pelo Ministério Público junto à Corte, com vistas a adequação dos equipamentos e edificações efetuadas no Centro de Convenções Ulisses Guimarães, com o fim de proporcionar ao referido espaço público os necessários meios de acessibilidade”.

Processo nº 31.896/2013 – Auditoria Operacional para avaliar a gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF, a cargo da DFTRANS.

Decisão nº 3.475/2014

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) II – recomendar à Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal que ajuste os terminais de ônibus às condições apropriadas de conforto, segurança e acessibilidade, em vista da importância que essas edificações passam a ter com as mudanças previstas no modelo operacional tronco-alimentado; III – determinar à DFTRANS e à Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal que: a) apresentem ao Tribunal, no prazo de 60 (sessenta) dias, um plano de implementação das recomendações acima indicadas ou de outras ações que entenderem necessárias para resolução dos problemas apontados no relatório (segundo modelo anexo), para fins de posterior monitoramento a ser realizado por esta Corte de Contas; b) explicitem cronogramas, etapas e responsáveis, para fins de acompanhamento, pela equipe de auditoria, da implementação das ações pontuadas no plano;”.

Processo nº 13.060/2012 – Autos apartados para exame da legalidade da dispensa de licitação destinada à delegação, por intermédio de outorga de permissão precária, para prestação de serviços de transporte público coletivo, em caráter emergencial, mediante a operação de frota de 80 (oitenta) ônibus para atender demandas prementes em Planaltina, na forma sugerida no Parecer nº 652/2012-CF, do Ministério Público junto à Corte.

Decisão nº 2.567/2014

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) II – determinar à Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS que, no prazo de 30 (trinta) dias, em



relação aos Contratos de Adesão n°s 03 a 06/2012-ST/DF e 01, 02, 04 e 05/2013-ST/DF, comprove perante este Tribunal o cumprimento das exigências de acessibilidade e dos padrões de segurança previstos no MANUAL DOS PADRÕES TÉCNICOS DOS VEÍCULOS DO STCP/DF;”.

Decisão nº 83/2013

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) III – determinar à Secretaria de Estado de Transportes que, no prazo de 30 (trinta) dias, em relação aos contratos citados no item anterior, comprove perante este Tribunal o cumprimento das exigências de acessibilidade e dos padrões de segurança previstos no MANUAL DOS PADRÕES TÉCNICOS DOS VEÍCULOS DO STCP/DF;”.

Processo nº 38.034/2011 – Proposta Administrativa do Ministério Público junto à Corte, requerendo, entre outras medidas, a adesão formal deste Tribunal à Campanha Nacional “Ministério Público de Contas pela Acessibilidade Total”.

Decisão nº 636/2014

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) III - determinar à SEGEDAM que em seus eventos promova o tema da acessibilidade em seminário ou conferência, podendo ser tema do SEMAT;”.

Processo nº 31.140/2012 – Parceria Público-Privada – PPP, na modalidade concessão administrativa, firmado entre o Distrito Federal, representado pela Secretaria de Estado de Obras, e a Concessionária do Centro Administrativo do Distrito Federal S.A. – CENTRAD, para a construção, operação e manutenção do Centro Administrativo do Distrito Federal – CADF, na Região Administrativa de Taguatinga – RA III.

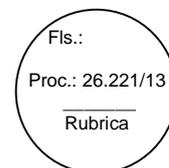
Decisão nº 134/2014

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) III - no que tange às obras do Centro Administrativo do Distrito Federal – CADF, determinar à Secretaria de Estado de Obras do DF que, no prazo de 30 (trinta) dias, apresente a este Tribunal informações detalhadas e atualizadas acerca das obras, principalmente em relação à acessibilidade, à preservação ambiental e à gestão de resíduos, gestão de água e energia, coleta seletiva e edificações que serão desocupadas para alienação ou locação;”.

Processo nº 30.947/2011 – Denúncia recebida pelo Ministério Público junto à Corte acerca de possíveis irregularidades na locação e ocupação do imóvel para instalação do Núcleo de Defesa do Consumidor, no Venâncio 2000, e de parte do Centro de Assistência Judiciária do DF – CEAJUR.

Decisão nº 4.578/2013

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) II. determinar ao Centro de Assistência Judiciária do Distrito Federal – CEAJUR que, no prazo de 30 (trinta) dias: a) apresente razões de justificativas para: (...)a2) a falta de atendimento das exigências legais para acessibilidade do Edifício Zarife, sede do referido órgão, conforme relato da AGEFIS no Laudo de Vistoria 08/2012, haja vista que referidas inadequações persistem



desde a vistoria inicialmente promovida em 04.12.2009 e considerando que a resolução dos problemas de acesso são imprescindíveis para continuidade do ajuste, bem como que o prazo estabelecido no item 9.1 do Contrato de Locação de Imóvel nº 02/2010 expirou há muito, sem cumprimento da avença;”

Processo nº 38.034/2011 – Representação formulada pelo Ministério Público junto à Corte, por meio da qual foi oferecida proposta administrativa com sugestões para efetivar o conhecimento e a fiscalização das normas referentes à acessibilidade na Administração Pública Distrital, inclusive, neste Tribunal.

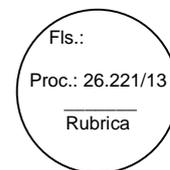
Decisão nº 6.307/2012

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) II. orientar os órgãos e entidades jurisdicionadas quanto à necessidade de: a) adequar as suas instalações às regras de acessibilidade constantes da legislação vigente (Lei distrital nº 2.105/98; Decreto distrital nº 19.915/98 e respectivas alterações, bem como ao Decreto Legislativo nº 186/08 e a NBR 9050 da ABNT); b) alertar os responsáveis pela elaboração e aprovação de projetos, quanto à necessidade de aplicar as normas técnicas pertinentes à acessibilidade, bem como aos executores de contratos de exigir o seu cumprimento; c) incluir em seus editais e contratos a indicação do profissional responsável pela observância às normas de acessibilidade; III. autorizar a realização de auditoria de natureza operacional, visando avaliar o grau de aderência dos jurisdicionados aos normativos apontados no item II “a”; IV. determinar: a) à Assessoria de Planejamento Estratégico da Fiscalização que inclua nos procedimentos de fiscalização a serem realizados pelas unidades técnicas, em especial os referentes à análise de editais e execução de contratos, as auditorias de obra e de sistemas de informação, itens de verificação que permitam avaliar a aderência do objeto analisado às normas de acessibilidade, bem como normatize a forma como o cumprimento dessa determinação deverá ser evidenciada nos processos; b) ao NFO a inclusão no Sisobras de alerta ao usuário quanto à necessidade de o projeto básico/executivo atender, entre outras, às normas de acessibilidade; (...) c.1) adequação dos edifícios do TCDF às normas de acessibilidades; c.2) acessibilidade dos portais e sítios eletrônicos do TCDF;”

Processo nº 15.357/2012 – Edital de LICITAÇÃO PÚBLICA INTERNACIONAL - LPI Nº 03/11, cujo objeto é a contratação de obras para construção de Terminais de Ônibus Urbanos.

Decisão nº 6.059/2012

“O Tribunal, (...), decidiu: (...) II. determinar à Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal que: (...) c) somente aprove o início das obras de construção, após: (...) c.5) revisar os projetos de acessibilidade e de sinalização destinados aos portadores de necessidades especiais visuais ou físicas, adequando-os às normas vigentes;”



1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo Geral

52. Avaliar, sob o enfoque arquitetônico, as condições de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas vias públicas e prédios que sirvam de sede para unidades de prestação de serviços públicos.

1.4.2 Objetivos Específicos

53. As questões de auditoria estão assim definidas:

- 1) As vias públicas que dão acesso a unidades de prestação de serviços públicos podem ser consideradas adequadas aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sob o aspecto da acessibilidade arquitetônica?
- 2) Os prédios que servem de sede a unidades de prestação de serviços públicos podem ser considerados adequados aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sob o aspecto da acessibilidade arquitetônica?

1.5 Escopo

54. Este trabalho visou diagnosticar as condições de acessibilidade nas vias e prédios públicos do Distrito Federal, com atenção especial às necessidades das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

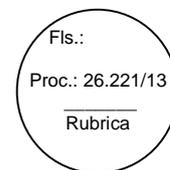
55. Primeiramente, importa esclarecer que a presente auditoria não teve como foco a acessibilidade em sua conceituação ampla, mas somente seu aspecto arquitetônico, aplicável a instalações físicas e edificações. Assim, embora importantes, não foram avaliadas as condições de acessibilidade de transportes, serviços, sistemas e meios de comunicação.

56. Nas vias públicas, o campo de análise abrangeu os pontos de parada de ônibus, as calçadas e os estacionamentos, no intuito de aferir se é possível o trânsito do usuário com autonomia e segurança.

57. Já nos prédios públicos, o objeto foi o acesso à edificação, de modo a diagnosticar se há acessibilidade, desde a entrada até o ponto inicial de atendimento ou prestação de serviço público.

58. Devido à desproporção entre o universo auditável e os recursos humanos disponíveis, o trabalho foi direcionado ao acesso de prédios que concentrem maior utilização pelo público, como: hospitais; escolas; postos de atendimento NA HORA; unidades de atendimento da Companhia de Desenvolvimento Habitacional - CODHAB, do Departamento de Trânsito -DETRAN, do Instituto de Defesa do Consumidor - Procon, da Secretaria de Estado da Fazenda - SEF e da AGEFIS; estações de metrô; terminais rodoviários e delegacias de polícia²⁴.

²⁴ Importa esclarecer que foram deixadas de fora desse trabalho as defensorias públicas, haja vista que a maioria das suas unidades de atendimento estão sediadas em prédios do Tribunal de Justiça



59. Pelo mesmo motivo, restringiu-se a auditoria às vias públicas circundantes desses prédios, mais especificamente à rota entre o ponto de ônibus/estacionamento público mais próximo e as edificações selecionadas para a amostra.

60. Além disso, foram priorizadas as Regiões Administrativas mais populosas e aquelas com maior número de habitantes portadores de deficiência²⁵.

61. Por fim, não há que se falar em período em exame, haja vista que se trata de diagnóstico de acessibilidade das vias e prédios públicos em um momento específico, no caso, primeiro semestre de 2015.

1.6 Montante Fiscalizado

62. Por se tratar de auditoria diagnóstica em vias e prédios públicos, não foi possível mensurar o montante fiscalizado.

63. Primeiro, não é factível atribuir, com grau aceitável de exatidão, o valor monetário das vias públicas e prédios públicos objeto desta auditoria.

64. Segundo, o objeto da auditoria transcende a quantificação monetária, haja vista que a importância das condições de acessibilidade para a população do DF é imensurável, devido a seu relevante valor social.

1.7 Metodologia

65. Os procedimentos e técnicas utilizados na execução da presente auditoria encontram-se registrados na Matriz de Planejamento de fls. 32/34, merecendo destaque a inspeção física da infraestrutura das vias e prédios públicos e a aplicação de *checklist*.

1.7.1 Seleção da amostra

66. Por limitação de tempo e devido ao reduzido número de membros da equipe de auditoria, restringiu-se a análise aos prédios que servem de sede para unidades de prestação de serviço público e vias circundantes, priorizando as localizadas em Regiões Administrativas com maior número absoluto de pessoas portadoras de deficiência. Essas medidas foram adotadas com a finalidade de otimizar o tempo disponível, concentrando a análise em edificações com maior potencial de impacto no dia-a-dia do maior número de usuários.

67. Diante disso, foram selecionadas unidades de prestação de serviço que realizam atendimento ao público de modo presencial, priorizando-se aquelas que concentram grande fluxo de usuários. Assim, dado à relevância dos serviços prestados, foram selecionadas para objeto dessa auditoria as seguintes categorias de unidades:

do Distrito Federal e Territórios –TJDFT e, portanto, estão fora da jurisdição deste Tribunal de Contas.

²⁵ Conforme estimativa constante no PT nº 3 (fls. 53/56).



Tabela 3 - Categorias de unidades de prestação de serviço público selecionadas para objeto da auditoria.

Categorias de unidade de prestação de serviço	Universo auditável (em unidades)
Hospitais ²⁶	19
Centros de Ensino Especial	13
Serviço de Atendimento Imediato ao Cidadão – NA HORA	6
Núcleo de Atendimento ao Público (NUATE) da CODHAB ²⁷	2
Postos de Atendimento do DETRAN ²⁸	11
Postos de atendimento do PROCON ²⁹	5
Postos de Atendimento da SEF ³⁰	12
Sede das Regiões Administrativas Fiscais (RAFs) - AGEFIS ³¹	4 ³²
Estações de Metrô ³³	24
Terminais Rodoviários ³⁴	15 ³⁵
Rodoviária interestadual de Brasília	1
Delegacias de Polícia	35 ³⁶

²⁶ Considerados, além dos 17 hospitais da rede pública, a Oficina Ortopédica, localizado no SIA, e o Centro de Reabilitação, localizado em Taguatinga.

²⁷ À época do planejamento de auditoria existiam 3 Núcleos de Atendimento ao Público da CODHAB. Entretanto, desde o dia 9 de fevereiro de 2015, os núcleos do SCS Qd. 6 e da Estação de Metrô da 114 Sul estão fechados, tendo sido, por outro lado, inaugurado um núcleo de atendimento na Estação de Metrô 112 Sul, para atendimento a pessoas portadoras de deficiência. Portanto, atualmente, a CODHAB realiza atendimento ao público apenas nos núcleos do SCS Qd. 4 e da Estação de Metrô 112 Sul. Importa mencionar que a CODHAB também realiza atendimento nos postos NA HORA de Ceilândia e de Taguatinga. Entretanto, esses postos serão avaliados separadamente em tópico próprio do NA HORA.

²⁸ Excluídas as 6 unidades de atendimento do DETRAN localizadas nos postos do NA HORA. Os postos NA HORA serão avaliados em tópico próprio.

²⁹ Excluída as 6 unidades do PROCON localizadas nos postos NA HORA. Os postos NA HORA serão avaliados em tópico próprio.

³⁰ Excluídas as 6 unidades da SEF localizadas nos postos NA HORA, pois os postos NA HORA serão avaliados em tópico próprio.

³¹ Excluídas as unidades da AGEFIS localizadas nos postos NA HORA da Ceilândia, do Riacho Fundo e de Taguatinga. Os postos NA HORA serão avaliados em tópico próprio.

³² Ao todo são 6 Regiões Administrativas Fiscais, entretanto duas sedes estão temporariamente desativadas: RAF 4 e RAF 6. Portanto, apenas 4 unidades foram consideradas no universo auditável.

³³ Consideradas apenas as estações já em funcionamento até junho/2015.

³⁴ Considerados apenas aqueles que já estão em funcionamento até junho/2015.

³⁵ Excluída a Rodoviária do Plano Piloto, em razão de já haver licitação para reforma do prédio, com previsão de acessibilidade, conforme Processo nº 30.796/09 do TCDF. Importa esclarecer que, pelo motivo exposto, a Rodoviária do Plano Piloto não entrou na amostra de prédio público, mas foi avaliada, indiretamente, no quesito vias públicas, onde se percorreu o trajeto entre a Estação de metrô Central e o ponto de parada de ônibus mais próximo, no caso, a própria rodoviária.

³⁶ Consideradas, além das 31 Delegacias de Polícia (DPs), as 2 Delegacias da Criança e do Adolescente (DCAs), a Delegacia Especial de Atendimento à Mulher (DEAM) e o Complexo da Polícia Civil que abrange: o Instituto de Identificação, a Delegacia de Proteção à Criança e ao Adolescente, a Divisão de Defesa do Consumidor, a Delegacia Especial de Proteção ao Meio Ambiente e à Ordem Urbanística, a Delegacia de Repressão a Roubos e Furtos, a Delegacia de Roubos e Furtos de Veículos, a Delegacia de Crimes contra a Propriedade Material. Portanto, 35 Unidades ao todo.



68. Importa mencionar que, inicialmente, cogitou-se incluir na amostra os Centros de Saúde. Entretanto, em razão da quantidade, em contrapartida à reduzida equipe de auditoria e limitado tempo de execução, essas unidades foram excluídas da amostra, possibilitando dedicar maior atenção aos hospitais públicos, que concentram maior fluxo de atendimentos por dia, gerando, portanto, impacto em um maior grupo de pessoas a cada unidade avaliada.

69. Quanto às escolas da rede pública, que somam 576 unidades, também por motivo de escassez de tempo e recursos humanos, o trabalho foi direcionado aos Centros de Ensino Especial, que, por sua natureza, impactam diretamente pessoas com deficiência e, por isso, exigem padrões elevados de acessibilidade tanto na unidade, quanto nas vias de acesso.

70. Após a seleção dos tipos de unidades de prestação de serviço a serem avaliadas, conforme Tabela 3 (§ 67 retro), foi feito o escalonamento das Regiões Administrativas (RAs), por número absoluto de habitantes que declararam possuir alguma deficiência³⁷. Tendo em vista a tabela constante no PT nº 3 (fls. 54), a análise se concentrou em 10 Regiões Administrativas: Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Planaltina, Brasília, Gama, Recanto das Emas, Guará, São Sebastião e Águas Claras, conforme exposto na figura abaixo:

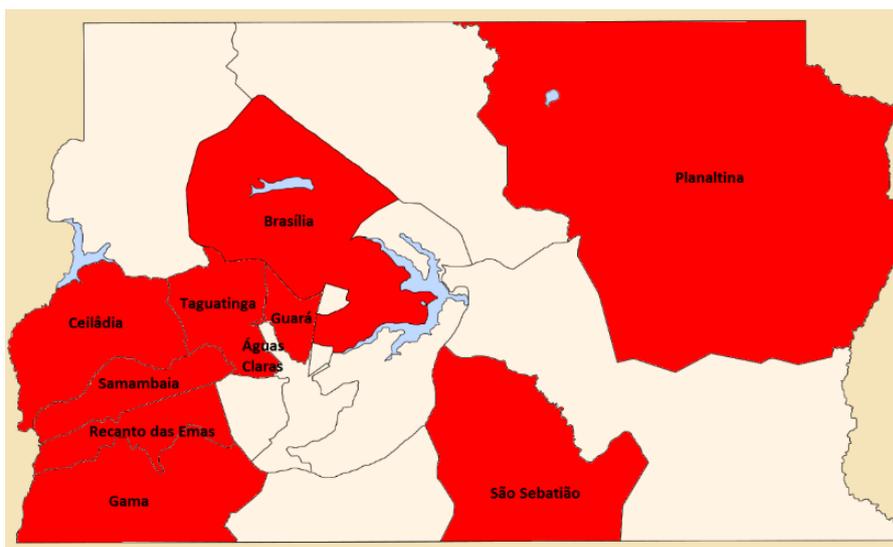
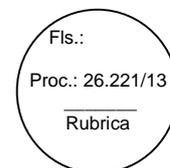


Figura 1 - Mapa do DF com destaque para as 10 Regiões Administrativas com maior número de habitantes portadores de deficiência.

71. Esse critério demográfico para seleção da amostra, entretanto, não foi aplicado a hospitais, pois estes merecem critério diferenciado de tratamento, em razão da relevância do serviço prestado e por utilizarem um planejamento regionalizado, em função da demanda - que muitas vezes abrange habitantes de estados vizinhos.

³⁷ A tabela completa das regiões administrativas do DF e respectivo número de habitantes que declararam possuir alguma deficiência encontra-se no PT nº 5.



72. Diante disso, foram avaliados todos os hospitais do Distrito Federal, inclusive aqueles que se encontram fora das 10 RAs selecionadas. Apesar de fora da referida classificação, avaliou-se também a Oficina Ortopédica e o Centro Especializado em Habilitação e Reabilitação, por serem polos atrativos de pessoas com dificuldade de mobilidade.

73. Com base nesses critérios, chegou-se a uma amostra de 108 vias públicas e 104 prédios públicos³⁸, detalhada no PT nº 6.

74. Conforme estudos realizados pela equipe de auditoria, essa amostra é representativa e suficiente para avaliar as condições de acessibilidade das vias e prédios públicos do Distrito Federal, dado que nela estão concentrados:

Tabela 4 - Representatividade da amostra selecionada em relação ao universo existente.

Habitantes com deficiência	67,81%
Hospitais	100,00%
Centros de Ensino Especial	76,92%
Serviço de Atendimento Imediato ao Cidadão – NA HORA	66,67%
Núcleo de Atendimento ao Público (NUATE) da CODHAB	100,00%
Postos de Atendimento do DETRAN	63,64%
Postos de atendimento do PROCON	75,00%
Postos de Atendimento da SEF	66,67%
Sede das Regiões Administrativas Fiscais (RAFs) - AGEFIS	75,00%
Estações de Metrô	100,00%
Terminais Rodoviários	66,67%
Delegacias de Polícia	65,71%

1.7.2 Inspeção Física

75. Para avaliar a acessibilidade das vias e prédios públicos foi elaborado um roteiro de inspeção física (PT nº 7), de forma a objetivar a análise, evitando distorções na opinião dos auditores.

76. O roteiro foi dividido em duas partes: vias públicas e prédios públicos.

77. Quanto às vias públicas, foi avaliada a acessibilidade no trajeto entre a unidade de prestação de serviço público selecionada e o ponto de parada de ônibus mais próximo. Para isso, o roteiro de inspeção física levou em conta dois elementos: parada de ônibus e calçada, sendo que a avaliação da calçada foi subdividida em: passeio, obstáculos e rampas. Buscou-se aferir também, em campo próprio, a acessibilidade no entorno do trajeto, a fim de investigar se as condições periféricas

³⁸ Essa diferença na amostra de vias e prédios públicos se deve ao fato de os terminais rodoviários terem sido avaliados como pontos de parada de ônibus, no *checklist* de vias públicas, e não como prédios públicos. Além disso, algumas unidades de atendimento, por estarem situadas no mesmo local, tiveram suas edificações avaliadas individualmente, mas no que tange a vias públicas foi aplicado apenas um *checklist*, a fim de evitar dupla avaliação do mesmo local.



permitem a mobilidade de forma autônoma e segura para outros locais, que não a unidade de atendimento selecionada.

78. Quanto a prédios públicos, o roteiro contém dois elementos de avaliação: urbanização do lote e edificação (estrutura do prédio)³⁹, esse último subdividido em: entrada da edificação, circulação horizontal, circulação vertical, mobiliário interno e banheiros.

79. Diante disso, a área externa à edificação foi segmentada em três partes para fins de aplicação dos *checklists*, conforme ilustram as figuras 2 e 3: o trajeto, o entorno e a urbanização do lote.



Entorno Trajeto Urbanização do lote

(FONTE: Google Earth, consultado em 19/08/2015)

Figura 2 – Exemplo 1 de segmentação da área externa à edificação para fins de aplicação dos *checklists* (Estação de Metrô Shopping).



Entorno Trajeto Urbanização do lote

(FONTE: Google Earth, consultado em 19/08/2015)

Figura 3 - Exemplo 2 de segmentação da área externa à edificação para fins de aplicação dos *checklists* (Edifício da Secretaria de Estado de Fazenda do DF em Taguatinga).

³⁹ Estritamente no que tange à área de atendimento ao público. Portando, a área administrativa e aquela restrita ao uso de funcionários não foram objeto de análise.



80. Importa esclarecer que os terminais rodoviários, pela sua natureza e baixa complexidade, foram avaliados como pontos de parada de ônibus e não como prédios públicos. Portanto, foi aplicado a eles apenas o *checklist* de vias públicas, tomando como trajeto para avaliação de calçada a área de seu entorno imediato.



(FONTE: Google Earth, consultado em 19/08/2015)

Figura 4 – Exemplo de segmentação da área pública para fins de aplicação do *checklist* de vias públicas em caso de terminais rodoviários (Terminal Rodoviário da Ceilândia, no Setor P Norte).

81. Cada elemento de avaliação foi subdividido em itens pormenorizados e estes, a depender do caso concreto, receberam os seguintes atributos:

SIM	Atende integralmente aos requisitos de acessibilidade.
NÃO	Não atende, mesmo que em parte, os requisitos de acessibilidade.
NA*	O item não tem correspondência com o caso concreto.

* NA: não se aplica

82. A aplicação do roteiro de inspeção física obedeceu aos critérios e orientações de preenchimento detalhados no PT nº 8, dentre os quais destacam-se os seguintes:

Tabela 5 - Metodologia para preenchimento do *checklist* de Vias Públicas

Item*	Descrição	Critério/orientação
1	Parada de Ônibus	Terminais rodoviários foram avaliados como pontos de parada de ônibus, pois, em razão da baixa complexidade da edificação, se aproximam mais dos atributos desses, que de prédios públicos.
1.2	Há rampa e rebaixamento de meio-fio para travessia da rua	Considerou-se atendido o item quando, não havendo rampas, haja passarela ou túnel que



	com equipamento correspondente do lado oposto?	substitua. Em caso de travessia pela própria estrutura subterrânea do metrô, o item foi classificado como "Não se Aplica" a fim de evitar a dupla avaliação do equipamento, haja vista que a estrutura do metrô já é objeto de análise na parte de "Prédios Públicos".
2	Calçada	Ciclovias não foram consideradas como calçadas, mesmo quando utilizadas pelos pedestres em razão da ausência ou inadequação de passeio. (Lei nº 4.397/09, art. 5º, inciso I)
2.1	O trajeto como um todo possui passeio (faixa livre para pedestre)?	<p>Passeio é a parte da calçada ou da pista de rolamento, nesse último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas (Decreto nº 19.915/98, art. 2, inciso XXXIX-B)</p> <p>Portanto, foi preenchido com:</p> <p>SIM - quando todo o trajeto possui calçada com faixa livre de interferências destinada à circulação de pedestres.</p> <p>NÃO - quando não haja calçada no trajeto como um todo; quando parte do trajeto não possua calçada; quando, havendo calçada, não exista faixa livre de interferências que permita a circulação de pedestres e cadeirantes.</p>
2.9	O trajeto possui rampa/rebaixamento associado à travessia de pedestre, com equipamento correspondente do lado oposto da via e no canteiro central, quando necessário?	<p>Trata-se da existência de rampas que permitam a travessia de ruas ao longo do trajeto.</p> <p>Foi preenchido com:</p> <p>SIM - quando todos os trechos do trajeto em que haja necessidade de atravessar a rua possuam rampa ou rebaixamento da guia, associado ou não a faixa de pedestre ou semáforo.</p> <p>NÃO - quando houver pelo menos um ponto de travessia, ao longo do trajeto, sem a respectiva rampa/rebaixamento de guia.</p> <p>NA - quando não houver ponto de travessia de vias ao longo do trajeto.</p>

* É o número correspondente ao item no *checklist*.

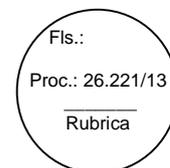


Tabela 6 - Metodologia para preenchimento do *checklist* de Prédio Público

Item*	Descrição	Critério/orientação
1	Urbanização do lote	Abarca tanto a área interna, quanto a área externa da edificação (ex.: calçada em torno do lote). Em caso de órgãos públicos localizados em estações de metrô, o item urbanização do lote será classificado como NA, pois está sob responsabilidade da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, cujas edificações são avaliadas em <i>checklist</i> específico dessa unidade de prestação de serviço público.
2.1	Há pelo menos uma entrada acessível?	Não precisa ser a entrada principal, pode ser uma entrada secundária.
4	Circulação vertical	São considerados não só os casos em que haja atendimento em mais de um pavimento, mas também os casos em que, mesmo o atendimento sendo apenas no térreo, haja necessidade de escada, rampa ou plataforma móvel para vencer desnível ou mudar de patamar.
5	Mobiliário Interno	Nas unidades de atendimento ao público em geral, o mobiliário interno avaliado foi o do primeiro ponto de atendimento. Excepcionalmente, no caso das escolas, o mobiliário interno avaliado foi as carteiras utilizadas em sala de aula, em razão do impacto que provocam no dia-a-dia dos alunos e na adequada prestação do serviço público de educação.
6	Banheiros	Nas estações de metrô onde não sejam sediados pontos de atendimento de órgãos públicos, o item banheiro, quando inexistente, foi avaliado como NA.

* É o número correspondente ao item no *checklist*.

83. O campo acessibilidade do entorno, no *checklist* de vias públicas, foi avaliado apenas com “SIM” ou “NÃO”. Para receber “SIM” o entorno deveria atender a condições razoáveis de acessibilidade, como calçada em bom estado de conservação, existência de passeio acessível, rampas e rebaixamento de guias para travessia de ruas e obstáculos devidamente sinalizados e localizados na faixa de serviço, de modo a que não interfiram na rota acessível. O desatendimento de qualquer desses requisitos fez com que o local fosse avaliado com o atributo “NÃO”.



1.7.3 Compilação e tratamento dos dados coletados nas visitas in loco

84. A avaliação da acessibilidade em vias públicas se deu pelo somatório da análise de 2 elementos – parada de ônibus e calçadas -, sendo que o primeiro possui apenas 1 quesito e o segundo possui 3, conforme Tabela 7. A avaliação da acessibilidade em prédios públicos também levou em conta o somatório de 2 componentes – urbanização do lote e edificação -, sendo que o primeiro possui apenas 1 quesito e o segundo, 5, conforme Tabela 8.

85. Os quesitos receberam pesos⁴⁰, em razão do seu maior ou menor impacto para aferição da acessibilidade e em razão de sua proporção em relação ao todo avaliado, somando 100 pontos para vias públicas e 100 pontos para prédios públicos.

Tabela 7- Itens avaliados nas vias públicas.

	Itens Avaliados	Nota Máxima
1	PARADA DE ÔNIBUS	20
	PARADA DE ÔNIBUS	20
2	CALÇADA	80
	PASSEIO	30
	OBSTÁCULOS	20
	RAMPAS	30
	TOTAL	100,00

Tabela 8 – Itens avaliados nos prédios públicos.

	Itens Avaliados	Nota Máxima
1	URBANIZAÇÃO DO LOTE	20
	URBANIZAÇÃO DO LOTE	20
2	EDIFICAÇÃO	80
	ENTRADA DA EDIFICAÇÃO	20
	CIRCULAÇÃO HORIZONTAL	20
	CIRCULAÇÃO VERTICAL	20
	MOBILIÁRIO INTERNO	10
	BANHEIROS	10
	TOTAL	100,00

86. Cada quesito foi subdividido em itens, a fim de tornar a avaliação mais objetiva. Diante da dificuldade de ponderar a importância de cada item em relação aos demais e da impossibilidade de considerar todas as possíveis peculiaridades

⁴⁰ Conforme detalhado nas Tabelas 7 e 8.



existentes nas diversas Regiões Administrativas do Distrito Federal e categorias de unidade de prestação de serviço selecionadas, dividiu-se a nota do quesito igualmente entre seus itens. Assim, cada um poderia atingir as respectivas notas máximas apresentadas nas Tabelas 9 e 10.

Tabela 9 – Nota máxima dos itens do *checklist* de vias públicas

Quesito	Nota máxima do quesito	Itens	Nº de itens	Nota máxima de cada item
Parada de ônibus	20	1.1 a 1.4	4	5
Passeio	30	2.1 a 2.6	6	5
Obstáculos	20	2.7 a 2.8	2	10
Rampas	30	2.9 a 2.14	6	5

Tabela 10– Nota máxima dos itens do *checklist* de vias públicas

Quesito	Nota máxima do quesito	Itens	Nº de itens	Nota máxima de cada item
Urbanização do lote	20	1.1 a 1.9	9	2,22
Entrada da Edificação	20	2.1 a 2.4	4	5,00
Circulação Horizontal	20	3.1 a 3.7	7	2,85
Circulação Vertical	20	4.1 a 4.22	22	0,90
Mobiliário Interno	10	5.1 a 5.2	2	5,00
Banheiro	10	6.1 a 6.9	9	1,11

87. A avaliação qualitativa de cada item se deu por meio de atribuição de menção “SIM”, ou “NÃO”, observada a seguinte regra:

SIM	Atende integralmente ao padrão de acessibilidade.	Nota máxima do subitem
NÃO	Não atende, mesmo que em parte, ao padrão de acessibilidade.	Nota 0,00

88. A classificação NA (não se aplica) foi reservada aos casos em que o item não se enquadra na situação concreta, sendo, portanto, dispensável para fins de aferição da acessibilidade no local. Assim, caso o item receba essa classificação, sua pontuação será redistribuída para os demais do quesito, de modo a não comprometer a avaliação da acessibilidade.



89. Se o quesito como um todo é classificado como NA⁴¹, sua nota é redistribuída para os demais quesitos da mesma categoria⁴², conforme Tabela 11. Quando a categoria possui apenas um quesito – caso de “parada de ônibus”, no *checklist* de vias públicas, e “urbanização do lote”, no *checklist* de prédios públicos – a nota será redistribuída para a outra categoria – “calçada” e “edificação”, respectivamente –, conforme Tabela 12.

Tabela 11 - Redistribuição da nota, quando o quesito é avaliado como “não se aplica”.

Vias Públicas		Prédios Públicos	
Ponto de ônibus		Urbanização do lote	
Ponto de ônibus		Urbanização	
Calçadas		Edificação	
Passeio	Nota/2	Entrada	Nota/4
Obstáculos	Nota/2	Circ. Horizontal	Nota/4
Rampas	NA	Circ. Vertical	NA
		Mobiliário	Nota/4
		Banheiro	Nota/4

Tabela 12 - Redistribuição da nota, quando os quesitos ponto de ônibus ou urbanização são avaliados como “não se aplica”.

Vias Públicas		Prédios Públicos	
Ponto de ônibus		Urbanização do lote	
Ponto de ônibus	NA	Urbanização	NA
Calçadas		Edificação	
Passeio	Nota/3	Entrada	Nota/5
Obstáculos	Nota/3	Circ. Horizontal	Nota/5
Rampas	Nota/3	Circ. Vertical	Nota/5
		Mobiliário	Nota/5
		Banheiro	Nota/5

⁴¹ Por exemplo, o quesito circulação vertical, do *checklist* prédios públicos, não se aplica quando o atendimento ocorre exclusivamente no térreo, sem necessidade de equipamento para vencer desníveis. Nesse caso, todos os itens do quesito são classificados como NA e a nota do quesito circulação vertical é redistribuída para os demais quesitos de edificação.

⁴² Portanto, no caso de vias públicas, a nota de passeio, obstáculos ou rampas, quando um deles for classificado como não se aplica, será redistribuída dentro da categoria calçadas. Já em prédios públicos, a nota de entrada da edificação, circulação horizontal, circulação vertical, mobiliário interno ou banheiros, quando um deles (ou mais de um) for classificado como não se aplica, será redistribuída dentro da categoria edificações.



90. Quanto ao tratamento dos dados, o resultado da amostra de vias públicas foi segregado por Região Administrativa, a fim de retratar a realidade por região e facilitar a sugestão de proposições. Em prédios públicos, os dados foram tratados por Responsável Administrativo pelos prédios avaliados, a fim de facilitar a sugestão de proposições.

91. As notas dos elementos avaliados em vias públicas – ponto de parada de ônibus e calçadas - foram plotadas em gráfico segmentado por Região Administrativa (RA), a fim de fornecer um panorama geográfico da situação das vias públicas. Já as notas dos elementos avaliados em prédios públicos – urbanização e edificação - foram representadas em gráfico segmentado por responsável, sendo que os resultados dos núcleos do NA HORA, CODHAB, DETRAN, Procon, SEF e AGEFIS foram agrupados sob a denominação “Serviço Público”.

1.8 Critérios de auditoria

92. Nos termos do Decreto Distrital nº 29.879/2008, que dispõe sobre acessibilidade em pontos de parada de transporte coletivo, os pontos de parada de ônibus devem conter piso liso, antiderrapante, com desníveis vencidos por rampas e formando rotas acessíveis; com faixa ou passagem destinada a pedestres; rampa de acesso; faixa tátil de alerta e direcional; abrangendo a acessibilidade não só na área de embarque e desembarque de passageiros, como também em seu entorno imediato.



(FONTE: <http://www.adaptse.org/>; consultado em 19/08/2015)

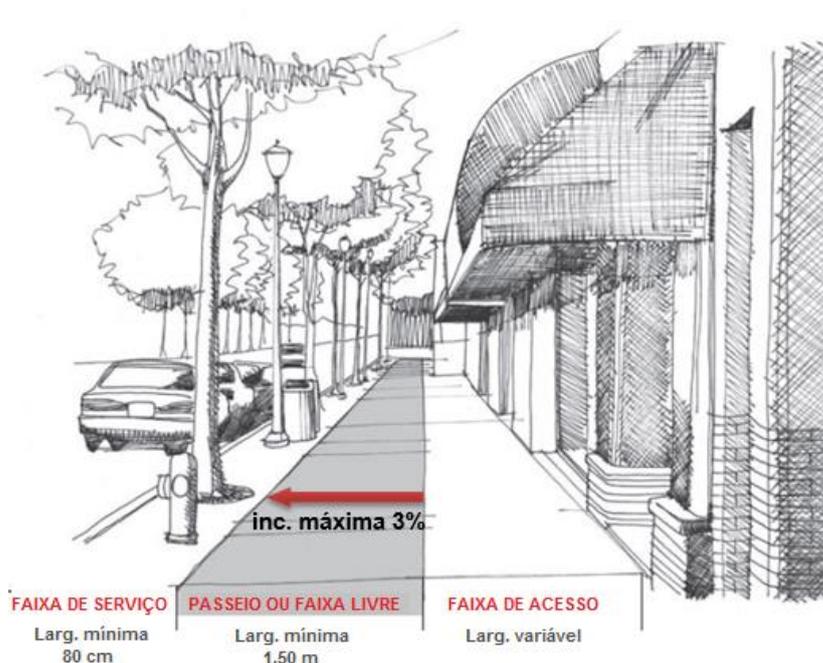
Figura 5 - Exemplo de ponto de parada de ônibus acessível.

93. Ponderando-se o padrão normativo com a realidade do DF, foram adotados como critério 4 requisitos básicos: piso firme, estável, regular, antiderrapante e nivelado, ou com desníveis vencidos por rampas; rampa para travessia da via, com equipamento correspondente do lado oposto; sinalização da área de embarque e desembarque com piso tátil de alerta; e conexão com a calçada.

94. Quanto às calçadas e urbanização das vias em geral, as normas de



acessibilidade⁴³ estabelecem que a largura das calçadas deve compreender a faixa livre, a faixa de serviço e, quando for o caso, a faixa de acesso ao lote.



(FONTE: Divulgação/AGEFIS)

Figura 6 - Composição da largura da calçada.

95. A faixa de serviço é destinada à instalação de mobiliário urbano, arborização, placas, tampas de “boca de lobo”, dentre outros. Esta faixa funciona também como área de separação entre a via de tráfego e o espaço destinado ao pedestre, proporcionando maior segurança.

96. Já a faixa livre, também conhecida como passeio, é destinada ao trânsito de pedestres, devendo ter sua largura adequada ao fluxo médio de pessoas. As normas determinam uma faixa livre de passagem com largura mínima de 1,50m, sendo que em casos específicos admite-se largura inferior. No passeio não deve haver nenhum tipo de obstáculo, como desníveis e mobiliário, e qualquer tipo de interferência aérea sobre a faixa livre de circulação deve ter altura mínima de 2,10m.

97. As normas determinam ainda que, para garantir a acessibilidade, a superfície das calçadas, principalmente a do passeio, deve ser antiderrapante, regular, estável, contínua e sem ressaltos ou depressão. Quando existir no passeio tampas de caixas de inspeção ou de visita, elas devem ser firmes, estáveis, antiderrapantes e niveladas com o piso.

98. A inclinação transversal dos passeios deve ser de no máximo 3% e em direção ao meio-fio, de modo a garantir o escoamento das águas superficiais. Eventuais desníveis existentes no acesso às edificações que impliquem inclinação da via superior a esse limite devem ser eliminados no interior do lote ou na faixa de

⁴³ Em especial, art. 47 do Decreto Distrital nº 33.741/2012.



serviço.



(FONTE: <http://www.portalmobilidade.com.br/>, consultado em 19/08/2015)

Figura 7 - Exemplo de passeio com desníveis vencidos da forma correta.



(FONTE: Divulgação/AGEFIS)

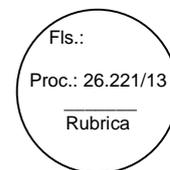
Figura 8 – Exemplo de passeio com inclinação inadequada - superior a 3%

99. Nos locais de travessia de pedestre, deve haver rebaixamento de meio-fio acompanhado de rampa ou faixa de travessia elevada, de modo que a rota acessível não seja interrompida. Essas rampas para acesso de pessoas portadoras de deficiência devem ter inclinação adequada à locomoção por meio de cadeira de rodas, garantindo a segurança do cadeirante. Devem também estar alinhadas à rampa correspondente, no lado oposto da via. Vale esclarecer que, nos pontos de entrada e saída de veículos, como garagens e estacionamentos, deve-se respeitar o passeio, mantendo-o sem cortes e sem desníveis.

100. Outro ponto importante a ser observado nas calçadas é a sinalização tátil, para a adequada circulação de pessoas portadoras de deficiência visual com segurança e autonomia. Há dois tipos de piso tátil, um de alerta, que deve ser usado nos desníveis, escadas, rampas, faixas de travessias e em torno do mobiliário urbano, e outro direcional, que deve ser usado em locais amplos, sem guia de balizamento, indicando uma direção preferencial.

101. Diante disso, para fins de avaliação das calçadas e da urbanização do lote, foi adotado como critério: existência de passeio com piso firme, estável, regular e antiderrapante, contínuo entre lotes vizinhos, com largura e inclinação adequadas e sem desnível ou corte provocado por rebaixamento da guia para acesso de veículos; trajeto livre de obstáculos, com equipamentos urbanos localizados na faixa de serviço e objetos em balanço⁴⁴ devidamente sinalizados com piso tátil de alerta; e existência de rampas para travessia de vias com largura e inclinação adequadas, sem ressalto, respeitando o passeio e sinalizadas com piso tátil de alerta.

⁴⁴ Para fins deste trabalho, serão considerados objetos em balanço os obstáculos suspensos entre 0,60m e 2,10m de altura do piso acabado, que tenham o volume maior na parte superior do que na base.



102. Quanto aos prédios públicos, as normas⁴⁵ estabelecem alguns padrões para a entrada da edificação, circulação horizontal e vertical, mobiliários e banheiros, visando garantir a acessibilidade do local.

103. Acerca do vão de acesso à edificação, as normas determinam que deve-se obedecer padrões que possibilitem a passagem de cadeirante, como largura mínima de 80 cm, soleira com bordas arredondadas ou chanfradas e, em caso de porta de correr, trilho superior ou embutido no piso. Além disso, o vestíbulo de entrada deve permitir a inscrição de um círculo com 1,50 m de diâmetro, livre do giro de abertura de portas, a fim de viabilizar a manobra de cadeira de rodas.

104. Ainda quanto à entrada, se existirem catracas, cancelas, portas giratórias ou outro dispositivo de segurança de ingresso que não seja acessível, deve haver, junto a este, meio alternativo de entrada que garanta condições de acessibilidade, com a respectiva sinalização informativa e direcional.

105. No que diz respeito à área de circulação interna, os corredores devem preservar uma largura mínima adequada que permita a passagem de cadeira de rodas. Os pisos devem ter superfície regular, firme e estável, sendo os eventuais desníveis vencidos por rampas. No mais, a circulação não sofrerá qualquer obstrução, inclusive por giro de portas ou abertura de janelas, e os obstáculos suspensos entre 60cm e 2,10m de altura deverão ser sinalizados com piso tátil de alerta, para a segurança dos portadores de deficiência visual.

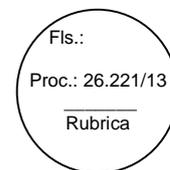
106. A circulação vertical, quando existente, deve conter escadas com degraus estáveis e antiderrapantes, sinalizadas com piso tátil de alerta, com corrimão ou guarda corpo laterais e sinalização em Braille indicando o andar, quando houver mais de um pavimento.

107. Havendo escada, deve-se garantir ainda meio alternativo para vencer desníveis, seja por rampas, elevadores ou plataformas móveis. As rampas devem possuir largura mínima de 1,20m, piso tátil de alerta e corrimão ou guarda corpo em ambos os lados. Devem também possuir inclinação adequada à locomoção segura e confortável de cadeirantes. Já os elevadores devem ter piso tátil de alerta na entrada, espaço interno adequado à manobra de cadeira de rodas, porta automática e espelho na face oposta à porta. Devem ainda conter botoeiras com sinalização em Braille e indicador tátil ou sonoro do andar.

108. No que tange ao mobiliário urbano, as normas estabelecem que estes devem ser acessíveis tanto aos portadores de deficiência quanto àqueles em condição de mobilidade reduzida. Os balcões de atendimento, por exemplo, devem ter trecho sem vedação frontal com, no mínimo, 90cm de extensão e altura máxima de 90cm.

109. Por fim, os edifícios deverão dispor ainda de, pelo menos, um banheiro acessível por andar, distribuindo seus equipamentos e acessórios de maneira que possam ser utilizados por pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida, devidamente sinalizados e posicionados em locais de fácil

⁴⁵ Lei Federal 10.098/00, Lei Distrital 2.105/98, Decreto Distrital 19.915/98 e NBR 9050 da ABNT.



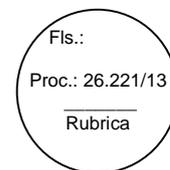
acesso.

110. Todos esses requisitos foram adotados como critério para avaliação do grau de acessibilidade dos prédios públicos, com vistas a aferir se o usuário consegue adentrar e circular na área de atendimento ao público de modo seguro, confortável e autônomo.

1.9 Avaliação de Controle Interno

111. Avaliou-se o Risco Inerente ao objeto de auditoria como elevado, haja vista: 1) a grande quantidade de órgãos e entidades auditados simultaneamente e com realidades distintas; 2) a abundância de competências e divergência dos serviços prestados à população pelos órgãos e entidades examinados; e 3) a relevância do assunto para a sociedade.

112. Quanto ao Risco de Controle, considerou-se, na presente Auditoria Operacional, não viável a avaliação dos controles internos, haja vista o elevado grau de dispersão e complexidade das competências e a divergência dos serviços prestados à população pelos órgãos e entidades examinados, os quais também são dotados de recursos e estruturas administrativas distintas. Assim, o referido exame, se concretizado, comprometeria a execução desta Auditoria, na medida em que a sua realização consumiria elevado período de tempo.



2 Resultados da Auditoria

2.1 QA 1 – As vias públicas que dão acesso a unidades de prestação de serviços públicos podem ser consideradas adequadas aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sob o aspecto da acessibilidade arquitetônica?

Não. As vias públicas que dão acesso às unidades de prestação de serviço público do DF não são adequadas aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, dificultando ou, muitas vezes, impedindo a mobilidade urbana desses usuários de forma autônoma, confortável e segura.

2.1.1 Achado 1 – Pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários inacessíveis

Critério

114. Pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários que permitam o acesso do usuário e o embarque/desembarque, em segurança, observado o Decreto Distrital nº 29.879/08 - dispõe sobre acessibilidade em pontos de parada de transporte coletivo – e, no que couber, a NBR 9050/2004 da ABNT – que estabelece padrões de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Análises e Evidências

115. O atendimento dos quesitos de acessibilidade nos pontos de parada de ônibus é um dos fatores que contribuem diretamente para a locomoção autônoma e segura da população nos espaços públicos.

116. Diante disso, esse trabalho buscou aferir a acessibilidade das paradas de ônibus mais próximas aos prédios públicos, bem como dos terminais rodoviários.

117. A partir da aplicação do roteiro de inspeção física, constatou-se que **apenas 6,48% dos pontos de ônibus/terminais rodoviários da amostra atendem aos requisitos mínimos de acessibilidade**, isto é: piso firme, estável, regular, antiderrapante e nivelado (ou com desníveis vencidos por rampas); rampa para travessia da via, com equipamento correspondente do lado oposto; sinalização da área de embarque e desembarque com piso tátil de alerta; e conexão com a calçada (PT nº 9)⁴⁶.

⁴⁶ O PT nº 9 consta do Anexo IV do Processo nº 26.221/13.



Figura 9 - Ponto de parada de ônibus considerada acessível no trajeto para o CEE 02 de Brasília.



Figura 10 - Ponto de parada de ônibus considerada acessível no trajeto para o Procon do Guará.

93,52% dos pontos de parada de ônibus/terminais rodoviários avaliados não são acessíveis.



Figura 11 - Terminal Rodoviário – Taguatinga Norte.



Figura 12 - Termina Rodoviário - Gama Centro.

118. Nos locais considerados inacessíveis, foram encontradas as seguintes falhas:

PONTO DE ÔNIBUS - Irregularidades

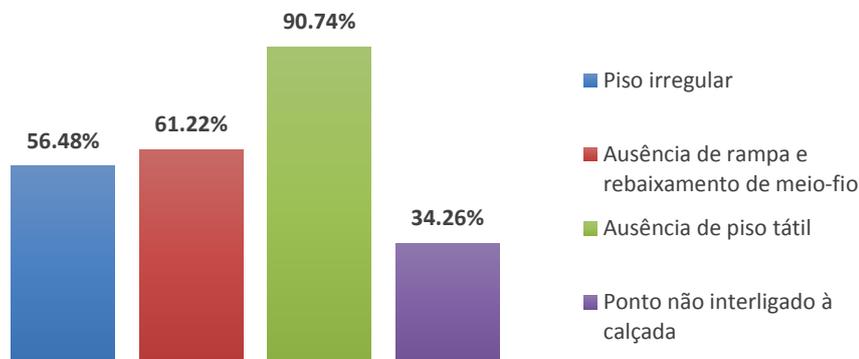


Gráfico 8 – Irregularidades nos pontos de parada de ônibus (Fonte: PT nº 9)



119. Verifica-se que os pontos de ônibus e terminais rodoviários não estão preparados para atender usuários portadores de deficiência visual, haja vista que **90,74%** deles **carecem de piso tátil de alerta** para demarcar o local de embarque e desembarque.

120. As demais falhas encontradas incidem em, pelo menos, 61,22% da amostra e afetam não só deficientes visuais, mas também cadeirantes, pessoas com mobilidade reduzida e pedestres em geral, prejudicando, portanto, uma maior parcela da população.



Figura 13 – Ponto de parada de ônibus próximo ao Centro de Ensino Especial 02 da Ceilândia.



Figura 14- Ponto de parada de ônibus próximo ao DETRAN de Planaltina.

121. No exemplo da Figura 13, observa-se uma parada de ônibus em que o piso atende aos requisitos para ser considerado regular. No entanto, não há um comprometimento com a continuidade da mobilidade urbana como um todo, pois não existem calçadas ao redor do ponto, ou seja, ocorreu a construção da parada sem um planejamento macro sobre o acesso a esse espaço público.

122. Na Figura 14, a continuidade da parada de ônibus é prejudicada pela interferência de um poste instalado no meio da calçada, o que denota uma falta de coordenação entre os órgãos e de compromisso com a acessibilidade nas áreas públicas.

123. Destaca-se que, em **18,52%** dos casos, os pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários **não atenderam a nenhum dos itens** da avaliação da auditoria, conforme exemplos:



Figura 15 – Ponto de parada de ônibus próximo ao Centro de Ensino Especial 01 de Taguatinga.



Figura 16 – Ponto de parada de ônibus em frente à Estação Metrô Ceilândia Norte.



Figura 17 - Ponto de parada de ônibus em frente ao Complexo da Polícia Civil em Brasília.



Figura 18 - Ponto de parada de ônibus que dá acesso ao Centro de Ensino Especial 01 do Gama.

124. A análise apontou ainda que os problemas são identificados independentemente da Região Administrativa em que se encontram.

125. De acordo com a nota dos pontos de parada de ônibus⁴⁷, é possível verificar que em uma mesma RA existem paradas/terminais com pontuação máxima e mínima, de modo que nenhuma região pode ser considerada exemplo de pontos de parada de ônibus/terminais rodoviários acessíveis.

⁴⁷ PT nº 9 – *Checklists* preenchidos e notas consolidadas (Anexo IV).

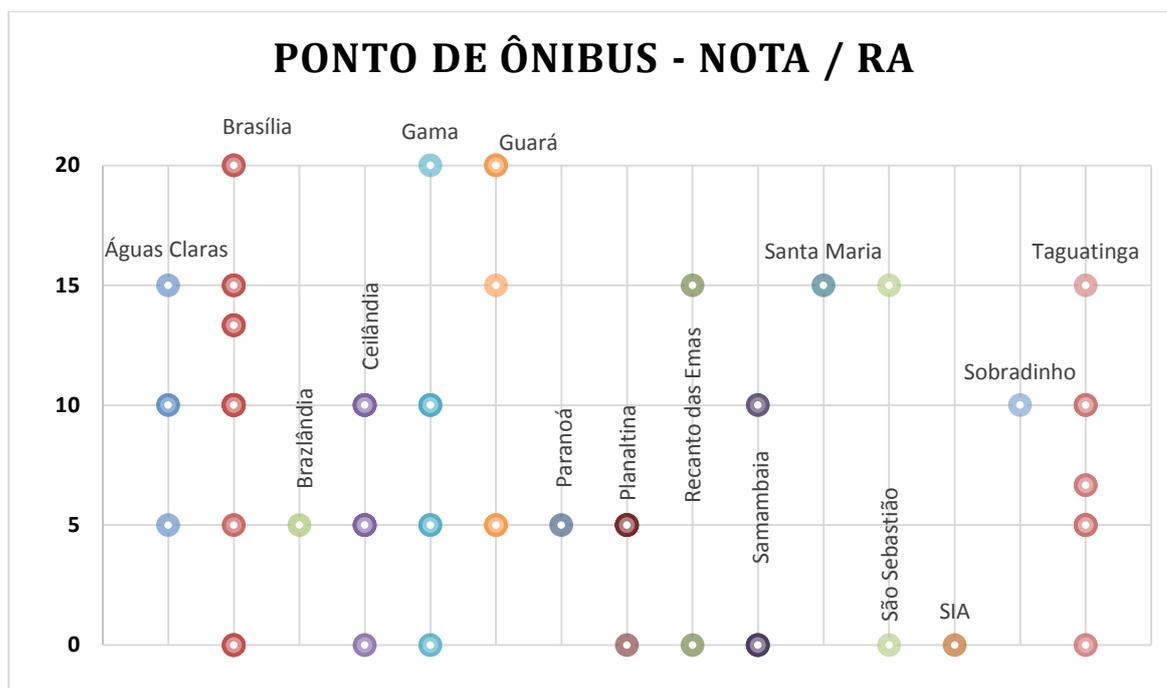


Gráfico 9 – Relação de notas de paradas de ônibus por região administrativa (Fonte: PT nº 9)

126. Percebe-se que nas RA's Brasília, Gama e Guará existem paradas de ônibus que cumprem todos os requisitos de acessibilidade. No entanto, a boa prática não foi ampliada para os demais pontos da região.

127. As evidências registradas corroboram os achados 8 e 9 da auditoria de desempenho realizada no DFTRANS (Processo nº 11.488/2013⁴⁸) que apontou a gestão deficiente dos pontos de embarque e desembarque de passageiros e a acessibilidade precária nas paradas de ônibus.

128. No intuito de tecer comparativo entre o Distrito Federal e outros centros urbanos, merecem destaque as cidades de Curitiba, Uberlândia e São Paulo, que adotaram modelos de gestão de pontos de ônibus/terminais eficientes no sentido de garantir a acessibilidade desses equipamentos urbanos e entregar um serviço de qualidade aos usuários.

129. O site da Urbanização de Curitiba S/A – URBS informa-se que “em relação à acessibilidade, as estações tubo equipadas com elevadores ou rampas representam mais de 85% da quantidade total existente”⁴⁹.

⁴⁸ Auditoria Operacional no Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF.

⁴⁹ FONTE: <http://www.urbs.curitiba.pr.gov.br/acessibilidade>



Figura 19 – Rampa na estação de embarque/desembarque de ônibus de Curitiba



Figura 20 - Plataforma na estação de embarque/desembarque de ônibus de Curitiba



Figura 21 – Plataforma em uso na estação de embarque/desembarque de ônibus de Curitiba⁵⁰



Figura 22 – Embarque para cadeirante no ônibus de Curitiba⁵¹

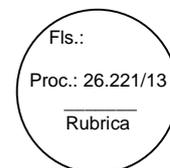
130. Observa-se que existem boas práticas já implantadas no Brasil que podem servir de base para iniciativas de correção das irregularidades encontradas e de incentivo para alcance do sucesso quanto à acessibilidade no Distrito Federal.

Causas

131. Falta de ações de manutenção e conservação dos pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários. Ausência de planejamento de acessibilidade para os pontos de parada de ônibus/terminais rodoviários e seu entorno. Inexistência de ação integrada entre os órgãos responsáveis pela instalação e manutenção dos pontos de parada de ônibus e os órgãos responsáveis pela urbanização das vias públicas e manutenção de calçadas.

⁵⁰ FONTE: <http://www.mobilize.org.br/noticias/274/em-curitiba-falta-de-acessibilidade-no-terminal-do-guadalupe.html>

⁵¹ FONTE: <http://thecityfixbrasil.com/2012/07/30/curitiba-tem-acessibilidade-em-96-da-frota-do-transporte-publico/>



Efeitos

132. Dificuldade e/ou impedimento da utilização do transporte público coletivo no DF por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, com conseqüente prejuízo à universalização do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF (STPC/DF).

Considerações do Auditado

133. Foram chamados a se manifestar sobre o presente achado a Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos – SINESP e o Transporte Urbanos do Distrito Federal – DFTRANS.

134. Destes, optaram por apresentar suas considerações apenas a SEMOB⁵² e o DFTRANS⁵³. Os principais pontos abordados estão sumarizados a seguir.

135. A SEMOB esclareceu⁵⁴ que sua competência é definir a política de mobilidade e estabelecer diretrizes e prioridades de ação aos órgãos executores, cabendo à SEGETH a elaboração de projetos, à SINESP e à NOVACAP a implantação de obras e à AGEFIS a fiscalização.

136. Nesse sentido citou a “Política de Mobilidade a Pé”, atualmente em construção, cujo objetivo é a identificação de rotas acessíveis ligando os principais equipamentos públicos e polos geradores de viagens aos pontos de embarque/desembarque do sistema de transporte público, isto é, pontos de parada de ônibus, terminais rodoviários, estações de Metrô e BRT⁵⁵. A ideia é dotar de acessibilidade não só o ponto de embarque/desembarque, mas todo o percurso até o polo gerador de viagens, de modo a desenvolver trajetos contínuos, sinalizados e livres de quaisquer obstáculos.

137. Diante disso, aduziu⁵⁶ que, recentemente, tem buscado promover integração entre os agentes governamentais, no que tange à mobilidades urbana, e, em decorrência, tem empenhado esforços para favorecer o trabalho conjunto em prol da mobilidade e acessibilidade.

138. Como exemplo dessa busca pela atuação integrada entre os órgãos, citou o “Programa Mobilidade Ativa: caminhar e pedalar pelo DF”, atualmente em desenvolvimento, mediante parceria com a SEGETH. Dentre as ações previstas nesse programa, destacou o “Projeto Rotas acessíveis aos Equipamentos Públicos”, cujo objetivo é priorizar a elaboração de projetos e aplicação de investimentos na “definição e implantação de rotas acessíveis ligando o sistema de transporte coletivo aos equipamentos públicos de caráter regional, tais como hospitais, instituições de ensino, espaços turísticos e culturais” (fl. 415).

⁵² Ofício Nº 292/2016 – GAB/Semob (fls. 412 - 417).

⁵³ Ofício Nº 409/2016GAB/DFTRANS, protocolado em 28 de abril de 2016 (fls. 464-479).

⁵⁴ À fl. 414, Volume III.

⁵⁵ *Bus Rapid Transit*.

⁵⁶ À fl 414, Volume III.



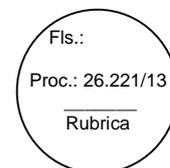
139. A Secretaria prosseguiu esclarecendo que:
“Foram definidos como critério ao desenvolvimento das rotas acessíveis, locais com maior fluxo de pessoas como Hospitais Regionais, os quais já foram desenvolvidos pela equipe de projetos da SEGETH. A SEMOB incluiu a implantação de 30 rotas acessíveis em todo o DF no Plano Plurianual 2016 – 2019 e orientará a priorização das rotas desenvolvidas no âmbito do Programa Mobilidade Ativa.” (fl. 415)
140. Entretanto, aduziu⁵⁷ que o Programa ainda encontra-se em construção e, somente após sua conclusão, será apresentado cronograma de ações, com prazos para implantação das obras definidas como prioritárias.
141. Por fim, comunicou que:
“(…) irá articular junto à SINESP – Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos e ao DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal um plano de ação visando garantir acessibilidade no sistema de transporte urbano do DF.” (fl. 415)
142. O DFTRANS, por sua vez, informou⁵⁸ que todos os projetos de novos abrigos e terminais estão sendo realizados dentro dos atuais padrões de urbanização e acessibilidade, havendo priorização dos pontos de parada de ônibus que dão acesso a unidades de prestação de serviço público, com urgência para aqueles próximos a hospitais, centros de saúde e Centros de Ensino Especial. Quanto aos abrigos já existentes, informou⁵⁹ que pretende realizar estudos para avaliar a possibilidade de licitação e contratação de empresa apta a reformar esses equipamentos.
143. No que tange à sugestão de determinação para que a autarquia elabore Plano de Ação, foi encaminhado documento elaborado pela Gerência de Planejamento e Projetos⁶⁰, com proposta inicial de reforma dos abrigos. Além disso, alegou que:
“(…) a elaboração de um Plano de Ação com objetivo de implantar a medida do item “a” supra, contendo cronograma de ações completo, bem como mapeamento da sequência de procedimentos, implica em reforma de centenas de abrigos em todo o Distrito Federal, inclusive em áreas que podem já ser objeto de outros projetos urbanísticos. Como se vê, trata-se de plano de ação robusto que exige a presença de pessoal em diversas etapas e implica em relevantes investimentos financeiros”. (fl. 469)

⁵⁷ À fl. 415, Volume III.

⁵⁸ À fl. 468-469, Volume III.

⁵⁹ À fl. 469, Volume III.

⁶⁰ Às fls. 472-477, Volume III.



144. Diante do grande passivo de pontos a serem adaptados, elencou algumas atividades que considera prioritárias:

- “i) Mapeamento das necessidades de acessibilidade em todos os pontos de parada do Distrito Federal;*
- ii) Adaptação dos pontos de parada às necessidades levantadas; e*
- iii) Manutenção dos pontos de parada.” (fl. 469)*

145. Quanto aos terminais rodoviários, informou⁶¹ que sua adaptação às normas de acessibilidade requer elaboração de projeto e, diante disso, pretende encaminhar expediente à AGEFIS para que esta proceda a vistorias nos terminais, de modo a mapear as falhas a serem corrigidas.

Posicionamento da equipe de auditoria

146. Conforme manifestação da SEMOB⁶², sua competência abarca tanto a definição de políticas para promover a mobilidade urbana, quanto o estabelecimento de diretrizes e prioridades de ação aos órgãos executores dessas políticas, funcionando, portanto, como órgão de articulação entre os diversos atores governamentais.

147. Importa esclarecer que, em questões como a de acessibilidade, onde existem muitos órgãos e entidades envolvidos, alguns, inclusive, com competências concorrentes, torna-se imprescindível para o alcance de resultados que haja ação integrada entre os responsáveis.

148. Isso posto, merece destaque o papel da SEMOB enquanto órgão formulador das políticas de mobilidade, em busca de promover a atuação colaborativa dos agentes envolvidos, verificando-se, em decorrência disso, um trabalho conjunto - especialmente com a SEGETH e AGEFIS - para melhorar a mobilidade e acessibilidade no DF.

149. Nesse contexto, sobressai o “Programa Mobilidade Ativa: caminhar e pedalar pelo DF” e, dentro dele, o “Projeto Rotas acessíveis aos Equipamentos Públicos”, atualmente em elaboração pela SEGETH, mediante parceria com a SEMOB, os quais representam um primeiro passo na promoção da acessibilidade em vias públicas do DF.

150. O DFTRANS, por seu turno, informou que os atuais projetos de abrigos e terminais rodoviários já atendem à legislação atual. Com relação aos novos terminais rodoviários, especificamente, foi constatado, em inspeção *in loco*, ao longo desta auditoria, que, de fato, os projetos contemplam grande parte dos padrões modernos de acessibilidade:

⁶¹ Às fls. 412 - 417, Volume III.

⁶² Às fls. 412 – 417, Volume III.



Exemplo 1 - Novo terminal rodoviário da QNR em Ceilândia (à época, em construção).



Exemplo 2 - Novo Terminal Expresso do Gama.



Exemplo 3 - Novo terminal rodoviário de Recanto das Emas I (à época, em construção).

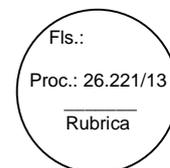


Exemplo 4 - Novo terminal rodoviário de Recanto das Emas II (à época, em construção).

151. Apesar disso, ainda são necessárias pequenas adaptações como sinalização informativa dos banheiros, principalmente os reservados a portadores de necessidades especiais, sinalização de objetos em balanço com piso tátil de alerta e sinalização indicativa da entrada para cadeirantes, em caso de necessidade de acesso alternativo às catracas.

152. Com relação aos abrigos e terminais antigos, que são a maioria atualmente, é imprescindível que sejam adaptados e modernizados, permitindo o uso seguro e autônomo da população em geral, em especial de pessoas com deficiência. Entretanto, dado o grande passivo de pontos de parada de ônibus e terminais sem acessibilidade em contraposição à atual situação financeira e orçamentária do DF, recomenda-se que as reformas necessárias sejam programadas por meio de Plano de Ação com objetivo de alcançar, dentro das possibilidades, a médio/longo prazo, a melhora gradativa das condições das vias públicas.

153. Vale reforçar o exemplo de Curitiba, apresentado nas análises e evidências deste achado, que, após implementação de seu plano de urbanização, conseguiu garantir condições de acessibilidade satisfatórias em 85% de seus pontos de embarque/desembarque.



154. Assim, tendo em vista o papel de formulador das políticas de mobilidade e articulador dos agentes envolvidos atualmente desempenhado pela SEMOB, bem como, considerando que, em virtude do Achado 2, as vias públicas devem ser urbanizadas de forma integrada aos pontos de embarque e desembarque, mostra-se adequado deferir a esta Secretaria a responsabilidade por elaborar Plano de Ação, em conjunto com o DFTRANS, a SINESP e, adicionalmente, a SEGETH⁶³, no intuito de promover a adaptação dos pontos de parada de ônibus/terminais rodoviários e respectivas vias de acesso, almejando a melhoria gradativa das condições de mobilidade urbana.

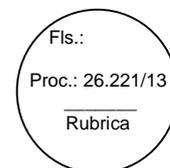
Proposições

155. Diante do exposto, sugere-se:
- Recomendar à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que, em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos – SINESP e o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, adapte os pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários, bem como suas vias de acesso, aos padrões de acessibilidade, incluindo piso estável e nivelado, rampa próxima para travessia da rua, piso tátil de alerta ao longo da guia e acesso interligado à calçada (Decreto nº 29.879/08 c/c NBR 9050), priorizando os pontos de parada que dão acesso a hospitais, centros de saúde e Centros de Ensino Especial;
 - Determinar à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que, em articulação com os demais órgãos e entidades do GDF envolvidos na urbanização e acessibilidade das vias públicas, elabore e remeta a esta Corte um Plano de Ação com objetivo de implantar a medida do item anterior, contendo cronograma de ações completo, bem como mapeamento da sequência de procedimentos que serão executados constando prazo e a unidade/setor responsável pela execução, nos moldes do Anexo I do Relatório de Auditoria.

Benefícios Esperados

156. Melhoria das condições de acessibilidade dos pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários a fim de possibilitar a utilização do transporte público coletivo do DF por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, assegurando, com urgência, a adaptação dos pontos de parada de ônibus que dão acesso a hospitais, centros de saúde e Centros de Ensino Especial.

⁶³ Em razão do desenvolvimento do Projeto “Rotas Acessíveis aos Equipamentos Públicos”.



2.1.2 Achado 2 – Calçadas inacessíveis

Critério

157. Calçadas que garantam a locomoção autônoma e segura de usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida. Lei Federal nº 10.098/02, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Padrões técnicos e normativos de acessibilidade e urbanização estabelecidos na Lei Distrital nº 2.105/98, nos Decretos Distritais nº 19.915/98 e 33.741/12 e na NBR 9050/04 da ABNT.

Análises e Evidências

158. A urbanização das vias públicas de acordo com os padrões de acessibilidade é pressuposto necessário para garantir a mobilidade urbana com autonomia e segurança para todos os usuários, em especial aqueles com deficiência ou mobilidade reduzida.

159. Diante disso, a avaliação teve como foco a estrutura e composição das calçadas, tanto no trajeto entre o ponto de ônibus e a unidade de prestação de serviço, quanto no entorno do trajeto.



Gráfico 10 - Acessibilidade no trajeto entre a unidade de prestação de serviço público e o ponto de parada de ônibus mais próximo. (Fonte: PT nº 9)

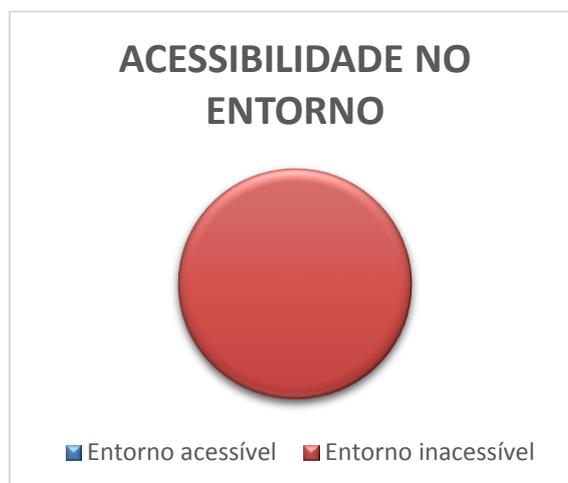


Gráfico 11 - Acessibilidade nas vias públicas adjacentes ao trajeto. (Fonte: PT nº 9)

99,07% dos trajetos analisados possuem calçadas com falha de acessibilidade. Esse número sobe para 100% quando avaliado o entorno do trajeto.

160. Desse modo, ficou evidenciado o prejuízo à mobilidade urbana nas vias públicas como um todo, e não só no trajeto para unidades de atendimento ao público.



161. A análise apontou ainda que os problemas são identificados de forma generalizada em todo o Distrito Federal, inclusive no Plano Piloto, que foi concebido, ao menos em tese, de forma planejada.

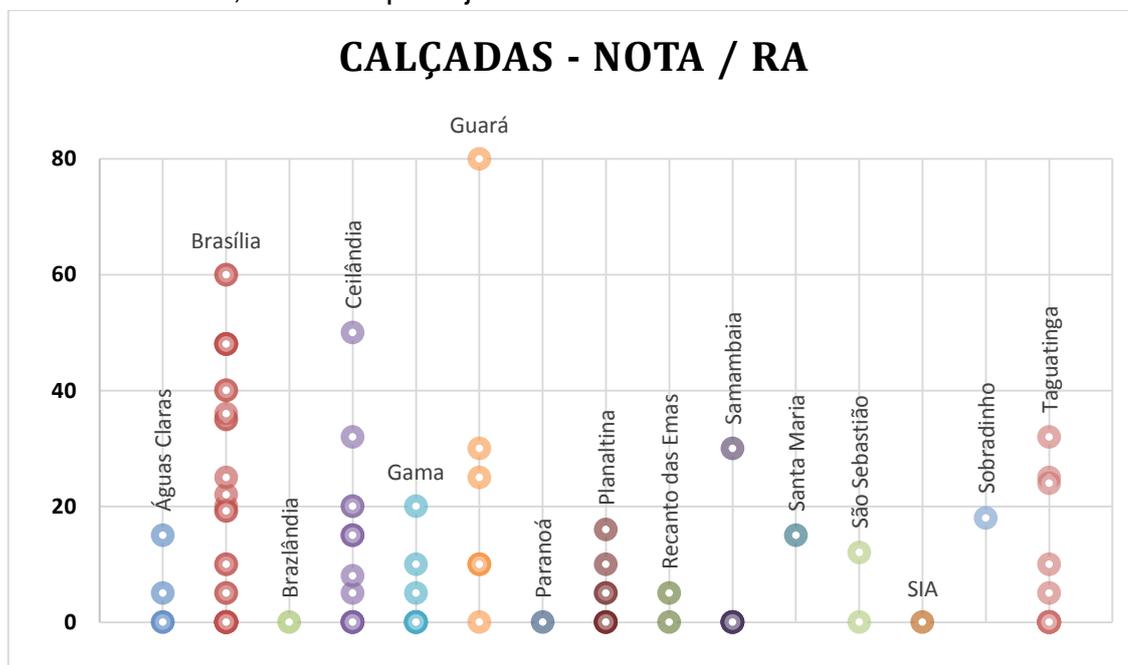


Gráfico 12 - Notas das calçadas por Região Administrativa (Fonte: PT nº 9).

162. Não houve destaque para nenhuma das Regiões Administrativas analisadas, haja vista que, com exceção de um único local⁶⁴, **todos os demais apresentaram nota igual ou inferior a 75% da nota máxima (80 pontos)**⁶⁵.

163. Apesar de existir, na RA Guará, calçada que cumpre todos os requisitos de acessibilidade, a boa prática é caso isolado e não foi ampliada para o restante da região.

164. As evidências registradas corroboram o achado 3.2 da auditoria de desempenho realizada nas Administrações Regionais (Processo nº 20.431/2012⁶⁶) que verificou que as vias pavimentadas e logradouros públicos não estão adequadamente mantidos.

165. A respeito da falta de acessibilidade nas vias públicas, vale mencionar que a Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), instituída pelo Decreto nº 27.912/2007⁶⁷, cuja última designação de membros ocorreu em 2011⁶⁸, não vem atuando, o que contribui para o problema.

166. A fim de elucidar o achado, as evidências serão analisadas em três tópicos: passeios, obstáculos e rampas.

⁶⁴ Estação de Metrô Guará, ao lado da QE 20 do Guará II.

⁶⁵ Conforme consta no PT nº 9, Anexo IV desse processo.

⁶⁶ Auditoria Operacional com objetivo de avaliar a qualidade dos serviços prestados pelas Administrações Regionais do Distrito Federal.

⁶⁷ Atualizado pelo Decreto nº 28266/2007.

⁶⁸ Por meio da Portaria nº 42, de 14 de setembro de 2011.



Passeio

167. Pela análise da amostra, verificou-se que **99,07%** dos trajetos avaliados apresentam falhas de acessibilidade quanto ao passeio, seja pela própria inexistência deste, seja pela presença de irregularidades (PT nº 9).

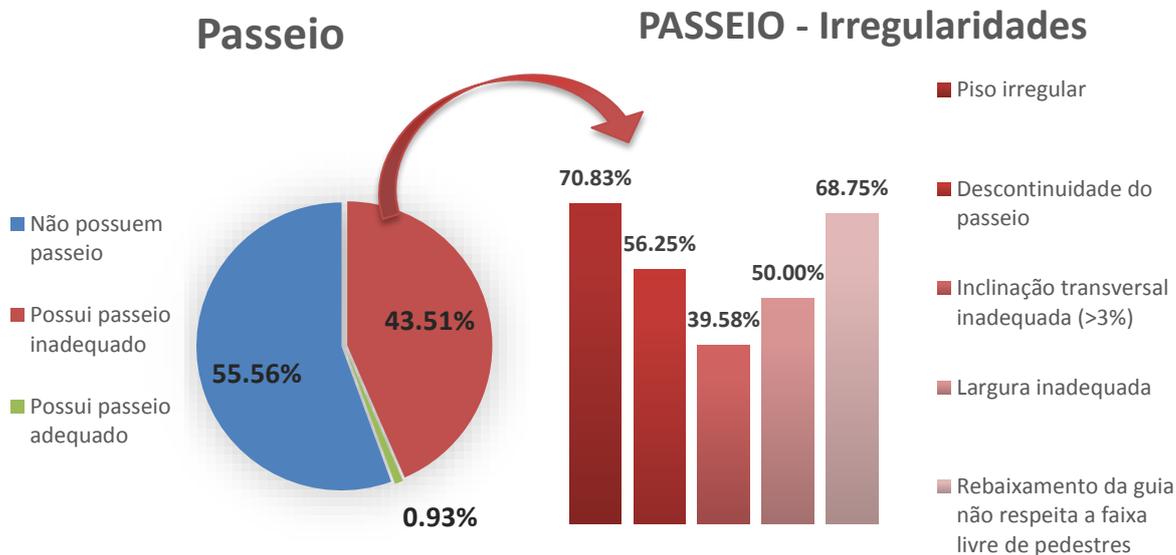


Gráfico 13 - Aferição da existência ou ausência de passeio em relação à amostra avaliada. (Fonte: PT nº 9)

Gráfico 14 - Irregularidade encontradas nos locais onde há passeio. (Fonte: PT nº 9)

168. Destaca-se que **55,56%** dos locais avaliados **não possuem calçada com faixa livre de interferências para circulação de pedestres (passeio)**, seja ao longo de todo o trajeto ou em parte dele (Gráfico 7).



Figura 23 - Ausência de passeio no trajeto para a Agefis RAF 5 em Águas Claras.



Figura 24 - Ausência de passeio no trajeto para a 1ª DP em Brasília.



169. Por outro lado, **43,51% da amostra, apesar de possuir passeio, apresentou falhas de acessibilidade**, todas com incidência representativa, destacando-se piso irregular (70,83%) e rebaixamento da guia para passagem de veículos interferindo no passeio (68,75%), conforme Gráfico 8.



Figura 25 - Passeio com piso irregular no trajeto para o CEE 01 do Gama.



Figura 26 - Passeio com piso irregular no trajeto para o Hospital Regional da Asa Norte em Brasília.



Figura 27 - Passeio descontínuo/ desnivelado entre lotes vizinhos no trajeto para a Estação de Metrô Concessionárias.



Figura 28 - Passeio descontínuo/ desnivelado entre lotes vizinhos no trajeto para o CEE 01 da Ceilândia.



Figura 29 - Passeio com inclinação inadequada no trajeto para o DETRAN de Planaltina.



Figura 30 - Passeio com inclinação inadequada no trajeto para o CEE 01 de Taguatinga.



Figura 31 - Passeio com largura inadequada no trajeto para a Estação de Metrô Feira.



Figura 32- Passeio com largura inadequada no trajeto para a Estação de Metrô Samambaia Sul.



Figura 33 – Rebaixamento da guia para acesso de veículos desrespeitando o passeio no trajeto para o Procon de Brasília



Figura 34 - Rebaixamento da guia para acesso de veículos desrespeitando o passeio no trajeto para o NA HORA de Taguatinga.

170. Além das falhas de acessibilidade supramencionadas, foram encontradas também falhas ligadas à falta de ações de manutenção e conservação das calçadas.

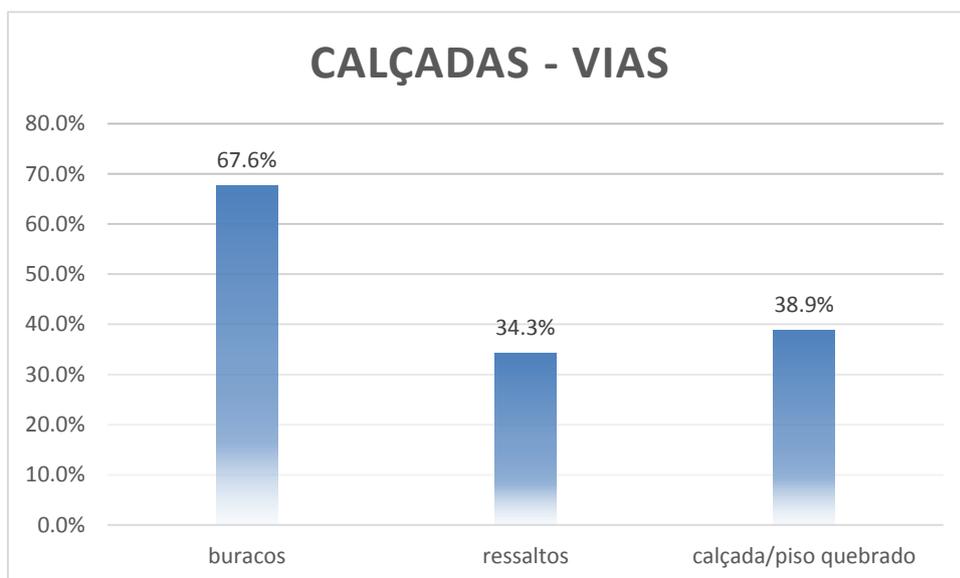


Gráfico 15 - Irregularidades ocasionadas por falta de conservação e manutenção das calçadas. (Fonte: PT nº 9)



Figura 35 - Buracos no trajeto para o Centro de Ensino Especial 01 da Ceilândia.



Figura 36 – Calçada quebrada no trajeto para a Estação Arniqueiras.

Apenas 0,93% das calçadas apresentou trajeto com passeio adequado.

171. Dessa forma, no que tange à estrutura/conservação do passeio, as calçadas do DF não são acessíveis. **Em 99,07% da amostra foram encontrados problemas de acessibilidade** como ausência de passeio, piso irregular, passeio desnivelados entre lotes vizinhos, inclinação transversal inadequada, largura insuficiente e rebaixamento para passagem de veículos desrespeitando o passeio. A amostra apresentou ainda problemas relacionados à falta de manutenção das calçadas, como buracos, ressaltos e piso quebrado. A incidência dessas falhas na quase totalidade da amostra representa um grande prejuízo à mobilidade urbana, tanto para pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, quanto para os demais pedestres.

Obstáculos

172. Pela análise da amostra, **98,15%** dos trajetos avaliados possuem obstáculos que comprometem a acessibilidade (PT nº 9). Dentre os obstáculos encontrados, destacam-se:

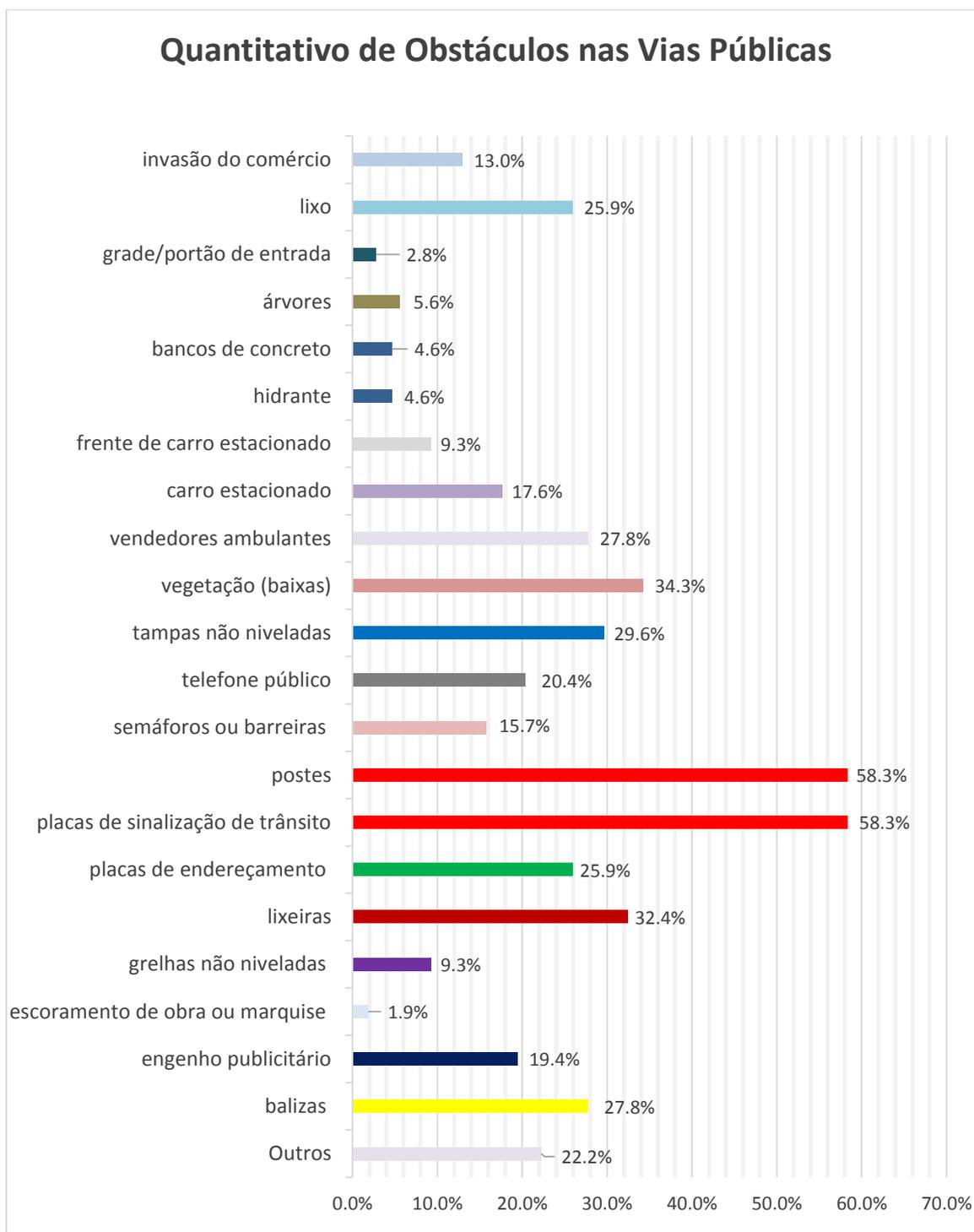
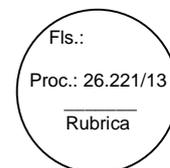


Gráfico 16 - Percentual de incidência de cada obstáculo na amostra. (Fonte: PT nº 9)



173. Os obstáculos relacionados no Gráfico 10 podem ser divididos em três grupos a fim de facilitar a análise:

<p>1) Obstáculos cuja instalação é de responsabilidade de órgãos, entidades ou empresas concessionárias:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Bancos de concreto; • Hidrante; • Tampas de inspeção não niveladas; • Telefone público; • Semáforos e barreiras eletrônicas; • Postes; • Placas de sinalização de trânsito; • Placas de endereçamento; • Lixeiras⁶⁹; • Grelhas de escoamento não niveladas; • Engenho publicitário⁷⁰.
<p>2) Obstáculos cuja existência se deve a ação de particulares:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Invasão de comércio; • Lixo; • Grade/portão; • Frente de carros estacionados; • Carros estacionados; • Vendedores ambulantes; • Lixeira⁷¹; • Escoramento de obra ou marquise; • Engenho publicitário⁷²; • Balizas.
<p>3) Obstáculos naturais:</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Árvore; • Vegetação.

174. Da análise do Gráfico 10, percebe-se uma incidência significativa de obstáculos do grupo 1. Como a instalação desses equipamentos urbanos é de responsabilidade de órgãos, entidades e empresas concessionárias, sua interferência na rota acessível denota falta de planejamento na urbanização das vias públicas, conforme exemplos abaixo:

⁶⁹ Quando instalada por empresa concessionária ou órgão/entidade pública.

⁷⁰ Quando sob responsabilidade do poder público.

⁷¹ Quando instalada por particulares.

⁷² Sob responsabilidade de particulares.



Figura 37 – Barreira Eletrônica no trajeto para o Hospital de Samambaia.



Figura 38 - Semáforo no trajeto para o CEE 01 do Guará.



Figura 39 - Poste e placa de sinalização no trajeto para o DETRAN do Recanto das Emas.



Figura 40 - Poste no trajeto para a 17ª DP em Taguatinga.

175. A partir da Figura 39, é possível inferir que, quando a calçada foi construída no local, os postes e placas já estavam instalados, o que denota falta de planejamento para a realização da obra. Por outro lado, da análise da Figura 40, percebe-se que o poste foi instalado quando a calçada já estava pronta, demonstrando falta de planejamento na instalação de equipamentos urbanos. Em ambos os casos é possível perceber a ausência de ação integrada entre os responsáveis pela urbanização, a falta de comprometimento com a mobilidade urbana e a negligência para com as normas de acessibilidade.



176. Muitas vezes a instalação desses equipamentos urbanos é tão inadequada e prejudica a acessibilidade de modo tão grave que descaracteriza a existência de passeio, o que dificulta o trânsito de pedestres em geral e não apenas dos portadores de deficiência ou mobilidade reduzida.



Figura 41 - Poste instalado no trajeto para o CEE 01 de Taguatinga.



Figura 42 - Postes e placa de sinalização de trânsito e tampa de inspeção não nivelada no trajeto para o Hospital do Gama.



Figura 43 - Poste no trajeto para a 12ª DP em Taguatinga.



Figura 44 - Poste e telefone público no trajeto para o Centro de Ensino Especial 01 do Gama.

177. Esses exemplos demonstram verdadeira falta de respeito do poder público e concessionárias em relação aos pedestres, em especial aos usuários de baixa renda, que dependem da boa qualidade das calçadas para sua locomoção diária.



178. Além dos obstáculos do grupo 1, mostrou-se também significativa a incidência de obstáculos do grupo 2, cuja existência decorre de ação de particulares.



Figura 45 – Grade residencial invadindo a área pública e lixeira interferindo no passeio no trajeto para a Estação Samambaia Sul.



Figura 46 - Baliza no trajeto para o CEE 01 do Gama.



Figura 47 – Lixeira, rampa de acesso à garagem e carro estacionado sobre o passeio no trajeto para o CEE 01 de Taguatinga.



Figura 48 – Comércio informal no trajeto para a Estação Central em Brasília.



Figura 49 - Lixo no trajeto para o hospital de Ceilândia



Figura 50 - Frente de carros estacionados interferindo no passeio no trajeto para a Secretaria de Fazenda em Taguatinga.



Figura 51 - Contêiner no trajeto para a Estação Arniqueiras em Águas Claras.



Figura 52 - Balizas no trajeto para a 23ª DP em Ceilândia.

179. Assim, percebe-se que os próprios usuários das vias públicas não contribuem para garantir condições de mobilidade urbana acessível, colocando seus interesses particulares – como a instalação inadequada de lixeiras, a invasão do passeio para área de comércio ou de garagem e a instalação de balizas – à frente do interesse público.



180. Por fim, verificou-se a presença de obstáculos do grupo 3 (elementos da natureza).



Figura 53 - Árvore no trajeto para o Hospital Regional de Brazlândia.



Figura 54 - Árvore interferindo na rota para a AGEFIS RAFs 1 e 3.

181. Nesse caso, é preciso que haja conciliação entre as normas de direito ambiental e as de urbanização, o que só pode ser alcançado com planejamento. No caso da Figura 53, além de o plantio inadequado da árvore gerar problemas imediatos, por interferir no passeio, é possível prever que também irá gerar problemas futuros, pois, conforme observa-se na Figura 54, com o passar do tempo a raiz estufa o piso, tornando difícil a manutenção e conservação das calçadas.

182. Portanto, é preciso adequar as vias públicas aos elementos naturais (Figura 54) e vice-versa (Figura 53). Caso contrário, têm-se como produto final vias públicas inacessíveis e sem a funcionalidade que deveriam ter.

183. Ainda quanto aos obstáculos, esse trabalho analisou a existência de sinalização de objetos em balanço com piso tátil de alerta, fator que afeta diretamente a qualidade da mobilidade urbana dos deficientes visuais.



OBJETOS EM BALANÇO

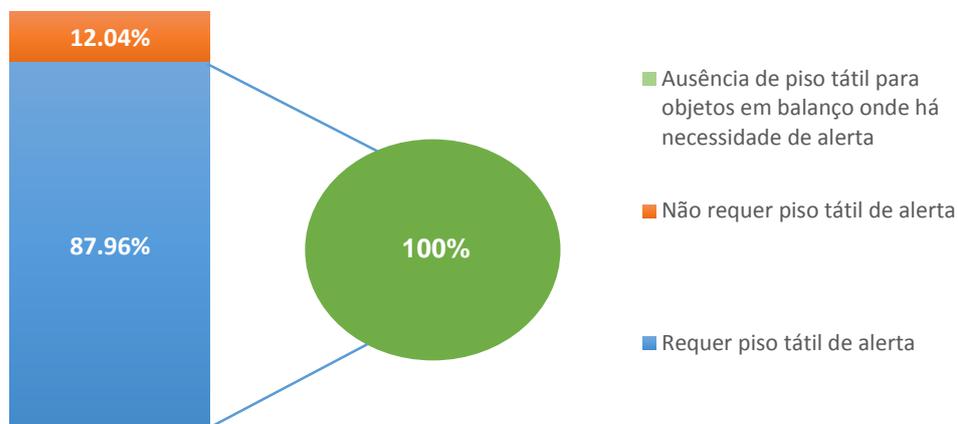


Gráfico 17 - Necessidade de piso tátil de alerta para objetos em balanço x Existência de piso tátil.
 (Fonte: PT nº 9)

184. Contatou-se que em 100% dos casos onde há necessidade de piso tátil de alerta (87,96% da amostra) este encontra-se ausente, demonstrando a falta de priorização das necessidades de deficientes visuais.



Figura 55 - Telefone público sem piso tátil de alerta no trajeto para a Secretaria de Fazenda da 512 Norte em Brasília.



Figura 56 - Placa de sinalização interferindo no passeio e sem alerta com piso tátil no trajeto para a Estação Ceilândia Terminal.



Figura 57 - Lixeira sem piso tátil de alerta no trajeto para a Escola de Trânsito em Brasília.



Figura 58 - Telefone público sem sinalização com piso tátil de alerta no trajeto para Centro de Ensino Especial 01 de Planaltina.

185. Portanto, conclui-se que as vias públicas do DF não são acessíveis no que diz respeito ao posicionamento e sinalização de equipamentos urbanos e outros obstáculos, prejudicando a mobilidade urbana na Capital.

Rampas

186. A partir da inspeção física, identificou-se a necessidade de rampas para travessia de vias ao longo do trajeto em 83,33% dos locais avaliados. Da análise dessa parcela da amostra, obteve-se o seguinte resultado (PT nº 9):

EXISTÊNCIA DE RAMPAS

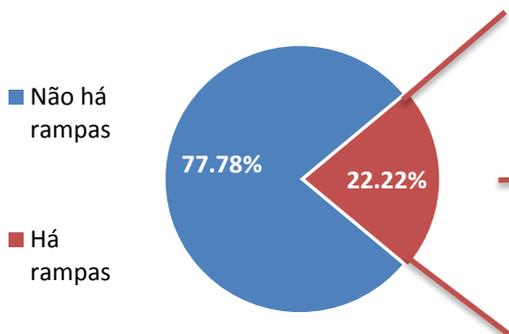


Gráfico 18 - Existência de rampas, nos casos em que foram identificados pontos de travessia ao longo do trajeto. (Fonte: PT nº 9)

RAMPAS - Irregularidades

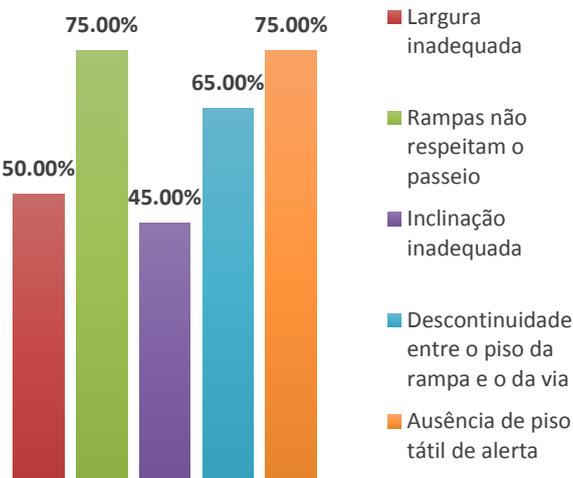


Gráfico 19 - Irregularidades constatadas nos casos em que há rampas em todos os pontos de travessia ao longo do trajeto. (Fonte: PT nº 9)

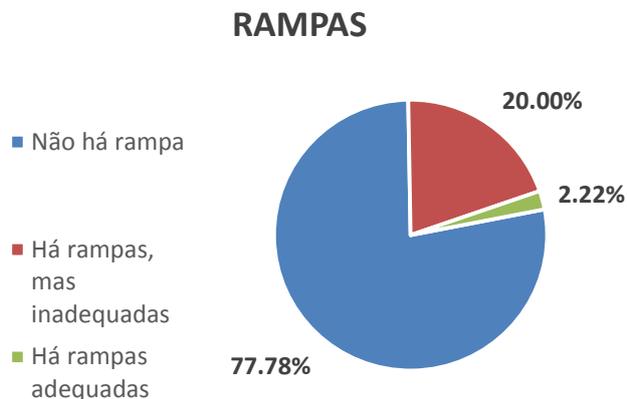


Gráfico 20 - Análise do quesito rampas nos locais que necessitam de travessia de vias ao longo do trajeto. (Fonte: PT nº 9)

Apenas 2,22% da amostra foi considerada acessível no quesito rampas.

187. Verificou-se **ausência de rampas em 77,78% dos casos**, o que torna inviável a mobilidade autônoma de cadeirantes nesses locais. **Apesar de 22,22% dos locais possuírem rampas**, essa constatação não garante a acessibilidade do trajeto, haja vista que **20,00% delas são inadequadas**.



Figura 59- Ausência de rampa na travessia de via ao longo do trajeto para a AGEFIS RAFs 1 e 3 em Brasília.



Figura 60 - Ausência de rampa para travessia de via no trajeto para a 19ª DP em Ceilândia.



Figura 61 - Rampa inadequada no trajeto para a Estação Arniquireiras.



Figura 62 - Rampa inadequada no trajeto para o Hospital do Guará.



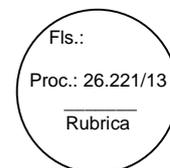
Figura 63 - Ausência de rampa na travessia de via no trajeto para a Estcao Concessionárias.



Figura 64 - Ausência de rampa para travessia de via no trajeto para o Hospital Regional de Brazndia.

188. Importa ressaltar que a ausência de acessibilidade no quesito rampas afeta principalmente os cadeirantes, mas não são eles. Também são prejudicados os portadores de deficiência visual, as pessoas com mobilidade reduzida e os pedestres em geral, como no caso da Figura 63, na qual a senhora encontra dificuldade para atravessar a rua com o carrinho de beb devido à ausência de rampa na faixa de pedestre.

189. Assim, conclui-se que as vias públicas do DF não são acessíveis no que diz respeito ao quesito rampas e rebaixamento da guia para travessia de vias.



Causas

190. Ausência de ação integrada, entre os diversos responsáveis, e de plano global para urbanização e implantação de acessibilidade nas vias públicas do DF. Falta de plano/cronograma de manutenção/conservação das calçadas existentes. Inexistência de planejamento para instalação de equipamentos urbanos em razão da falta de comunicação entre os responsáveis. Concessão de habite-se sem cumprimento do dever de urbanizar o lote. Carência de divulgação dos padrões de acessibilidade e urbanização à população, bem como ausência de fiscalização do cumprimento desses padrões. Descontinuidade da atuação da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA), instituída pelo Decreto nº 27.912/2007. Ausência de definições de ações e metas relativas à acessibilidade no Programa Viver sem limites.

Efeitos

191. Dificuldade e/ou impedimento de uso das vias públicas por pedestres e cadeirantes, com conseqüente prejuízo para a mobilidade urbana no DF.

Considerações do Auditado

192. Foram chamados a se manifestar sobre o presente achado: a Casa Civil, a então Secretaria de Estado de Políticas para Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos – SEMIDH⁷³, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos – SINESP, a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH, a Agência de Fiscalização do Distrito Federal – AGEFIS, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP, a Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal – TERRACAP, a Companhia Energética de Brasília – CEB e a Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal – CAESB.

193. Entretanto, apenas a CEB⁷⁴, a NOVACAP⁷⁵ e a SEGETH⁷⁶ apresentaram suas considerações sobre este achado, de modo que os principais pontos abordados estão sumarizados a seguir.

194. A CEB alegou⁷⁷ que, conforme a Lei nº 6.766/1979 e a Resolução nº 414/2010 da Agência Nacional de Energia Elétrica – ANEEL, é dever do loteador implantar a infraestrutura de distribuição de energia elétrica, nos loteamentos urbanos por ele promovidos.

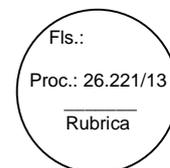
⁷³ Atualmente Secretaria Adjunta de Políticas para as Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos, integrante da estrutura da Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal – SEDESTMIDH, nos termos do Decreto nº 36.832/2015.

⁷⁴ Carta Nº 090/2016-DD, protocolada no dia 3 de março de 2016 (fls 296-298).

⁷⁵ Ofício Nº 294/2016-GAB/PRES, protocolada no dia 4 de março de 2016 (fls. 299-301).

⁷⁶ Ofício Nº 530.000.139/2016-AJL/GABIN/SEGETH, protocolada no dia 12 de abril de 2016 (fls. 425-463).

⁷⁷ À fl. 296, Volume II.



195. De acordo com a Companhia:

“Esse dever não é da CEB Distribuição S.A., a qual, eventualmente pode vir a ser contratada para realizar tais obras, nos termos da legislação de regência.” (fl. 297)

196. Entre os normativos citados na manifestação, destaca-se o art. 48, *caput* e § 8º, da Resolução nº 414/2010 da ANEEL, segundo o qual:

*Art. 48. A distribuidora não é responsável **pelos investimentos** necessários para a construção das obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica destinadas à regularização fundiária de interesse específico e ao atendimento dos empreendimentos de múltiplas unidades consumidoras não enquadrados no art. 47.*

(...)

§ 8º A distribuidora pode ser contratada pelo responsável pela implantação do empreendimento ou da regularização fundiária de que trata o caput para executar as obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica. (grifou-se)

197. Por outro lado, a Companhia reconheceu⁷⁸ estar obrigada a promover implantação de infraestrutura de energia elétrica para atendimento das unidades consumidoras situadas em empreendimentos habitacionais e áreas de regularização fundiária designadas como de interesse social, conforme dispõe o art. 47 da Resolução supracitada.

198. A CEB afirmou⁷⁹, ainda, que os projetos de infraestrutura de energia elétrica são elaborados e implantados de forma aderente aos projetos urbanísticos aprovados.

199. Informou, também, que:

“As redes de distribuição de energia elétrica devem ser implantadas, preferencialmente, a 50 cm do meio fio, de forma a resguardar os afastamentos de segurança com as edificações e, também, possibilitar a instalação de braços e luminárias para a iluminação pública das vias de circulação.

Na configuração acima descrita, a rede guarda conformidade com as normas técnicas e com os padrões vigentes, os quais são adotados pelas empresas distribuidoras de energia elétrica do País” (fl. 297)

200. Apesar disso, a Companhia não informou em que normas técnicas se baseia essa informação.

201. A CEB concluiu sua manifestação declarando⁸⁰ que o remanejamento das redes implantadas é de responsabilidade do interessado, que, nesse caso,

⁷⁸ À fl. 297, Volume II.

⁷⁹ À fl. 297, Volume II.

⁸⁰ À fl. 297, Volume II.



segundo a CEB, seria o gestor da ordem urbanística⁸¹, citando como fundamentação o art. 44, inciso VII e §2º, da Resolução nº 414/2010 da ANEEL, segundo o qual:

*“Art. 44. É de responsabilidade exclusiva do interessado **o custeio** das obras realizadas a seu pedido nos seguintes casos:*

(...)

VII – deslocamento ou remoção de poste e de rede, nos termos do art. 102;

(...)

*§ 2o O atendimento de pedido nas condições previstas neste artigo **depende da verificação, pela distribuidora, da conveniência técnica para sua efetivação.**” (grifou-se)*

202. A NOVACAP, por sua vez, apresentou suas considerações por meio das Diretorias de Urbanização e de Edificações⁸². A Diretoria de Urbanização esclareceu⁸³ que não elabora projetos de acessibilidade, citando como fundamento a Lei nº 5.538/15. Nas palavras da jurisdicionada:

“ao receber demandas de execução de calçadas sem projeto, solicitamos do interessado que elabore para, então, ser possível a realização de orçamento.” (fl. 300)

203. Conforme declaração dessa Diretoria⁸⁴, deve constar do projeto o desenho ao longo do trecho a ser calçado/reformado, com todas as especificações técnicas, obedecendo, inclusive, à questão de acessibilidade, o qual deve ser submetido à aprovação ou visto pela Administração Regional, em cumprimento ao Código de Edificações do DF e à ABNT NBR 9050:2004.

204. A Diretoria de Urbanização da NOCACAP informou⁸⁵, por fim, que está finalizando orçamentos solicitados pela SEGETH, objetivando a implantação de projetos de acessibilidade.

205. Por seu turno, a Diretoria de Edificações da Companhia Urbanizadora manifestou que:

“A NOVACAP é uma empresa executora, ou seja, executa as demandas a ela imputada por parte dos órgãos gestores, responsáveis por articular as necessidades do Distrito Federal sobre calçadas acessíveis, inclusive colocando os recursos necessários para possíveis obras de adequação, quando for o caso.” (fl. 301)

206. No mais, essa Diretoria afirmou⁸⁶ que, no que lhe diz respeito, são observadas as Normas de Acessibilidade, especialmente nas edificações, que são o

⁸¹ Em razão de o achado tratar da urbanização de área pública.

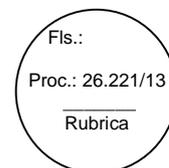
⁸² Ofício Nº 294/2016-GAB/PRES (fls. 299-301).

⁸³ À fl. 300, Volume II.

⁸⁴ À fl. 300, Volume II.

⁸⁵ À fl. 300, Volume II.

⁸⁶ À fl. 301, Volume II.



foco do seu trabalho.

207. Por último, manifestou-se a SEGETH⁸⁷, aduzindo⁸⁸ que, nos termos da Lei nº 2.105/1998 (Código de Edificações) e seus decretos regulamentares, cabe aos proprietários dos imóveis a construção da respectiva calçada de acesso, sendo que a execução da calçada condiciona a expedição da Carta de Habite-se, conforme dispõe o Decreto nº 25.856 de 2005, que alterou o Decreto nº 19.915 de 1998.

208. Diante disso, buscou esclarecer as competências do Poder Público quanto à execução de calçadas, informando que, nos termos da reunião conjunta, realizada em 06/01/2016, entre SEGETH/AGEFIS/SEMOB⁸⁹, entendeu-se como responsabilidade do Estado:

“(1) a implantação, reforma e manutenção das calçadas nos espaços livres públicos dissociados de lotes; (2) a implantação e reforma de calçadas no entorno dos lotes de propriedade do governo para equipamentos públicos comunitários edificadas e não edificadas; (3) a execução de calçadas no entorno de lotes em vias comerciais, quando integrem projeto de requalificação urbana.” (fl. 459)

209. Com relação à proposição de elaboração de um Plano de Ação para urbanização adequada das vias públicas, a Diretoria de Mobilidade da SEGETH informou⁹⁰ que iniciou em 2015 um conjunto de projetos voltados ao fomento da mobilidade ativa, tanto a pé, quanto por bicicleta, culminando na formação do Programa Brasília Ativa, em cooperação com a Secretaria de Mobilidade. Inicialmente o programa conta com dois projetos: Projeto de Rotas Acessíveis aos Equipamentos Públicos e Projeto Mobilidade Ativa, ambos com documentos técnicos anexos.

210. A jurisdicionada explicou⁹¹ que, devido ao enorme passivo de calçadas sem acessibilidade no Distrito Federal, o Projeto de Rotas Acessíveis aos Equipamentos Públicos busca priorizar os investimentos, direcionando-os aos locais com maior fluxo de pessoas como Hospitais Regionais, estações de metrô e escolas de ensino profissionalizante (IFB e Escola de Música de Brasília).

211. Assim, no âmbito desse projeto, foram destacados os seguintes empreendimentos⁹²:

⁸⁷ Ofício Nº 530.000.139/2016-AJL/GABIN/SEGETH (fls. 425-463).

⁸⁸ À fl. 459, Volume III.

⁸⁹ A fim de definir diretrizes para investimentos em reparação de calçadas e discutir o planejamento das ações fiscais de acessibilidade, conforme documento anexo pela SEGETH (fls. 228-229, Volume III).

⁹⁰ À fl. 459, Volume III.

⁹¹ Às fls. 459-459v, Volume III.

⁹² Às fls. 459v-460, Volume III.

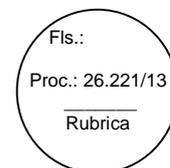
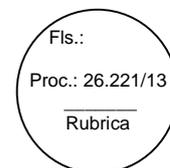


Tabela 13 – Iniciativas, listadas pela SEGETH, no âmbito do Projeto “Rotas Acessíveis aos Equipamentos Públicos”, com indicação da situação em que se encontram.

Projeto:	Situação:
1) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional de Brazlândia	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
2) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional de Sobradinho	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
3) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional de Planaltina	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
4) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional do Gama	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
5) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional de Santa Maria	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
6) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional da Asa Norte	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
7) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional do Guará (o qual inclui o Terminal Rodoviário e o Centro de Ensino Especial do Guará)	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
8) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional do Paranoá	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
9) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional de Samambaia	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
10) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional de Ceilândia	Projeto em fase final de elaboração.
11) Projeto executivo de rota acessível no entorno do Hospital Regional de Taguatinga	Projeto em fase final de elaboração.
12) Projeto executivo de rota acessível no entorno da Escola Superior do Ministério Público da União na SGAS 603-604	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
13) Projeto executivo de rota acessível no entorno da Escola de Música	Projeto já elaborado, aguardando orçamento da NOVACAP.
14) Projeto executivo de rota acessível no entorno da Estação Águas Claras (Avenida Pau Brasil) e de calçadas compartilhadas na conexão da Rua 37 com Polo Gerador de Viagens (Unieuro) e na conexão entre a Avenida Araucárias e Avenida Castanheiras (Rua Tamboril)	Projeto já elaborado.
15) Projeto de novas rotas de conexão do Terminal Asa Sul com o Setor Hospitalar Local Sul	Projeto iniciado.
16) Projeto de novas rotas de conexão da Estação de Metrô 114 Sul ao Setor Hospitalar Local Sul	Projeto iniciado.

212. Quanto ao Projeto Mobilidade Ativa, afirmou⁹³ que o objetivo é aumentar a área de abrangência das estações de metrô em direção aos Polos

⁹³ À fl. 460, Volume III.



Geradores de Viagens de impacto regional, a partir da complementação dos deslocamentos por alternativas de mobilidade não motorizados, tendo sido eleita como área piloto a RA de Águas Claras⁹⁴.

213. A Diretoria de Mobilidade da SEGETH relatou⁹⁵, ainda, que, com o objetivo de cumprir o Plano Plurianual, pretende elaborar, entre 2016 e 2019, 30 projetos de rotas acessíveis, porém não especificou que áreas seriam contempladas.

214. A SEGETH também buscou esclarecer⁹⁶ que os projetos de acessibilidade não são de competência exclusiva dessa Secretaria, podendo ser elaborados por outros órgãos de Governo, desde que aprovados por ela, no caso de projetos de espaços públicos em áreas centrais, ou pelas Administrações Regionais, no caso de pequenas intervenções de reformas em áreas públicas previstas em projetos urbanísticos ou paisagísticos aprovados.

215. Por fim, a Diretoria de Mobilidade, entendendo que as sugestões alvitadas no Relatório do TCDF se enquadram integralmente no Projeto de Rotas Acessíveis aos Equipamentos Públicos, informou⁹⁷ que serão priorizados os locais apontados no Relatório, em especial os Centros de Ensino Especial e os postos Na Hora, além da continuidade dos projetos já previstos para o entorno de Hospitais Regionais e estações de metrô.

216. Quanto à proposta de determinação para que a SEGETH, por intermédio da Central de Aprovação de Projetos – CAP, inclua como requisito de Alvará de Construção a observância aos padrões de urbanização e acessibilidade das calçadas, a jurisdicionada respondeu que:

“Os projetos de arquitetura de obra inicial ou de modificação analisados pela Central de Aprovação de Projetos – CAP, no que se refere à acessibilidade, obedecem à legislação vigente, a saber o Código de Edificações do Distrito Federal, as normas específicas de uso e ocupação do lote, a NBR 9050/2015, o Decreto 33.741/2012 e as plantas de urbanização constantes da Mapoteca oficial da SEGETH.” (fl. 462)

217. A CAP expôs⁹⁸ que, além da análise da acessibilidade da edificação e da urbanização interna ao lote, é feita a análise da área em torno do lote, englobando as vias e calçadas imediatas, bem como as soluções adotadas no projeto de arquitetura de modo a viabilizar a acessibilidade à edificação.

218. Quanto aos demais órgãos chamados a se manifestar, vale destacar que a Casa Civil, a TERRACAP e a CAESB, apesar de terem se manifestado no processo, não apresentaram considerações sobre o presente achado.

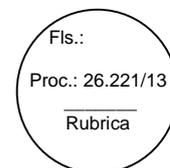
⁹⁴ Cujo projeto piloto encontra-se acostado aos autos, às fls.443-458v, Volume III.

⁹⁵ À fl. 460, Volume III.

⁹⁶ À fl. 460, Volume III.

⁹⁷ À fl. 460v, Volume III.

⁹⁸ À fl. 462, Volume III.



219. A CAESB foi chamada a se manifestar sobre a instalação da estrutura de acesso à rede de saneamento, que, conforme demonstrado nesta auditoria, devido à implantação de forma inadequada, acaba causando interferências prejudiciais nas calçadas, impactando a mobilidade urbana e acessibilidade das vias públicas. A despeito disso, em documento que deveria fazer referência a este achado (fls. 303-306), a Companhia teceu comentários atinentes às condições de acessibilidade de suas edificações próprias, nada informando sobre o impacto que a má instalação da rede de esgoto tem provocado nas calçadas.

220. Apesar de não ter sido chamada a se manifestar sobre o presente achado, cabe mencionar as considerações apresentadas pela SEMOB. De acordo com a Secretaria, está em construção a “Política de Mobilidade a Pé”, cujo objetivo é a identificação de rotas acessíveis ligando os principais equipamentos públicos e polos geradores de viagens aos pontos de embarque/desembarque do sistema de transporte público, isto é, pontos de parada de ônibus, terminais rodoviários, estações de Metrô e BRT⁹⁹. A ideia é dotar de acessibilidade não só o ponto de embarque/desembarque, mas todo o percurso até o polo gerador de viagens, de modo a desenvolver trajetos contínuos, sinalizados e livres de quaisquer obstáculos.

221. Além disso, aduziu¹⁰⁰ que, recentemente, tem buscado promover integração entre os agentes governamentais, no que tange à mobilidade urbana, e tem empenhado esforços para favorecer o trabalho conjunto em prol da mobilidade e acessibilidade.

Posicionamento da equipe de auditoria

222. Apresentaram considerações sobre este achado a CEB¹⁰¹, a NOVACAP¹⁰² e a SEGETH¹⁰³.

223. No que tange às alegações da CEB, primeiramente, restou incontroversa a obrigação da Companhia em promover a implantação de infraestrutura de energia elétrica para atendimento de unidades consumidoras situadas em áreas designadas como de interesse social.

224. Quanto às áreas de interesse específico, a legislação citada¹⁰⁴ é clara ao especificar que cabe ao loteador a responsabilidade pelos **investimentos** necessários à realização da obra de implantação da infraestrutura básica de distribuição de energia elétrica nos loteamentos por ele promovidos, podendo a própria CEB ser contratada para executar a obra. Assim, conforme depreende-se do

⁹⁹ *Bus Rapid Transit*.

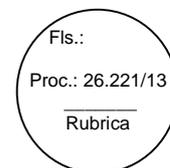
¹⁰⁰ À fl 414, Volume III.

¹⁰¹ Carta Nº 090/2016-DD, protocolada no dia 3 de março de 2016 (fls 296-298).

¹⁰² Ofício Nº 294/2016-GAB/PRES, protocolada no dia 4 de março de 2016 (fls. 299-301).

¹⁰³ Ofício Nº 530.000.139/2016-AJL/GABIN/SEGETH, protocolada no dia 12 de abril de 2016 (fls. 425-463).

¹⁰⁴ Art. 48, *caput* e § 8º, da Resolução nº 414/2010 da ANEEL.



trecho normativo transcrito abaixo, em caso de empreendimentos de interesse específico, a legislação desobriga a CEB tão somente dos gastos necessários à implantação da rede:

Resolução nº 414/2010 da ANEEL

*“Art. 48. A distribuidora não é responsável pelos **investimentos** necessários para a construção das obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica destinadas à regularização fundiária de interesse específico e ao atendimento dos empreendimentos de múltiplas unidades consumidoras não enquadrados no art. 47.*

(...)

*§ 8º **A distribuidora pode ser contratada pelo responsável pela implantação do empreendimento ou da regularização fundiária de que trata o caput para executar as obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica.**” (grifou-se)*

225. O mesmo ocorre em caso de remanejamento da rede de distribuição:

Resolução nº 414/2010 da ANEEL

*“Art. 44. É de responsabilidade exclusiva do interessado **o custeio** das obras realizadas a seu pedido nos seguintes casos:*

(...)

VII – deslocamento ou remoção de poste e de rede, nos termos do art. 102;

(...)

*§ 2º **O atendimento de pedido nas condições previstas neste artigo depende da verificação, pela distribuidora, da conveniência técnica para sua efetivação.**” (grifou-se)*

226. Levando-se em consideração que esta auditoria não tem o propósito de discutir a responsabilidade pelos investimentos necessários à instalação de equipamentos urbanos, mas sim questões de segurança e acessibilidade em vias públicas e, nesse caso, o impacto que a má instalação de mobiliários urbanos causa na cidade, percebe-se que a legislação citada pela CEB em sua defesa não afeta este achado.

227. Dos dispositivos transcritos acima, o que se extrai em proveito desta auditoria é a possibilidade de a distribuidora ser contratada pelo responsável para executar as obras de infraestrutura básica das redes de distribuição de energia elétrica¹⁰⁵, caso em que o projeto, inquestionavelmente, fica sob sua responsabilidade, especialmente no que tange ao atendimento das normas técnicas de instalação.

228. Sobressai, também, a necessidade de prévia verificação, pela Companhia, da conveniência técnica para remanejamento de postes, antes de se deferir o pedido ao particular¹⁰⁶, restando convalidada sua incumbência de atestar o

¹⁰⁵ Resolução nº 414/2010 da ANEEL, art. 48, § 8º.

¹⁰⁶ Resolução nº 414/2010 da ANEEL, art. 44, § 2º.



atendimento às normas técnicas envolvidas nesse remanejamento¹⁰⁷.

229. Quanto aos casos em que o loteador opte por contratar outra empresa para execução da obra de instalação de infraestrutura básica da rede elétrica, importa esclarecer que, apesar de não ser responsável pelos custos da obra, nem ser a executora direta do projeto, a CEB não se exime da responsabilidade sobre questões de urbanização e acessibilidade, uma vez que cabe a ela emitir aval sobre o projeto apresentado. Nessa oportunidade, conforme normativos transcritos abaixo, depreende-se que a Companhia deveria avaliar o projeto sob todos os aspectos técnicos, inclusive os de urbanismo, evitando eventuais impactos negativos na mobilidade urbana.

IND – 010.13¹⁰⁸

*“Nota: - A CEB-D faculta ao solicitante a contratação dos serviços à terceiros bem como o fornecimento dos materiais e equipamentos necessários à execução das obras de seu interesse, **mediante prévia aprovação dos projetos, em conformidade com os procedimentos e padrões da Distribuidora, nos termos da legislação vigente (Resolução Normativa nº 414/2010 - ANEEL, artigo 37).**” (pág. 8)*

IND – 002.12¹⁰⁹

*“3.1 Em decorrência de ligação nova ou aumento de carga, o Consumidor deve procurar a CEB Distribuição - CEB-D por meio de uma agência de atendimento, **onde será informado sobre as possibilidades de execução da obra por iniciativa própria ou pela Distribuidora.***

(...)

*3.1.2 **Se o Consumidor não estiver decidido por realizar a obra por iniciativa própria, será aberta uma OSE, no sistema GR, para a Área de Projetos de Redes (aérea ou subterrânea, conforme o caso) para a elaboração do projeto e orçamento da obra.***

(...)

*3.2 O Consumidor deve procurar a Área de Projetos de Rede, aérea ou subterrânea, ou as Agências de atendimento, para assinar o Termo de Opção por Obra Particular (anexo 01). **Nesta oportunidade, será fornecida a relação das empresas habilitadas pela CEB-D para realização da obra.**” (pág. 3)*

*“3.4 Após receber o recorte da base do SGT, o Consumidor deve elaborar o projeto da obra particular **e encaminhar carta solicitando análise do Projeto elaborado à Área de Projetos de Redes para a devida análise e atualização do banco de OP.***

*3.4.1 **Se existirem pendências no projeto e/ou documentos para a execução das obras, deve-se comunicar o Consumidor para que retire o laudo de pendências, na área de projetos e/ou obras, e***

¹⁰⁷ Tanto as específicas do setor elétrico, quanto as de urbanização.

¹⁰⁸ Instrução Normativa da Distribuição – Critérios para Atendimento de Unidades Consumidoras Conforme Res. Norm. 414/2010 – ANEEL. Fonte: <<http://www.ceb.com.br/index.php/informacoes-ceb-separator/normas-tecnicas-col-200>>; consultado em 18 de abril de 2016.

¹⁰⁹ Instrução Normativa de Distribuição – Definição dos Procedimentos para Análise de Projetos e Execução de Obras Particulares. Fonte: <<http://www.ceb.com.br/index.php/informacoes-ceb-separator/normas-tecnicas-col-200>>; consultado em 18 de abril de 2016.



efetue as correções necessárias.

(...)

3.7 A Área de Obras deve acompanhar a execução do serviço, observando as condições de segurança, técnica construtiva, qualidade dos materiais e serviços, solicitando a imediata correção ou paralisação da obra quando necessário.

3.8 Concluída a obra, após aprovação da fiscalização, caso seja constatada modificação significativa entre o projeto e o executado, o processo retornará a área de projetos, a qual contatará o cliente para a atualização de projeto. A área de projetos atualizará o respectivo orçamento (L).” (págs. 5-6)

IND – 002.14¹¹⁰ e IND - 003.14¹¹¹

“3.4. No caso de parcelamentos irregulares consolidados, ou seja, que já possuem infraestrutura elétrica implantada, mas de forma irregular, sem o devido recebimento e cadastro na CEB-D, esta receberá atendimento mediante incorporação das redes ao patrimônio da CEB-D e, caso necessário, posterior realização de melhorias nesse sistema (...)” (pág. 4)

230. Diante disso, apesar de nem sempre ser responsável pelo custeio ou pela execução direta da obra, confirma-se a obrigação da CEB de, no momento da aprovação dos projetos e durante o acompanhamento da execução da obra, observar se estão sendo atendidas as normas técnicas pertinentes, tanto à parte elétrica, quanto às intervenções no ambiente externo.

231. Importa mencionar que, no rol das normas técnicas expedidas pela CEB Distribuição, nota-se recorrente referência a leis, regulamentos e outras normas concernentes ao uso do solo, ao setor elétrico, ao meio ambiente e ao sistema viário. Entretanto, pouco se faz referência às normas de urbanização e acessibilidade, apesar de intimamente ligadas à implantação de infraestrutura básica de rede de distribuição de energia elétrica, principalmente a aérea. A mesma falha pode ser verificada nos procedimentos para aprovação de projeto de novas redes, nos quais, por um lado, se destaca o mérito em avaliar com profundidade os possíveis impactos ambientais e, por outro, a necessidade de aprimorar o controle acerca do impacto urbanístico.

232. Quanto ao distanciamento do poste, a CEB afirmou que “as redes de distribuição de energia elétrica devem ser implantadas, preferencialmente, a 50 cm do

¹¹⁰ Instrução Normativa da Distribuição – Procedimento para Atendimento à Solicitação de Implantação de Infraestrutura Básica de Energia Elétrica em Parcelamentos Irregulares Classificados como Área de Regularização de Interesse Social – ARIS. Fonte: <<http://www.ceb.com.br/index.php/informacoes-ceb-separator/normas-tecnicas-col-200>>; consultado em 18 de abril de 2016.

¹¹¹ Instrução Normativa da Distribuição – Procedimento para Atendimento à Solicitação de Implantação de Infraestrutura Básica de Energia Elétrica em Parcelamentos Irregulares Classificados como Área de Regularização de Interesse Específico – ARINE. Fonte: <<http://www.ceb.com.br/index.php/informacoes-ceb-separator/normas-tecnicas-col-200>>; consultado em 18 de abril de 2016.



meio fio”¹¹² e, diante disso, a rede estaria em conformidade com as normas e padrões vigentes, entretanto não informou em que norma/padrão técnico se baseia essa orientação “preferencial”.

233. Nos termos da ABNT NBR 15688/2009, a distância entre o centro do poste e o meio fio deve ser de 35 cm¹¹³. A Norma Técnica de Distribuição da CEB, NTD – 2.06, é ainda mais específica que a Norma Brasileira, conforme explicitado na imagem abaixo:

“a”: espaçamento entre o condutor mais baixo do circuito superior e o mensageiro do circuito inferior.

“b” e “c”: espaçamento entre o condutor mais baixo do circuito inferior e o ramal de serviço secundário.

“d”: espaçamento entre o cartucho da chave fusível (na posição “aberta”) e o ramal de serviço secundário.

“e”: espaçamento entre o condutor primário mais baixo, quando não há um segundo circuito, e o ramal de serviço secundário.

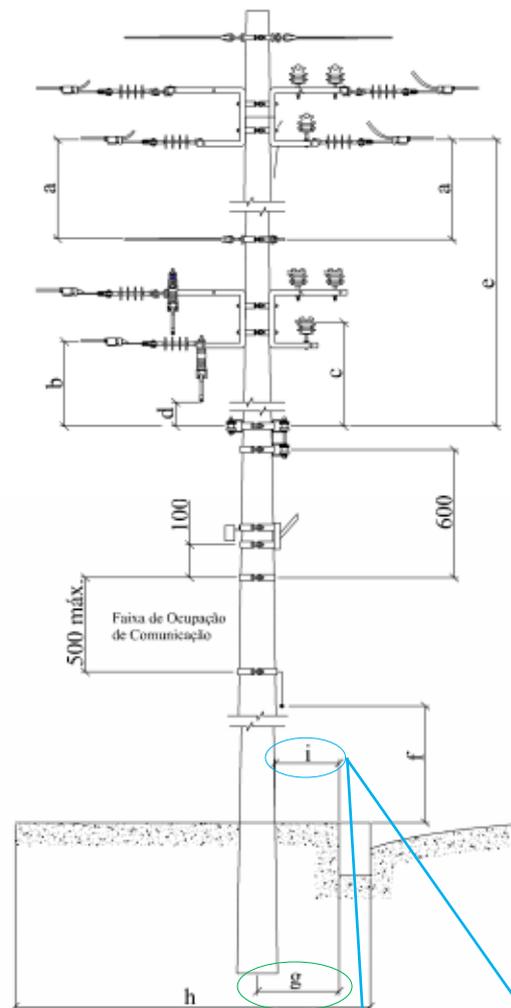
“f”: altura mínima correspondente à flecha máxima dos cabos de comunicação.

“g”: distância entre o início da calçada (meio-fio) e o centro do poste.

“h”: largura da calçada.

“i”: espaçamento entre o início da calçada (meio-fio) e a face do poste.

Os afastamentos “a”, “b”, “c”, “d” e “e”, que são função da tensão primária, e os afastamentos “g” e “i”, que dependem da largura da calçada, são apresentados na Tabela 3.



Tensão (kV)	a	b	c	d	e	h ≤ 2500		h > 2500	
						g	i	g	i
13,8	800	800	800	800	800	350	150	500	200
34,5	900	1000	1000	1000	1000	350	150	500	200

Fonte: NTD - 2.06 da CEB Distribuição, (págs. 33-34), acessado por meio do endereço eletrônico: <http://www.ceb.com.br/index.php/informacoes-ceb-separator/normas-tecnicas-col-200>, em 19 de abril de 2016. (destacou-se)

¹¹² Fl. 297, Volume II.

¹¹³ ABNT NBR 15688/2009, p. 9.



234. Consoante a figura acima, em calçadas com até 2,5 metros, a face do poste deve estar a 15 cm do meio fio, ou 35 cm, se contados a partir do centro do poste. Em caso de calçadas com largura superior a 2,5 metros, a distância entre o poste e o meio fio sobe para 20 cm, com afastamento de 50 cm entre o centro do poste e a margem da via. Entretanto, essa última situação¹¹⁴ é muito rara de ser encontrada no DF. Conforme inspeção física realizada nesta auditoria, a maioria das calçadas não possui sequer a largura mínima de 2,0 m.

235. Dentro desse padrão de instalação de postes firmado pela norma técnica da própria CEB, segundo a qual tais equipamentos deveriam ser instalados na denominada faixa de serviço (conforme ilustra a Figura 6, § 94), ainda restaria uma faixa livre para circulação com pelo menos 1,20 m de largura, coerente com as normas de urbanismo e acessibilidade¹¹⁵.

236. Ao contrário disso, o que se verificou na inspeção física foi o desatendimento ao padrão estabelecido, implicando prejuízo à mobilidade urbana.



Exemplo 5 - Trajeto para o CEE 01 de Brasília.



Exemplo 6 - Trajeto para o terminal rodoviário de P Norte, em Ceilândia.

¹¹⁴ Calçadas com largura superior à 2,5 metros.

¹¹⁵ Decreto Distrital nº 19.915/98, art. 140: "A instalação de mobiliário urbano em calçadas atenderá ao seguinte: I - **manterá uma faixa livre mínima de calçada de um metro e vinte centímetros de largura**".



Exemplo 7 - Trajeto para a estação de metrô Concessionárias, em Águas Claras.



Exemplo 8 - Trajeto para a Estação de Metrô Guariroba, em Ceilândia.

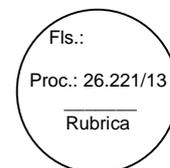
237. Tendo em vista a inspeção *in loco* realizada durante a execução da auditoria¹¹⁶, esta equipe reconhece que, em muitos casos, a própria largura inadequada da calçada, seja pelo crescimento desordenado da cidade, seja pelo planejamento precário, impede que a instalação do mobiliário urbano respeite a faixa livre de 1,20 m pra circulação de pessoas. Sabe-se que, muitas vezes, a calçada como um todo sequer possui 1,20 m, tornando inviável a manutenção de condições mínimas de mobilidade.

238. Apesar disso, conforme exemplificado acima, independentemente da largura das calçadas, o que se verifica na prática é que a instalação de postes não tem ocorrido na faixa de serviço, a uma distância de 15 cm do meio fio (ou 35 cm, se contados a partir do centro do poste), impossibilitando a existência de uma faixa livre para circulação de pessoas.

239. Nesse contexto, é razoável que situações já consolidadas sejam ajustadas e adaptadas, na medida do possível, buscando-se soluções alternativas caso seja inviável a adaptação do local. Por outro lado, **torna-se imprescindível que em novos empreendimentos os padrões de urbanização sejam respeitados, de modo a evitar o agravamento da falta de acessibilidade nas vias públicas.**

240. Portanto, entende-se pertinente recomendar que, quando possível, seja feito o remanejamento do mobiliário urbano já instalado, de modo a viabilizar a acessibilidade nas vias públicas, e determinar que em novas obras sejam atendidos os padrões de urbanização e acessibilidade em vigor, tanto no planejamento, quanto na execução.

¹¹⁶ PT nº 9 - Anexo IV.



241. Quando à manifestação da CEB de que os projetos de infraestrutura são elaborados e implantados de forma aderente aos projetos urbanísticos aprovados, reiteramos a sugestão de determinar à SEGETH, por intermédio da Central de Aprovação de Projetos, que inclua como requisito para emissão de Alvará de Construção a observância aos padrões de urbanização e acessibilidade das calçadas, a fim de que os projetos urbanísticos aprovados estejam adequados. Apesar disso, fazemos a ressalva de que eventuais inadequações no projeto urbanístico não autorizam a companhia de energia elétrica a convalidar falhas de acessibilidade em seus projetos de instalação de rede elétrica.

242. Diante de situações como essa, seria conveniente que as instituições responsáveis pela instalação de mobiliário urbano comunicassem à SEMOB e à SEGETH eventuais falhas encontradas, seja em projetos de que tivessem conhecimento, seja *in loco*, oportunizando a colaboração entre os órgãos para fins de monitoramento das condições de acessibilidade.

243. Quanto às considerações apresentadas pela NOVACAP, a Diretoria de Urbanização alegou que não elabora projetos de acessibilidade, citando como fundamento a Lei nº 5.538/15. Diante disso, afirmou apenas orçamentar e executar os projetos a ela encaminhados por terceiros.

244. Sabe-se que, com a Edição da Lei nº 5.538/15, que alterou a Lei nº 4.586/11, a TERRACAP passou a ter o poder de promover, direta ou indiretamente, investimentos em parcelamentos do solo, infraestrutura e edificações, com vistas à implantação de programas e projetos, dentre eles o de construção de calçadas e meios-fios¹¹⁷. Entretanto, à luz do art. 1º, *caput*, da Lei nº 4.586/11, a atuação da TERRACAP, enquanto Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal, não causa prejuízo às atribuições dos demais órgãos da Administração direta e indireta, onde se inclui a NOVACAP.

245. Isso posto, cabe trazer aos autos o que dispõe o Regimento Interno da Companhia Urbanizadora da Nova Capital, em seu art. 34:

*“Art. 34 – Ao Departamento de Infra Estrutura Urbana, unidade orgânica de gerenciamento e execução, **diretamente subordinada à Diretoria de Urbanização**, compete:*

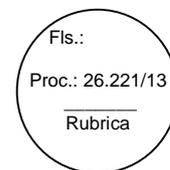
(...)

*II – **analisar a viabilidade dos projetos de drenagem de águas pluviais, de pavimentação e de urbanização, elaborados por terceiros, cuja execução seja contratada com a NOVACAP;***

*III – **coordenar a elaboração dos projetos e orçamentos das obras de drenagem de águas pluviais, de pavimentação e de urbanização;***

*IV – **orientar e acompanhar a execução dos serviços de implantação e manutenção de drenagem de águas pluviais, de pavimentação e de urbanização;**”*

¹¹⁷ Art. 1º da Lei nº 5.538/15 c/c art. 1º da Lei nº 4.586/11.



246. Portanto, mesmo que o projeto seja elaborado por terceiro, para que então a NOVACAP execute a obra, permanece sua responsabilidade em analisar a viabilidade do projeto. Além disso, na sua função de coordenar a elaboração dos projetos de urbanização, a Companhia deve prezar pelo atendimento das especificações técnicas, fazendo, para isso, as intervenções necessárias, inclusive no que tange à acessibilidade.

247. Conforme destacado pela diretoria em questão:

“deve constar do projeto o desenho ao longo do trecho a ser calçado/reformado, com todas as especificações técnicas, obedecendo, inclusive, à questão de acessibilidade, o qual deve ser submetido à aprovação ou visto pela Administração Regional, em cumprimento ao Código de Edificações do DF e à ABNT NBR 9050:2004”¹¹⁸.

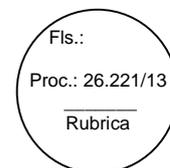
248. Entretanto, entende-se que o fato de o projeto estar sujeito à aprovação/visto por parte da Administração Regional, não exime a NOVACAP da responsabilidade por analisar o projeto antes de executá-lo, sob pena de realizar a obra de modo prejudicial ao interesse público. Estamos certos de que, se um projeto estiver eivado de vícios de engenharia, a Diretoria responsável, de posse dos conhecimentos técnicos necessários, pedirá que se proceda à correção de tais erros antes de executar a obra. Da mesma forma, espera-se que um projeto de calçamento em vias públicas que chegue à NOVACAP com falhas de acessibilidade e urbanismo seja encaminhado para ajuste, antes de se proceder à execução.

249. Em questões como a de acessibilidade, onde diversos são os órgãos responsáveis, faz-se imprescindível a atuação colaborativa dos envolvidos. A medida em que cada agente procura justificativas para se desobrigar de sua parcela de responsabilidade, a finalidade maior, que é o bom atendimento à população, fica cada vez mais distante de ser alcançada. É preciso ponderar que, nos novos moldes de gestão pública, os órgãos e entidades devem abandonar suas posturas passivas e buscar uma postura mais atuante, agindo de modo conjunto e coordenado, possibilitando a obtenção dos melhores resultados para a população.

250. A Diretoria de Edificações, por sua vez, declarou que a NOVACAP é uma empresa executora e, por isso, seria responsável apenas por executar demandas encaminhadas pelos órgãos de governo. Além disso afirmou que, em seu trabalho, observa as Normas de Acessibilidade.

251. Apesar disso, cabe reforçar recomendação para que essa Diretoria tome as providências necessárias, caso sejam constatadas falhas de acessibilidade nos projetos à ela encaminhados, haja vista que, nos termos do Regimento Interno, compete a órgãos subordinados a essa diretoria emitir parecer, revisar e atualizar projetos e especificações de obras de edificações, bem como fiscalizar e analisar os

¹¹⁸ Fl. 300, Volume II.



projetos elaborados por terceiros cuja execução seja confiada à NOVACAP¹¹⁹.

252. Por último, manifestou-se a SEGETH. Conforme informado pela Secretaria, é responsabilidade do particular construir a calçada à frente de seu imóvel. No entanto, vale lembrar que essa incumbência do particular não afasta o dever que o poder público tem de fiscalizar a adequada execução dessas calçadas.

253. Quanto ao programa de trabalho Brasília Ativa e respectivos projetos, “Rotas Acessíveis aos Equipamentos Públicos” e “Mobilidade Ativa”, entende-se que estão perfeitamente adequados ao espírito das sugestões propostas neste relatório, porém representam soluções pontuais para o tema.

254. Conforme demonstrado na auditoria, a falta de acessibilidade e as más condições de mobilidade urbana são um problema generalizado no Distrito Federal. Dessa forma, apesar de reconhecermos o mérito dos projetos em desenvolvimento, bem como o avanço em que se encontram as ações para sua implementação, reforçamos a necessidade de elaboração de um Plano de Ação global, que busque a solução do problema de forma mais abrangente, mesmo que a longo prazo. Importante reforçar também a imprescindibilidade de se estabelecer prazos para implementação das ações previstas, metas e objetivos a serem alcançados, de modo a assegurar a efetividade do Plano de Ação.

255. Quanto à proposta de determinação para que a SEGETH inclua em sua rotina de aprovação de projetos a análise do atendimento aos padrões de acessibilidade, foi informado que os projetos analisados pela Central de Aprovação de Projetos – CAP obedecem à legislação vigente, inclusive no que tange às normas de acessibilidade. Foi informado, ainda, que a análise dos projetos não se restringe à edificação e urbanização do lote, compreendendo também a área em torno do lote, assim como vias e calçadas imediatas.

256. Em consulta à “Cartilha para Aprovação de Projetos Habitacionais do Distrito Federal”¹²⁰, a SEGETH informa que:

“O interessado pode solicitar a análise técnica do projeto de arquitetura na Central de Aprovação de Projetos (CAP) nos casos de Habitação Coletiva ou na Administração Regional de Habitação Unifamiliar. Isso acontece antes do pedido de aprovação ou visto.”¹²¹

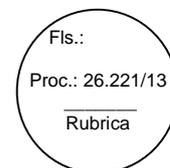
257. Esclarece que, em caso de habitação unifamiliar:

“Para obras e construções de habitação unifamiliar a solicitação deverá ser efetuada na respectiva Administração Regional, que avaliará se o projeto atende aos parâmetros urbanísticos estabelecidos na legislação de uso e ocupação do solo.”

¹¹⁹ Regimento Interno da NOVACAP, arts. 15, 16, 17, 22, 23 e 24.

¹²⁰ Fonte: <http://www.cap.segeth.df.gov.br/uploads/Cartilha_CAP_08092015.pdf>, acessado em 20/04/2016.

¹²¹ Cartilha para Aprovação de Projetos Habitacionais do Distrito Federal, pag. 8. Fonte: <http://www.cap.segeth.df.gov.br/uploads/Cartilha_CAP_08092015.pdf>, acessado em 25/04/2016.



(...)

*Atendidas as solicitações, a CAP concede o visto ao projeto e calcula o valor das outorgas, caso necessárias. Na sequência, é possível solicitar o alvará de construção, que só será emitido após o pagamento delas.*¹²²

258. Já para habitações coletivas:

*“Para projetos com mais de uma habitação, a solicitação deverá ser feita na Central de Aprovação de Projetos (CAP). O interessado precisa do atestado da CAP de que está em pleno cumprimento da lei.”*¹²³

259. Apenas após ter em mão o projeto visado¹²⁴ ou aprovado¹²⁵ pela CAP, o interessado poderá solicitar o alvará de construção. Essa solicitação deverá ser realizada na respectiva Administração Regional ou na Central de Aprovação de Projetos (CAP), conforme o tipo de projeto.

260. Diante dessa necessidade de prévio visto ou aprovação pela CAP, entende-se oportuno que esse órgão já faça avaliação do atendimento aos padrões de acessibilidade e urbanização, analisando inclusive o impacto do projeto na mobilidade urbana, haja vista que é responsabilidade do particular construir a calçada a frente de seu lote.

261. Vale destacar também que, apesar de as Administrações Regionais serem responsáveis pela aprovação de projetos relativos a habitações unifamiliares, esse projeto deve passar pelo visto da Central de Aprovação de Projetos, que é órgão com equipe técnica experiente para opinar sobre questões técnicas de acessibilidade e mobilidade urbana.

262. Isso posto, apesar de ter sido informado pela SEGETH que os projetos que passam pela CAP obedecem à legislação vigente, inclusive no que tange às normas de acessibilidade, e que a análise compreende também a área em torno do lote e calçadas imediatas, é importante recomendar que a Central dedique também aos projetos de habitações unifamiliares, sujeitos ao seu visto, atenção com relação ao atendimento dos padrões urbanísticos, inclusive os de acessibilidade, a fim de que a etapa de visto do projeto não se torne procedimento meramente formal.

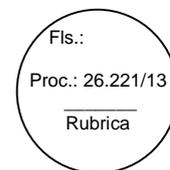
263. Por fim, tendo em vista as considerações apresentadas pela Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB, bem como sua função de promover a mobilidade Urbana e competência para atuar em calçadas, entende-se oportuno incluí-la como jurisdicionada responsável no presente achado, haja vista que, para um melhor resultado da adequação das vias públicas, o ideal é

¹²² Cartilha para Aprovação de Projetos Habitacionais do Distrito Federal, pag. 9. Fonte: <http://www.cap.segeth.df.gov.br/uploads/Cartilha_CAP_08092015.pdf>, acessado em 25/04/2016.

¹²³ Cartilha para Aprovação de Projetos Habitacionais do Distrito Federal, pag. 10. Fonte: <http://www.cap.segeth.df.gov.br/uploads/Cartilha_CAP_08092015.pdf>, acessado em 25/04/2016.

¹²⁴ Em caso de habitação unifamiliar.

¹²⁵ Em caso de habitação coletiva.

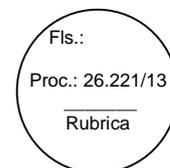


que se faça um Plano de Ação global, conjugando a reforma dos pontos de parada de ônibus à construção e adaptação de calçadas, de modo a garantir rotas acessíveis contínuas e interligadas ao sistema de transporte público.

Proposições

264. Diante do exposto, sugere-se:

- Recomendar à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que, em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos – SINESP, a Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal – SEDESTMIDH, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP, a Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP, as Administrações Regionais do DF, a Companhia Energética de Brasília - CEB, a Companhia de Saneamento Ambiental do DF - CAESB, o Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal - SLU, a Agência de Fiscalização do DF - AGEFIS e demais órgãos envolvidos na urbanização e acessibilidade das vias públicas do DF, que adote medidas para regularizar as calçadas e vias públicas, especialmente próximo a hospitais, centros de saúde e Centros de Ensino Especial, visando integrá-las aos pontos de embarque, de modo a garantir o acesso pleno aos equipamentos públicos.
- Determinar à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB que, em articulação com os demais órgão e entidades do GDF envolvidos na urbanização e acessibilidade das vias públicas, elabore e remeta a esta Corte um Plano de Ação com objetivo de implantar a medida do item anterior, contendo cronograma completo de ações, bem como mapeamento da sequência de procedimentos que serão executados constando prazo e a unidade/setor responsável pela execução, nos moldes do Anexo I do Relatório de Auditoria.
- Determine à NOVACAP, nos termos do art. 44, incisos I, II e IV, do Regimento Interno da Companhia, que elabore plano de inspeção, conservação e recuperação das calçadas do DF, com o fito de garantir a permanente acessibilidade, dando conhecimento ao Tribunal, no prazo de 90 dias, das providências adotadas;
- Recomendar à SEGETH que, por intermédio da Central de Aprovação de Projetos – CAP, ao emitir visto nos projetos

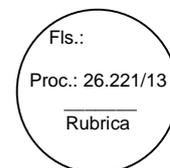


referentes a habitações unifamiliares, observe se foram verificados os padrões de urbanização e acessibilidade das calçadas, nos termos da Lei Distrital nº 2.105/98, Decreto Distrital nº 19.915/98 e NBR 9050/04 da ABNT;

- Recomendar à Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal – SEDESTMIDH, por intermédio da Secretaria Adjunta de Políticas para as Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos, que planeje campanhas educativas a fim de divulgar as normas de acessibilidade quanto à urbanização dos lotes e construção de calçadas imediatas, bem como conscientizar a população acerca da importância de respeitá-las;
- Recomendar à NOVACAP, à CEB e à CAESB que, constatadas falhas de acessibilidade nos projetos a ela encaminhados, antes de iniciar a execução das obras, busque soluções no sentido de corrigi-las e adequar às normas de acessibilidade;
- Recomendar ao Exmo. Sr. Governador que reavalie a atuação da Comissão Permanente de Acessibilidade instituída pelo Decreto nº 27.912/07, em razão das alterações promovidas pelo Plano Distrital para Pessoas com Deficiência, “Viver sem Limite”, instituído pelo Decreto nº 34.194/13, que trata, dentre outras questões, da política pública de acessibilidade;
- Alertar o Exmo. Sr. Governador de que a ausência de definições de ações e metas relativas à acessibilidade no Programa Viver sem limites, compromete o monitoramento da política pública, bem como a mensuração dos resultados;
- Alertar a Casa Civil e a SEDESTMIDH de que o sucesso do Plano Distrital para Pessoas com Deficiência, “Viver sem Limite”, depende de sua coordenação conjunta e atuação junto aos demais responsáveis.

Benefícios Esperados

265. Melhorar gradativamente a acessibilidade nas vias públicas, prioritariamente, nas calçadas próximas aos hospitais da rede pública, centros de saúde e centro de ensino especial.



2.2 QA 2 – Os prédios que servem de sede a unidades de prestação de serviços públicos podem ser considerados adequados aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, sob o aspecto da acessibilidade arquitetônica?

Não. Os prédios públicos, ou de uso público, que servem de sede a unidades de prestação de serviço não cumprem todos os padrões de acessibilidade de modo a serem considerados adequados a portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, dificultando a fruição do serviço público por esses usuários.

2.2.1 Achado 3 – Urbanização do lote fora dos padrões de acessibilidade

Critério

266. Lote com urbanização apropriada, de modo a permitir a mobilidade e o acesso de usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida. Lei Federal nº 10.098/02, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. Lei Distrital nº 2.105/98, que dispõe sobre o Código de Edificações do Distrito Federal e Decreto nº 19.915/98, que regulamenta o Código de Edificações do DF. NBR 9050/04 da ABNT, que estabelece padrões de acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos.

Análises e Evidências

267. Dada a obrigação de adequar o lote aos padrões de acessibilidade, tanto interna, quanto externamente, o primeiro quesito avaliado em prédios públicos foi a urbanização.

268. Diante disso, esse trabalho buscou aferir a acessibilidade do passeio ao redor do lote e no interior dele, inclusive quanto à existência de rampas e de piso tátil, de modo a avaliar a possibilidade e qualidade de acesso, autônomo e universal, dos usuários ao prédio onde o serviço é prestado.

269. A partir da verificação *in loco*, constatou-se que **apenas 0,98% dos locais avaliados atendem aos requisitos mínimos de acessibilidade na urbanização dos lotes.** (PT nº 9)

99,02% da amostra apresentou urbanização do lote insatisfatória.

270. Assim, a quase totalidade da amostra apresentou uma das seguintes falhas em sua urbanização:



URBANIZAÇÃO - Irregularidades

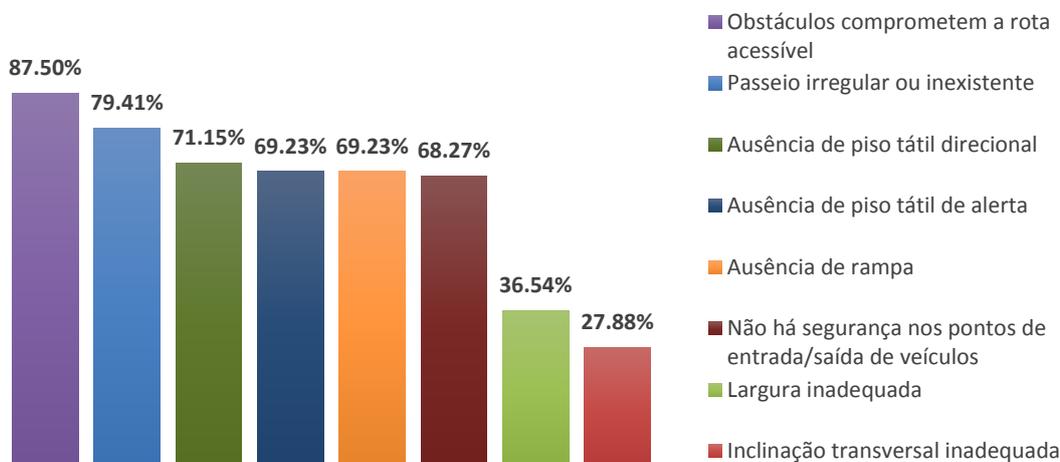


Gráfico 21 - Incidência de irregularidades na urbanização do lote. (Fonte: PT nº 9)

271. Dentre as irregularidades apontadas, destacam-se existência de obstáculos que comprometem a rota acessível (87,50%) e passeio irregular ou inexistente (79,41%), que prejudicam a locomoção não só de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mas também dos demais pedestres.



Figura 65 - Ausência de passeio na 31ª DP de Planaltina.



Figura 66 - Obstáculos na calçada do Hospital Regional do Gama.

272. Conforme Figura 65, foi constatado que alguns lotes não possuem sequer calçada, quanto menos faixa livre de interferências para circulação de pedestres. Existem locais onde há calçada, mas não há faixa livre que possa ser considerada passeio (Figura 66). Nos locais em que há passeio, este apresentou falhas, como largura insuficiente (36,54%), inclinação transversal inadequada (27,88%) e problemas de conservação, dentre eles: buracos, ressaltos e calçada quebrada.

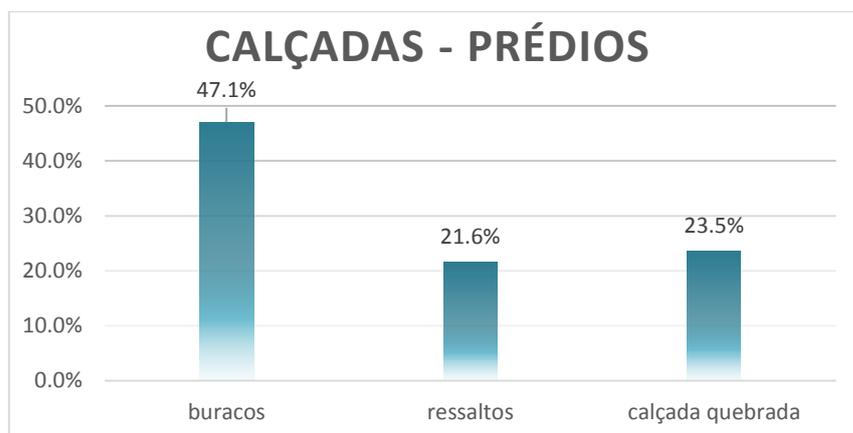


Gráfico 22 – Principais falhas encontradas em calçadas.



Figura 67 - Centro de Ensino Especial 01 de Brasília.



Figura 68 - Hospital Regional de Ceilândia.

273. Portanto, em geral os prédios públicos encontram-se inacessíveis, sob o aspecto do passeio, dificultando, principalmente, a mobilidade de pessoas com necessidades especiais.

274. Quanto aos obstáculos, repete-se o problema verificado em vias públicas, observando-se uma alta incidência de postes, placas de sinalização de trânsito, tampas de inspeção não niveladas e vegetação.

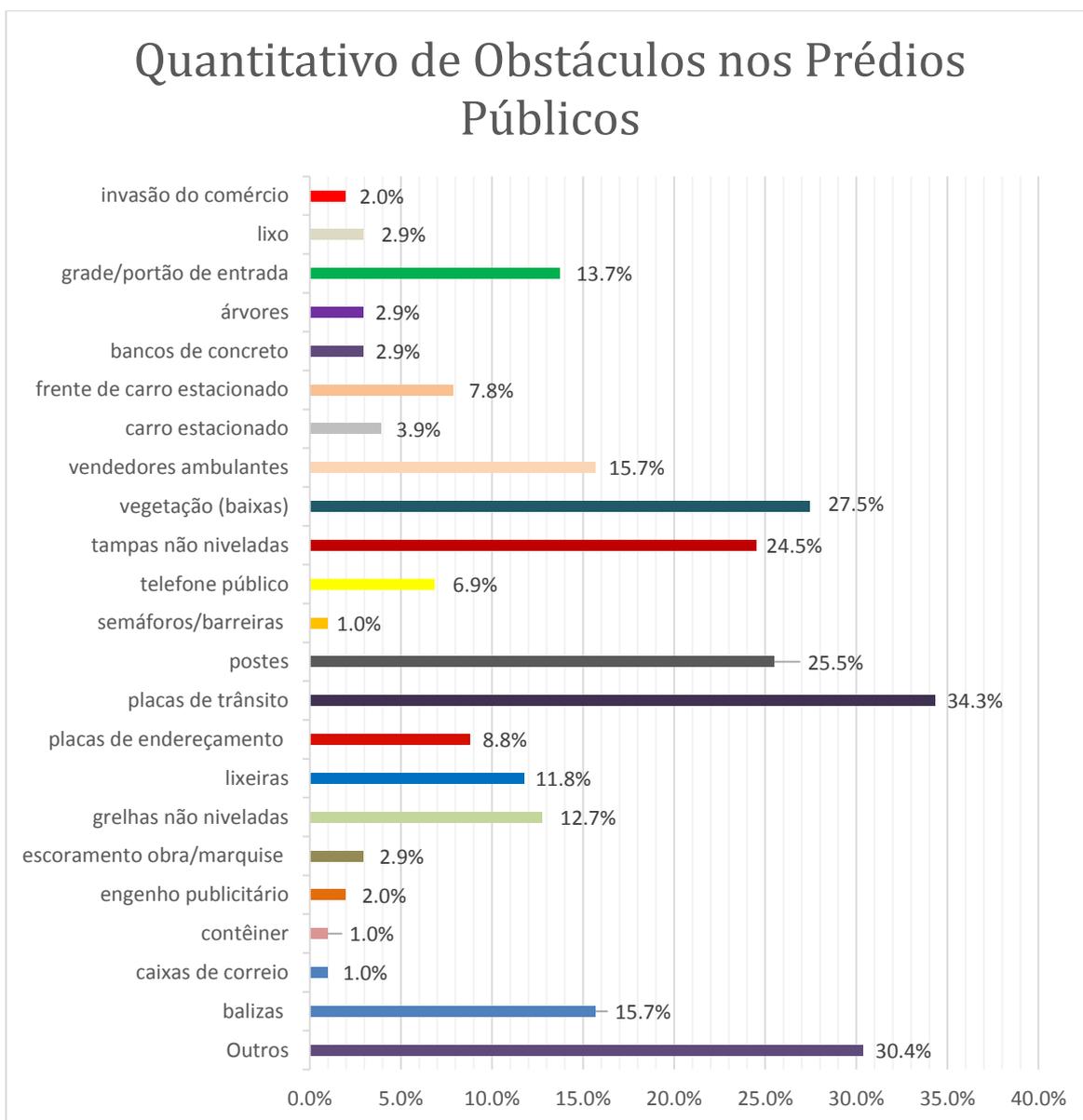


Gráfico 23 - Rol de obstáculos encontrados em prejuízo da rota acessível. (Fonte: PT nº 9)

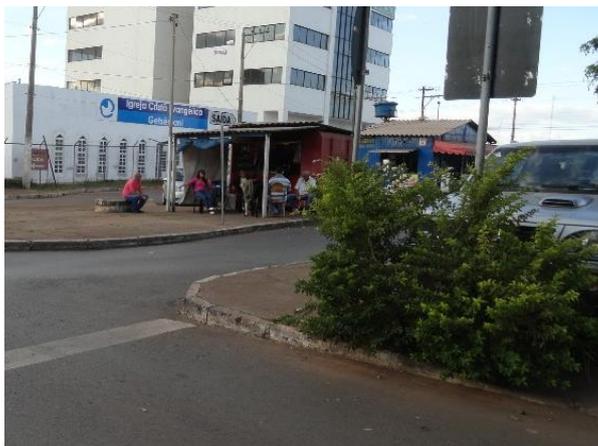


Figura 69 - Vegetação interferindo na acessibilidade do Hospital Regional Samambaia.



Figura 70 - Postes e placa de sinalização de trânsito interferindo na acessibilidade do Hospital Regional do Paranoá.



Figura 71 - Caixa de inspeção não nivelada impedindo a passagem de cadeirante no Hospital Regional do Gama.



Figura 72 - Obstáculo no passeio do Centro de Ensino Especial 01 de Taguatinga.

275. Assim como na área de domínio público, a área de urbanização do lote também mostra-se inacessível pela instalação inadequada de mobiliário urbano e outros objetos.

276. Além da existência de obstáculos interferindo na rota acessível, conforme exemplos acima, foi verificada a existência de objetos em balanço¹²⁶ sem piso tátil de alerta, representando prejuízo à mobilidade autônoma de deficientes visuais.

¹²⁶ Objetos em balanço: obstáculos suspensos entre 0,60 m e 2,10 m de altura do piso acabado, que tenham o volume maior na parte superior do que na base e que, por isso, merecem sinalização com piso tátil, nos termos da NBR 9050, item 5.14.1.2 "a", da ABNT.



OBJETOS EM BALANÇO

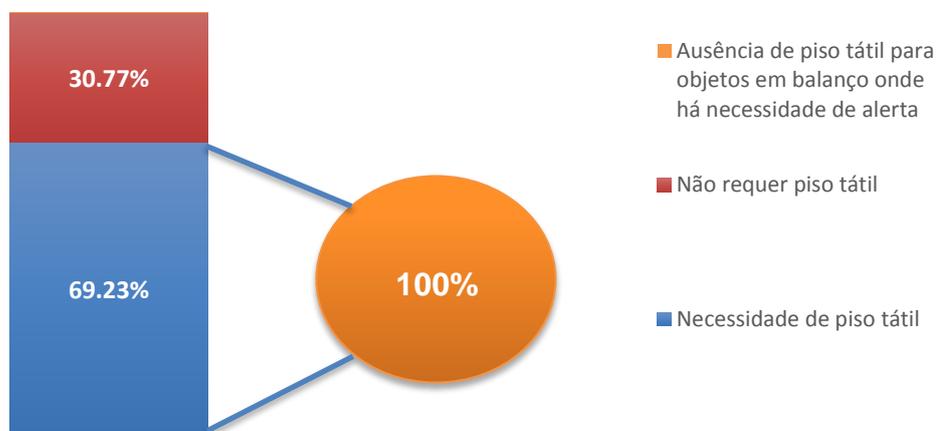


Gráfico 24 - Objetos em balanço que necessitam de sinalização com piso tátil de alerta x Inexistência do piso tátil de alerta. (Fonte: PT nº 9)

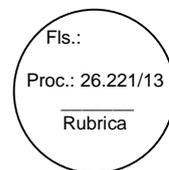
277. Em 100% dos casos onde há necessidade de piso tátil de alerta (69,23% da amostra), este encontra-se ausente, demonstrando falta de priorização das questões de acessibilidade.



Figura 73 - Objeto em balanço sem piso tátil na estação Praça do Relógio em Taguatinga.



Figura 74 - Objeto em balanço sem piso tátil na Rodoviária Interestadual.



278. Importa mencionar, ainda, que, em 71,15% dos locais com espaços amplos, foi identificada a ausência de sinalização com piso tátil direcional, o que dificulta a mobilidade dos deficientes visuais.



Figura 75 - Espaço amplo sem piso tátil direcional na AGEFIS RAFs 1 e 3 em Brasília.

279. Foi identificada, também, a falta de acessibilidade do lote por ausência/inadequação de rampas (69,23%) e por falta de segurança nos pontos de entrada/saída de veículos (68,27%), nesse último caso, seja por desrespeitar o passeio, seja por falta de sinalização visual e sonora das garagens.



Figura 76 - Ausência de rampa na Oficina Ortopédica no SIA.



Figura 77 - Rampa inadequada no Hospital de Samambaia.



Figura 78 - Rebaixamento da guia para passagem de veículos desrespeitando o passeio na Secretaria da Fazenda de Planaltina.



Figura 79 - Rebaixamento da guia para passagem de veículos desrespeitando o passeio no Procon do Guará.

280. No caso das escolas, essa falta de urbanização acessível, além de dificultar o acesso dos usuários, implica exclusão de alguns alunos de determinadas atividades. No Centro de Ensino Especial 01 do Gama (Figura 80, a seguir), por exemplo, crianças cadeirantes ou com mobilidade reduzida encontram dificuldade para acessar o pomar, muitas vezes ficando de fora das atividades lá realizadas. O mesmo ocorre no Centro de Ensino Especial 02 de Brasília, em relação ao parquinho (Figura 81, a seguir).



Figura 80 - Ausência de acessibilidade impede que os alunos cadeirantes possam participar das atividades no pomar - CEE 01 do Gama.



Figura 81 - Ausência de acessibilidade impede que os alunos com mobilidade reduzida participem de atividades no parquinho - CEE 02 de Brasília.



281. Tendo em vista a nota de urbanização dos locais avaliados¹²⁷, é possível verificar que em um mesmo segmento existem prédios com pontuação melhor e pior, de modo que nenhuma das categorias de prédios pode ser considerada exemplo de urbanização acessível.

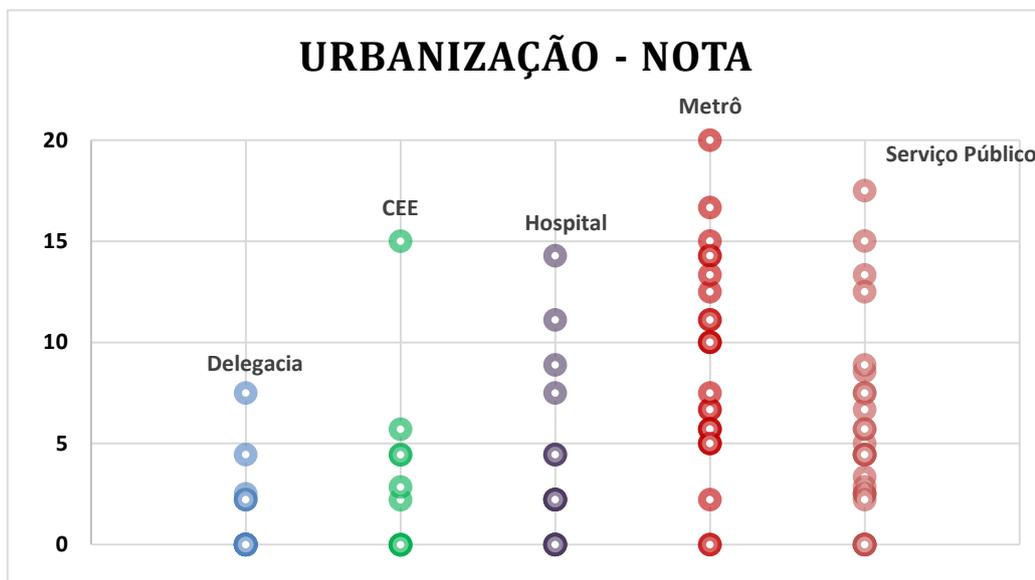


Gráfico 25 - Distribuição de notas de urbanização do lote por responsável. (Fonte: PT nº 9)

282. Com exceção da Estação de Metrô do Guará¹²⁸, todos os lotes apresentaram pelo menos uma das irregularidades apontadas nesse tópico. Assim, é possível concluir que as notas aferidas no quesito urbanização foram, no geral, insatisfatórias, indicando a falta de priorização com relação à urbanização do lote de modo a garantir o acesso autônomo e seguro dos usuários, em especial aqueles com necessidades especiais.

Causas

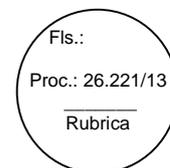
283. Ausência de comprometimento com questões de acessibilidade. Desconhecimento da responsabilidade de urbanizar o lote, inclusive a parte externa, observados os padrões de acessibilidade. Inobservância dos padrões de acessibilidade na urbanização do lote antes de firmar/renovar contrato de locação de imóvel para sediar unidades de prestação de serviço público. Falta de plano/cronograma de manutenção/conservação das calçadas e rampas do lote. Inexistência de planejamento para instalação de equipamentos urbanos.

Efeitos

284. Dificuldade e/ou impedimento de uso das vias públicas por pedestres e cadeirantes, com conseqüente prejuízo para a mobilidade urbana. Dificuldade de acesso às unidades de prestação de serviço público.

¹²⁷ PT nº 9 – *Checklists* preenchidos e notas consolidadas.

¹²⁸ Que recebeu nota máxima (20,00 pontos) no quesito.



Considerações do Auditado

285. Foram chamados a se manifestar sobre o presente achado: a Casa Civil, a Agência de Fiscalização do Distrito Federal – AGEFIS, a Secretaria de Estado de Saúde – SAS, a Secretaria de Estado de Educação – SEDF, a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania – SEJUS, a Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal – CODHAB, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN-DF, o Instituto de Defesa do Consumidor do Distrito Federal - Procon, a Secretaria de Estado de Fazenda do Distrito Federal – SEF, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô e a Polícia Civil do Distrito Federal – PCDF.

286. Desses, apresentaram considerações apenas a SEF¹²⁹, o DETRAN-DF¹³⁰, o Metrô¹³¹ e a Casa Civil¹³², de modo que os principais pontos abordados estão sumarizados a seguir.

287. A Secretaria de Estado de Fazenda, em contradição ao que foi constatado em inspeção física, afirmou¹³³ que seus imóveis já atendem aos padrões previstos na atual legislação e, por isso, as sugestões de determinação elencadas no Relatório Prévio estariam prejudicadas. Apesar disso, a Secretaria não acostou documentação comprobatória do alegado, a fim de demonstrar que as falhas encontradas durante a auditoria encontram-se corrigidas.

288. O DETRAN-DF, por sua vez, alegou¹³⁴ que foram identificados apenas 7 pontos relativos às suas unidades de atendimento no Relatório Prévio:

“a) Ausência de piso tátil no ponto de parada de ônibus do Detran de Planaltina; b) Passeio com inclinação inadequada no trajeto para o Detran de Planaltina; c) Poste e placa de sinalização no trajeto para o Detran do Recanto das Emas; d) Obstáculos comprometendo a circulação horizontal no Detran da 907 Sul; e) Rampa inadequada na entrada do Detran de Planaltina; f) Banheiro com torneira inadequada no Detran da 907 Sul e g) Ausência de barras lateral no sanitário do Detran do Gama.” (fl. 318)

289. Informou também que, a Diretoria de Administração Geral do DETRAN, juntamente ao Núcleo de Manutenção Predial, a partir da ciência dos achados de auditoria, elaborou documento ao qual denominou “plano de ação”¹³⁵ para sanar as deficiências apontadas no relatório.

290. No plano de ação, explica-se¹³⁶ que o Departamento de Trânsito não possui contrato específico que possa contemplar todas as exigências da ABNT - NBR 9050, mas, apesar disso, informa que vem implementando, na medida do possível, ações para tornar suas unidades mais acessíveis. No que tange ao Achado 3, merece destaque a previsão de ações para alargamento das calçadas e adequação das rampas, na unidade de Sobradinho, e alargamento/instalação de calçadas, na unidade

¹²⁹ Ofício Nº 175/2016-GAB/SEF, protocolado no dia 07 de março de 2016 (fls. 311-317).

¹³⁰ Ofício Nº 426/GAB, protocolado no dia 08 de março de 2016 (fls. 318-328).

¹³¹ Ofício Nº 120/2016-PRE, protocolado no dia 14 de março de 2016 (fls. 329-411).

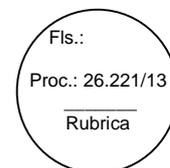
¹³² Ofício Nº 370/2016-GAB/CACI, protocolado em 01 de abril de 2016 (fls. 418-424).

¹³³ Às fls. 312-314, Volume II.

¹³⁴ À fl. 318, Volume II.

¹³⁵ Encaminhado a este Tribunal anexo ao Ofício nº 426/GAB (Fls. 319 – 328, Volume II).

¹³⁶ À fl. 326, Volume II.



do Gama.

291. Quanto à situação das calçadas/passeios nas imediações de imóveis do DETRAN, o plano de ação explicita¹³⁷ que há previsão para reestruturação destas, visando à correção de problemas de desnivelamento e irregularidades nos pisos atuais, com prazo de execução da obra estimado em 6 meses.

292. Diante disso, conclui-se o plano de ação afirmando que:

“buscará as pendências pontuais e os princípios de Desenho Universal em todos os projetos de arquitetura e urbanismo, para garantir abrangência e qualidade nos projetos e reformas.” (fl. 328)

293. Em seguida, manifestou-se a Companhia do Metropolitano do DF¹³⁸.

294. O Metrô, por meio de sua Diretoria Técnica – DTE, informou ter proposto um Plano de Ação¹³⁹ para acessibilidade das estações metroviárias no ano de 2015. Esse plano prevê como ações:

1. Finalização das obras de reforma da Estação 114 Sul;
2. Contratação das obras de reforma da Estação Arniqueiras;
3. Contratação das obras de reforma da Estação Concessionárias;
4. Contratação do Projeto Executivo e Orçamento de 21 (vinte e uma) Estações Metroviárias.” (fl. 335)

295. Entretanto, afirmou¹⁴⁰ que a implementação das ações previstas no Plano de Ação foram prejudicadas em razão do contingenciamento de despesas de investimento no ano de 2015.

296. Em relação às questões financeira e orçamentária, informou que:

“Para o ano de 2016, a proposta orçamentária desta DTE solicitou um total de R\$ 2.583.971,00 para investimentos em acessibilidade. Desse montante, R\$ 100.000,00 foi aprovado pela Lei Orçamentária Anual de 2016, como pode ser constatado na Planilha LOA 2016, em anexo;

Foram realizados esforços por esta Companhia, no sentido de sensibilizar a Câmara Legislativa do Distrito Federal a respeito das questões de acessibilidade, o que acarretou que o Programa de trabalho “3087 – Execução de obras de acessibilidade” fosse contemplado com recursos de emendas parlamentares da ordem de R\$ 1.572.580,00;

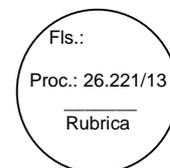
No que se refere aos projetos para adequação da 21 estações metroviárias operacionais, foi solicitada a disponibilidade orçamentária-financeira para elaboração dos projetos executivos e orçamento (Memorando nº 751/2015 – DTE, cópia em anexo), tendo sido informado que há a previsão de R\$ 100.000,00 na LOA 2016” (fl. 332)

¹³⁷ Às fls. 327-328, Volume II.

¹³⁸ Fls. 329-411, Volume II.

¹³⁹ Cujas cópia foi encaminhada a este Tribunal, anexa ao Ofício nº 120/2016-PRE (fls. 329-411).

¹⁴⁰ À fl. 331, Volume II.



297. Dada a contingência de despesas de investimento, em 2015, e o aporte orçamentário muito aquém do necessário, em 2016, a Companhia informou¹⁴¹ não ser possível, nesse momento, a definição de cronogramas e prazos para o cumprimento do Plano de Ação/2015, encaminhado em anexo.

298. Quanto às áreas externas, a Companhia do Metropolitano do DF Aduziu que:

“aguarda-se a delimitação legal dos limites para atuação dessa Companhia nesses espaços públicos, de forma a evitar interferências com outras empresas/órgãos que detêm competência para atuar em tais locais.” (fl. 332)

299. Por último, manifestou-se a Casa Civil¹⁴², informando que, em cumprimento ao Relatório Prévio de Auditoria, objeto da Decisão nº 5.821/2015, expediu as Circulares nºs 34, 35, 36 e 37/2015-GAB/CACI, cujas cópias foram enviadas em anexo¹⁴³. O órgão afirma que, por meio desses ofícios:

“orientou todos os órgãos e entidades do Governo de Brasília a observarem os padrões de acessibilidade para pessoas com deficiência nas vias e prédios públicos.” (fl. 418) (grifou-se)

300. No mais, cabe destaque ao seguinte trecho do Ofício nº 509/2016-GAB/CACI¹⁴⁴, enviado pela Casa Civil à Secretaria de Cultura, acerca das informações prestadas em resposta à Circular nº 34/2016-GAB/CACI:

*“Tendo em vista que as determinações específicas a esta Pasta contidas no referido Relatório de Auditoria dizem respeito apenas à orientação aos órgãos e entidades do Governo de Brasília para observância aos padrões de acessibilidade para pessoas com deficiência nas vias e prédios públicos, **sugiro que as informações prestadas por meio do supracitado Ofício sejam encaminhadas àquela Corte de Contas.**” (fls. 481) (grifou-se)*

301. Apesar de não ter sido chamada a se manifestar propriamente sobre este achado, cabe salientar que a TERRACAP entendeu por bem apresentar suas considerações no que lhe diz respeito¹⁴⁵.

302. Conforme documentação apresentada pela Agência de Desenvolvimento¹⁴⁶, foi realizada análise das condições de acessibilidade e mobilidade no edifício sede da TERRACAP, inclusive no que se refere à urbanização das áreas interna e externa ao lote, de modo a diagnosticar a situação atual e propor as melhorias e correções necessárias.

¹⁴¹ À fl 332, Volume II.

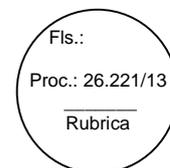
¹⁴² Ofício Nº 370/2016-GAB/CACI (fls. 418-424, Volume III).

¹⁴³ Fls. 421-424, Volume III.

¹⁴⁴ Fls. 480-483, Volume III.

¹⁴⁵ Ofício Nº 121/2016-PRESI (fls. 285-295).

¹⁴⁶ Às fls. 288-293, Volume II.



303. Após realização do diagnóstico, a Agência esclareceu¹⁴⁷ que, por se tratar de edificação construída antes da legislação vigente, são necessárias várias adequações. Desse modo, estimou o prazo de 90 dias para elaboração de projeto executivo, a contar de 18 de fevereiro de 2016. Após essa etapa, os projetos passarão pelo crivo da GEREN, para elaboração de termo de referência e contratação das obras. Só então será possível elaborar cronograma de execução das adequações dessa edificação.

Posicionamento da equipe

304. A Secretaria de Estado de Fazenda, por meio da Subsecretaria de Administração Geral, manifestou-se sobre as proposições alvitadas nas alíneas “a” e “b” do Achado 3 do Relatório Prévio de Auditoria¹⁴⁸, alegando que os imóveis próprios da Secretaria já estão adaptados aos padrões previstos na legislação, motivo pelo qual restaria prejudicada a determinação para apresentar Plano de Ação¹⁴⁹.

305. Conforme depreende-se do Papel de Trabalho nº 9, em inspeção física realizada nas agências de atendimento da Secretaria de Fazenda, entre 10 e 18 de junho de 2015, foram constatadas diversas falhas. No que tange ao presente achado, das 7 agências da SEF envolvidas¹⁵⁰, nenhuma apresentou condições satisfatórias quanto à urbanização e à acessibilidade do lote e calçadas imediatas, sendo que 6 delas apresentaram desempenho inferior a 30% do esperado.

¹⁴⁷ À fl. 294, Volume II.

¹⁴⁸ “Determinar às Secretarias de Saúde, de Educação, de Estado de Justiça e Cidadania, de Fazenda, à Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF, ao Departamento de Trânsito do DF, ao Instituto de Defesa do Consumidor - PROCON, à Agência de Fiscalização do DF, à Companhia do Metropolitano do DF e à Polícia Civil do DF que:

a) quando se tratar de imóveis próprios, urbanize os lotes de suas unidades de atendimento ao público, inclusive o seu entorno, atendendo aos padrões acessibilidade previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT;

b) elaborem e remetam a esta Corte um Plano de Ação com objetivo de implantar a medida do item ‘a’, contendo cronograma de ações completo, bem como mapeamento da sequência de procedimentos que serão executados constando prazo e a unidade/setor responsável pela execução.”

¹⁴⁹ Fls. 313 e 314, Volume II.

¹⁵⁰ Com relação à urbanização do lote, foram analisadas 8 das 12 agências de atendimento da Secretaria de Fazenda, entretanto apenas 7 delas estão envolvidas no Achado 3, pois uma das unidades inspecionadas está sediada na estação de metrô da 108 Sul, ou seja, a urbanização desse lote fica à cargo da SEMOB em parceria com a SEGETH, SINESP, NOVACAP, DFTRANS e Companhia do Metropolitano do DF, por se tratar de área de domínio público que conjuga estação de metrô e ponto de parada de ônibus.

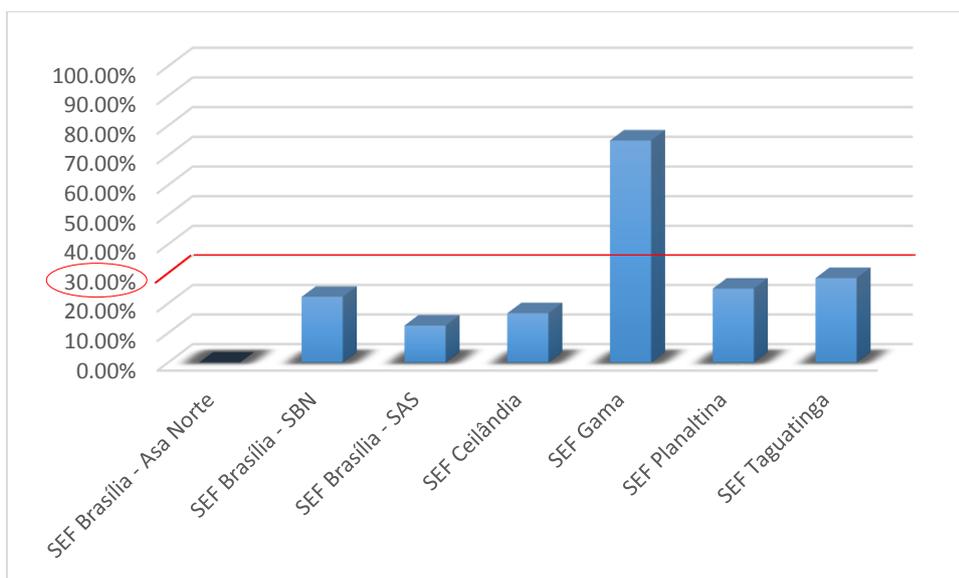


Gráfico 26 - Desempenho das agências de atendimento da Secretaria de fazenda, conforme grau de satisfação das condições mínimas de urbanização do lote.

306. Conforme depreende-se do Papel de Trabalho nº 9 (Anexo IV), dentre as falhas encontradas em agências de atendimento da SEF, as de maior incidência foram: calçadas imediatas com piso inadequado, obstáculos interferindo no passeio, pontos de travessia sem o adequado rebaixamento da guia e rampas não sinalizadas com piso tátil de alerta.



Exemplo 9 - Irregularidades nas calçadas imediatas à agência de atendimento da SEF, no Setor de Autarquias Sul - Brasília.



Exemplo 10 - Irregularidades nas calçadas imediatas à agência de atendimento da SEF, no Setor Bancário Norte - Brasília.



Exemplo 11 - Ausência de calçada no entorno do lote da agência de atendimento da SEF, em Ceilândia.



Exemplo 12 - Calçada irregular e com obstáculo impróprio no entorno do lote da agência de atendimento da SEF, na Asa Norte - Brasília



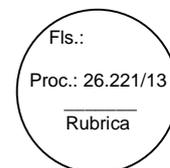
Exemplo 13 - Calçada com largura inadequada em torno do lote da agência de atendimento da SEF, em Taguatinga.



Exemplo 14 - Calçada com desnível irregular para passagem de carros e poste interferindo no passeio no entorno do lote da agência de atendimento da SEF, em Planaltina.

307. Conforme exemplos acima, ao contrário do que afirmou a Secretaria de Estado de Fazenda, as calçadas imediatas às suas agências de atendimento não encontram-se adequadas às normas de urbanização e acessibilidade, sendo possível observar falhas graves, como no caso da agência da Ceilândia que sequer providenciou o calçamento da área adjacente ao seu lote, ou da agência do Setor de Autarquias Sul, em Brasília, cujo acesso é dificultado pelo excesso de desníveis sem rebaixamento da guia.

308. Tendo em vista que a jurisdicionada não apresentou documentação comprobatória de que os locais vistoriados encontram-se adaptados às normas vigentes, considera-se que permanecem as falhas encontradas durante a auditoria.



309. Vale lembrar à Secretaria de Fazenda que sua responsabilidade, em termos de edificação, não se restringe ao prédio que sedia suas agências, abrangendo também a urbanização do lote e construção das respectivas calçadas, atendendo aos padrões técnicos e normativos, a fim de possibilitar o acesso autônomo de qualquer cidadão à unidade de atendimento, bem como a mobilidade de pessoas que necessitem transitar pela área.

310. Em relação às considerações apresentadas pelo DETRAN-DF, primeiramente, cabe esclarecer que os 7 pontos enumeradas no Ofício nº 426/GAB (fl. 318) constituem apenas exemplos utilizados no relatório prévio para ilustrar as diversas falhas encontradas ao longo da auditoria, entretanto, conforme Papel de Trabalho nº 9 (Anexo IV), pode-se constatar que as falhas encontradas em agências de atendimento do DETRAN ultrapassam, e muito, esses 7 exemplos. Por questões de objetividade e economicidade, o material completo que subsidiou este relatório encontra-se anexo em meio digital (Anexo IV).

311. Cabe esclarecer ainda, que a auditoria realizada teve o objetivo de fornecer diagnóstico geral, em relação à acessibilidade, das vias e edificações voltadas ao atendimento público no DF. Entretanto, o resultado desse trabalho não é exaustivo. Ele deve ser complementado por diagnóstico específico realizado por cada órgão/entidade, tanto em suas edificações, como em vias imediatas de acesso, inclusive nas unidades que não entraram na amostragem dessa auditoria, a fim de que possam mapear todas as falhas e eleger a melhor forma de corrigi-las, em prol do interesse público.

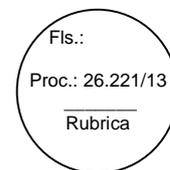
312. Quanto ao plano de ação encaminhado pelo Departamento de Trânsito, apesar de se reconhecer o mérito na iniciativa da autarquia, cabe esclarecer que o Plano de Ação sugerido como encaminhamento neste relatório constitui documento mais específico, onde devem ser detalhadas as medidas/ações a serem adotadas para dar cumprimento à determinação, a data prevista para sua implementação e o órgão/unidade técnica responsável (conforme Anexo I ao final deste relatório).

313. Embora o plano encaminhado consista em planejamento mais simplificado que o recomendado, observa-se que há previsão de reestruturação de calçadas/passeios na imediação de unidades de atendimento do DETRAN, visando à correção de problemas de desnivelamento e irregularidades nos pisos atuais, com prazo de execução da obra estimado em 6 (seis) meses. Apesar disso, não ficou claro quais unidades serão contempladas com essa ação nem a data prevista para implementação do plano.

314. Cabe elucidar que, dado o atual contexto financeiro e orçamentário do DF e o enorme passivo de calçadas sem acessibilidade, é compreensível que as medidas necessárias não possam ser implantadas de imediato, como seria desejável. Assim, o Plano de Ação ora sugerido compreende instrumento de planejamento de médio e longo prazo, com a finalidade de alcançar a melhoria gradativa da mobilidade urbana e do acesso às agências de atendimento ao público.

315. Portanto, da manifestação do DETRAN-DF, conclui-se que a entidade reconhece a existência de falhas de acessibilidade na urbanização dos lotes onde se situam suas unidades de atendimento¹⁵¹ e, diante disso, demonstra já estar adotando medidas iniciais para corrigi-las, embora o plano de ação apresentado tenha sido

¹⁵¹ Conforme diagnóstico preliminar apresentado no plano de ação (fls. 319 – 328).



considerado demasiadamente simplificado, não permitindo o monitoramento das ações necessárias para o alcance do objetivo.

316. No que se refere à manifestação da Companhia do Metropolitano do DF¹⁵², entende-se que, de fato, o projeto básico apresentado compreende o objeto desta auditoria e atende às sugestões elencadas no relatório prévio. Entretanto, mesmo levando-se em consideração o atual contexto orçamentário, faz-se necessário cronograma de implementação das ações previstas, de modo a permitir o futuro monitoramento do plano de ação.

317. Informa-se que o cronograma preliminar, apresentado à fl. 393, apesar de instituir prazos estimados para realização de cada etapa, não prevê data para início da execução.

318. Assim, diante da importância gerencial de um instrumento fidedigno de planejamento e monitoramento das ações, e levando-se em consideração o atual contexto financeiro e orçamentário do DF, recomenda-se que o plano de ação seja elaborado nos moldes do Anexo I, deste relatório, indicando, dentro das possibilidades atuais, as datas previstas para implementação de cada ação/etapa, bem como a unidade técnica responsável por cada uma.

319. Quanto ao aguardo por delimitação legal dos limites para atuação do METRÔ na urbanização de espaços públicos, informa-se que não há risco de interferências na atuação de outras empresas/órgãos que detêm competência para atuar em tais locais. A legislação existente¹⁵³ é suficientemente clara.

320. Em regra, cabe aos proprietários dos imóveis a construção da respectiva calçada de acesso dentro dos padrões de urbanização e acessibilidade, conforme dispões a Lei nº 2.105/1998 (Código de Edificações) e seus decretos regulamentares.

321. Entretanto, por estar inserido em área pública e não se enquadrar como proprietário dos lotes onde se localizam as estações metroviárias, o caso do METRÔ torna-se sensivelmente diferente dos demais pontos de atendimento ao público.

322. Assim, a responsabilidade da Companhia do Metropolitano do DF por garantir acessibilidade aos usuários se restringe à estação e respectivo acesso imediato. Já as calçadas adjacentes às estações são de responsabilidade do Poder Público.

323. Nesse ponto, para que fique mais clara a distinção entre a responsabilidade do METRÔ e a do GDF, quanto à acessibilidade, cita-se esclarecimento extraído do Ofício GP- Nº452/2016, encaminhado pela SEGETH (fl. 459 à 460-v):

¹⁵² Fls. 329-411, Volume II.

¹⁵³ Lei nº 2.105/1998 (Código de Edificações) e decretos regulamentares, em especial, Decretos nºs 19.915/1998 e 25.856/2005; Lei 3.233/2003 (que alterou a Lei nº 613/1993); e Decreto nº 33.741/2012.



*“Cabe inicialmente esclarecer as competências do Poder Público quanto à execução de calçadas. A Lei 2105/1998 (Código de Edificações) e seus decretos de regulamentação **determinam aos proprietários dos imóveis a construção da respectiva calçada de acesso**. Em especial o Decreto 25.856/2005 (no inciso V do § 1º do artigo 50) condiciona a execução da calçada à expedição da Carta de Habite-se. **Por isso, entendemos ser responsabilidade do Estado:** (1) **a implementação, reforma e manutenção das calçadas nos espaços livres públicos dissociados de lotes;** (2) **a implantação e reforma de calçadas no entorno de lotes de propriedade do governo para equipamentos públicos comunitários edificados e não edificados;** (3) **a execução de calçadas no entorno de lotes em vias comerciais, quando integrarem projeto de requalificação urbana. Esse entendimento foi referendado em reunião realizada em janeiro de 2016 entre SEGETH, AGEFIS e SEMOB, conforme ata anexa.**”*

324. Portanto, cabe ao METRÔ garantir que o acesso às estações atenda aos padrões de acessibilidade, assegurando autonomia e segurança aos usuários, sendo que, por outro lado, a construção e manutenção de calçadas em torno da estação, atualmente, é incumbência do Poder Público, por meio de engajamento entre SEGETH, SEMOB, SINESP e NOVACAP, para elaboração e execução de projetos de urbanização acessível¹⁵⁴. Vale reforçar que, em questões de acessibilidade, dado o grande número de responsáveis por áreas em comum, o ideal é que se busque sempre a atuação conjunta em regime de cooperação entre os órgãos e entidades envolvidos.

325. Quanto às considerações apresentadas pela Casa Civil, constatou-se que os documentos acostados aos autos contradizem a afirmação deste órgão, de que teria orientado todos os órgãos e entidades do Governo de Brasília a observarem os padrões de acessibilidade para pessoas com deficiência nas vias e prédios públicos, uma vez que foram apresentadas apenas 4 circulares¹⁵⁵, dirigidas respectivamente à Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal, à TERRACAP, à Administração Regional da Ceilândia e ao Jardim Botânico de Brasília.

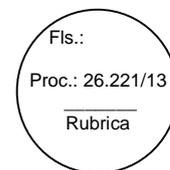
326. Tendo em vista que a Administração Direta e Indireta do Distrito Federal não se resume a esses 4 órgãos/entidades, não é possível considerar que a Casa Civil tenha cumprido com seu dever de orientar quanto à necessidade de adaptação das edificações e respectivas vias de acesso às normas de acessibilidade.

327. Quanto ao conteúdo do Ofício nº 509/2016-GAB/CACI, enviado pela Casa Civil à Secretaria de Cultura, entende-se não ser adequada a sugestão para que os órgãos e entidades que venham a ser orientados pela Casa Civil encaminhem informações diretamente à esta Corte de Contas.

328. Além de coordenadora e articuladora da Administração Pública direta e indireta, a Casa Civil é responsável pela coordenação do “Plano Viver sem Limite”, o qual institui políticas públicas para pessoas com deficiência, abarcando projetos do

¹⁵⁴ Sem prejuízo da possibilidade de elaboração de projetos por parte das Administrações Regionais.

¹⁵⁵ Circulares nºs 34, 35, 36 e 37/2015-GAB/CACI, conforme OFÍCIO Nº 370/2016 (fls. 418-424).



eixo “Acessibilidade”, inclusive acessibilidade em obras e equipamentos públicos¹⁵⁶. Nesse contexto, cabe salientar que:

“A Coordenadoria de Planejamento e Gestão da Casa Civil tem como missão a realização de atividades de integração da atuação governamental voltada ao planejamento e à execução de ações estruturantes para o DF, contribuindo para a promoção da entrega de bens e serviços à sociedade com eficiência, em prazo adequado e com a qualidade exigida.

(...)

*Destacam-se no escopo de atuação da Coordenadoria de Planejamento e Gestão, a **coordenação dos empreendimentos** do Programa de Aceleração do Crescimento e dos Projetos Estruturantes do Distrito Federal, **do Plano Viver sem Limite** e do Plano de Mobilidade por Bicicleta.”¹⁵⁷ (grifou-se)*

329. Diante disso, cabe à Casa Civil, enquanto coordenadora do “Programa Viver sem Limite” e no desempenho de sua função de unidade de apoio e assessoramento direto ao Governador em assuntos relacionados à coordenação e integração de ações de governo, além de orientar os órgãos e entidades do DF quanto à importância de adaptar seus prédios e respectivo entorno às normas de acessibilidade, deve receber as informações prestadas pelos diversos responsáveis e monitorar a evolução das providências tomadas para adequação dessas edificações.

330. Por fim, analisa-se as considerações da TERRACAP, que apesar de não ter sido chamada a se manifestar propriamente sobre este achado, entendeu por bem apresentar suas considerações¹⁵⁸, haja vista que a necessidade de adequação à normas de acessibilidade atinge todos os órgãos da administração direta e indireta do Distrito Federal, em especial aqueles que realizam atendimento presencial à população.

331. Consta da documentação apresentada pela Agência de Desenvolvimento¹⁵⁹ diagnóstico das condições de acessibilidade e mobilidade no edifício sede da TERRACAP, inclusive no que se refere à urbanização das áreas interna e externa ao lote, com intuito de mapear falhas e propor soluções.

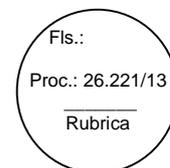
332. Assim, cabe destaque à iniciativa da Agência, ressaltando que as providências tomadas por ela, de mobilizar a área responsável para que elaborasse diagnóstico e propusesse plano de ação para correção das falhas, constituem exemplo de atuação a ser seguido pelos demais órgãos e entidades do DF.

¹⁵⁶ Cartilha do “Plano Viver sem Limite”. Fonte: < http://www.casacivil.df.gov.br/images/PDF/viver_sem_limite_final_02122013.pdf>, consultado em 10/05/2016.

¹⁵⁷ Fonte: < <http://www.casacivil.df.gov.br/component/content/article/131-a-secretaria/260-coordenadoria-de-planejamento-e-gestao.html>>, consultado em 10/05/2016.

¹⁵⁸ Ofício Nº 121/2016-PRESI (fls. 285-295).

¹⁵⁹ Às fls. 288-293, Volume II.



Proposições

333.

Diante do exposto, sugere-se:

- Recomendar às Secretarias de Saúde, de Educação, de Estado de Justiça e Cidadania, de Fazenda, à Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF - CODHAB, ao Departamento de Trânsito do DF – DETRAN/DF, ao Instituto de Defesa do Consumidor – PROCON e à Agência de Fiscalização do DF - AGEFIS e à Polícia Civil do DF - PCDF que, quando se tratar de imóveis próprios, urbanize os lotes de suas unidades de atendimento ao público, inclusive calçadas adjacentes, atendendo aos padrões acessibilidade previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT;
- Recomendar à Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB que, em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos - SINESP, Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) e Companhia do Metropolitano do DF - METRÔ, providencie condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas vias de acesso e imediações das estações metroviárias, em especial no que se refere à construção e manutenção de calçadas, atendendo aos padrões previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT;
- Determinar à Casa Civil que oriente todos os órgãos e entidades do DF para a necessidade de adotar providências quanto ao atendimento dos padrões de acessibilidade na urbanização dos lotes e construção das calçadas adjacentes (Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04), bem como para a observância desses padrões antes de firmar/renovar contrato de locação de imóvel, e monitore a evolução das providências tomadas pelos órgãos e entidades orientados.

Benefícios Esperados

334.

Melhoria da urbanização dos lotes de prédios públicos, ou de uso público, de modo a permitir o acesso de pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida às unidades de prestação de serviço público.



2.2.2 Achado 4 – Edificações que servem de sede a unidades de prestação de serviço público não obedecem aos padrões de acessibilidade

Critério

335. Rota de entrada acessível. Ambiente interno que permita a circulação de pessoas com autonomia e segurança. Equipamentos que permitam a cadeirantes, deficientes visuais e pessoas com mobilidade reduzida vencer desníveis ou deslocar-se por diferentes pavimentos com autonomia, conforto e segurança. Mobiliário interno e banheiros adequados à utilização por pessoas portadoras de deficiência, garantindo o uso com autonomia e segurança. Lei Federal nº 10.098/02. Padrões de acessibilidade estabelecidos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT.

Análises e Evidências

336. A adequação dos prédios públicos aos padrões de acessibilidade é pressuposto necessário para garantir o acesso autônomo e universal dos usuários aos pontos de prestação de serviço público.

337. Diante disso, o foco da análise foi a entrada do usuário no prédio e sua mobilidade autônoma, segura e confortável até o ponto de atendimento ou de fruição do serviço público prestado.

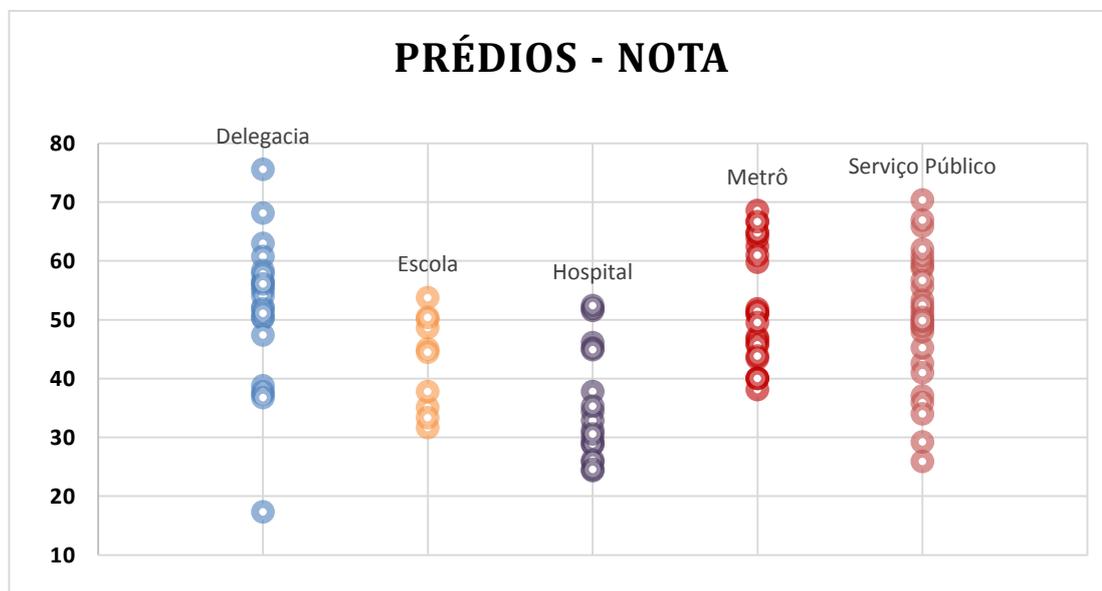


Gráfico 27 – Relação de notas dos prédios públicos. (Fonte: PT nº 9)

100% dos prédios públicos, ou de uso público, analisados possuem falhas de acessibilidade.



338. **Nenhum dos locais aferiu nota máxima**¹⁶⁰. Além disso, nenhum dos segmentos analisados recebeu destaque, pois em todos as notas variaram entre notas melhores a piores.

339. Esse resultado levou em conta a acessibilidade da entrada do estabelecimento, do acesso e circulação no prédio - tanto horizontal, quanto vertical -, do mobiliário e dos banheiros, o quais serão analisados separadamente a seguir.

Entrada

340. Foi constatado que, em geral, as entradas das edificações apresentam falhas de acessibilidade, destacando-se as seguintes irregularidades:

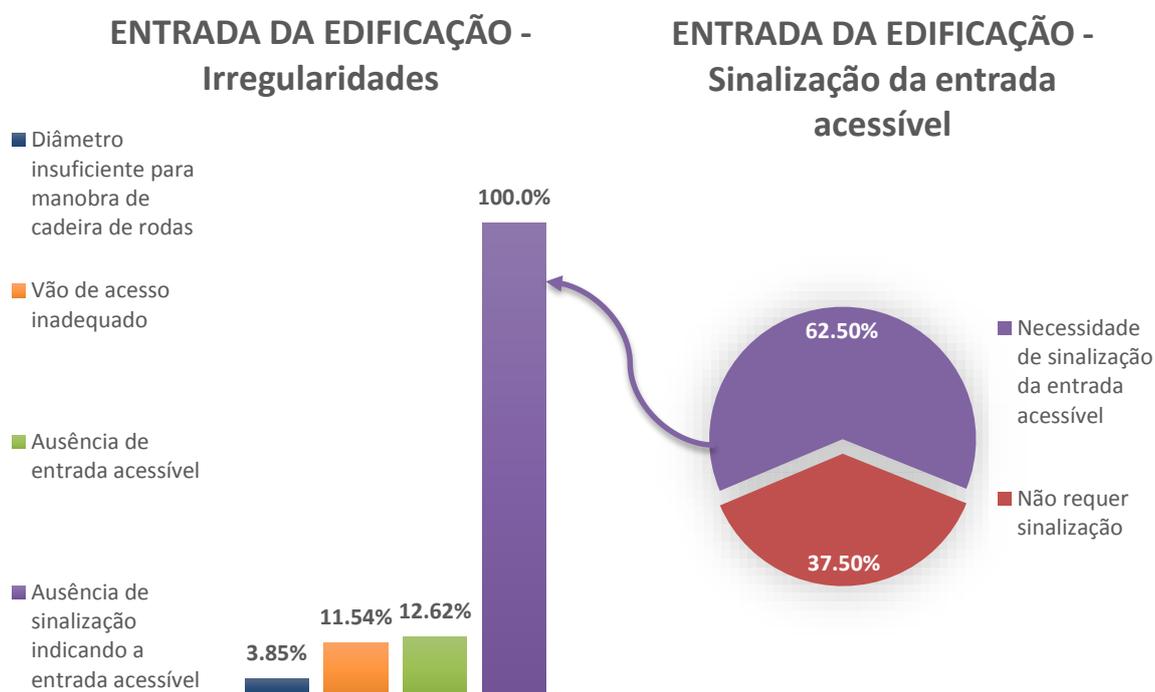


Gráfico 28 - Irregularidades identificadas no quesito entrada da edificação. (Fonte: PT nº 9)

Gráfico 29 - Necessidade de sinalização informativa e direcional da entrada acessível. (Fonte: PT nº 9)

100% dos locais com mais de uma possibilidade de entrada não possuem sinalização informativa e direcional indicando a entrada acessível.

341. Importa esclarecer que para a avaliação desse item, foram levados em conta apenas os prédios com mais de uma possibilidade de entrada (62,50% da amostra - conforme Gráfico 23), embora o ideal seja que sempre exista informação

¹⁶⁰ PT nº 9 – *Checklists* preenchidos e notas consolidadas.



indicativa e direcional da entrada acessível, mesmo nos locais com somente um ponto de acesso.

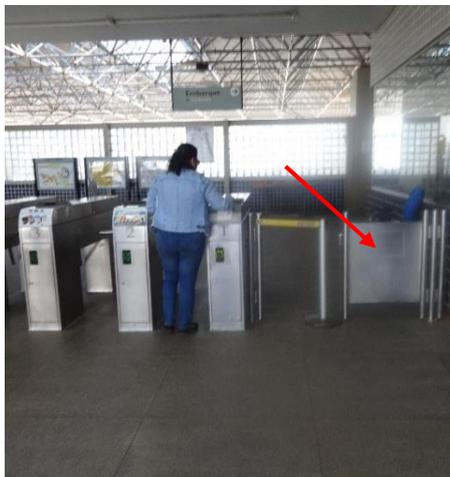


Figura 82 - Ausência de sinalização da entrada acessível na Estação Concessionárias.



Figura 83 - Ausência de sinalização da entrada acessível na estação Furnas - por falta de manutenção do totem.

342. A ausência de sinalização da entrada acessível dificulta o acesso de pessoas com deficiência, que precisam passar por um processo, algumas vezes desgastante, de tentativa e erro, para conseguir entrar no prédio.

343. Quanto às demais falhas, embora tenham tido incidência menos expressiva, chama atenção a existência de locais que não possuem entrada acessível.

Considerou-se grave o fato de 12,62% da amostra não conter entrada acessível.



Figura 84 – Ausência de entrada acessível no Centro de Ensino Especial 01 de Samambaia.



Figura 85 - Ausência de entrada acessível na área onde se faz identidade na 4ª DP.



Figura 86 - Ausência de entrada acessível na 31ª DP.



Figura 87 - Ausência de entrada acessível na 31ª DP.

344. Se por um lado a ausência de sinalização da entrada acessível cria dificuldade de acesso ao prédio público, por outro, a falta de entrada acessível implica, mais que uma dificuldade, um impedimento do direito de mobilidade autônoma por parte dos portadores de necessidades especiais.

345. Foram encontradas ainda outras falhas como vão de acesso inadequado (seja pela largura, seja pela existência de ressalto) e diâmetro insuficiente para manobra de cadeira de rodas.



Figura 88 – Ressalto na entrada do Hospital da Criança.



Figura 89 - Trilho não nivelado, largura da porta inadequada e espaço insuficiente para a manobra de cadeira de rodas na entrada da 17ª DP.

346. Portanto, sob o aspecto da acessibilidade da entrada, os prédios, em geral, obtiveram desempenho insatisfatório, principalmente pela ausência de sinalização informativa e direcional da entrada acessível.



Circulação Horizontal

347. A acessibilidade dentro do prédio público foi analisada pelo trajeto do usuário até a área de atendimento. Para tanto, a circulação do local foi dividida em horizontal e vertical.

348. A circulação horizontal envolve uma rota livre de obstáculos, com sinalização adequada dos ambientes, portas com largura suficiente e piso nivelado e antiderrapante.

349. Nesse sentido, procurou-se observar se o percurso era livre do giro das portas (ou janelas); se formações, tapetes e carpetes eram embutidos no piso, nivelados e firmemente fixados; se grades, ralos e tampas de inspeção estavam niveladas com o piso; se os desníveis eram vencidos por rampa e se era possível a circulação de cadeira de rodas.

350. A partir da aplicação do roteiro de inspeção física, constatou-se que **87,50% dos prédios avaliados possuem falhas de acessibilidade quanto à circulação horizontal**. Dentre as falhas apontadas, destacam-se:

CIRCULAÇÃO HORIZONTAL - Irregularidades

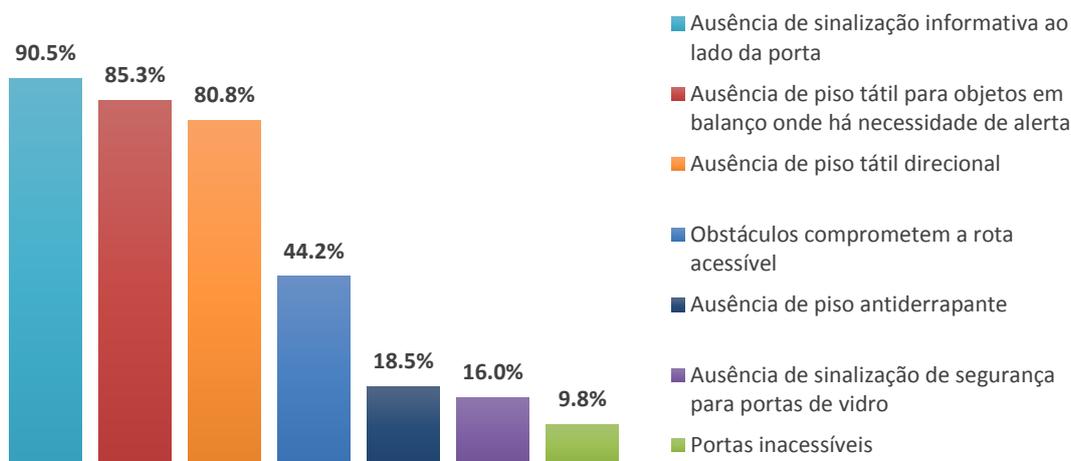


Gráfico 30 - Irregularidades na circulação horizontal. (Fonte: PT nº 9)

87,50% dos prédios avaliados possuem falhas de acessibilidade quanto à circulação horizontal.

351. Na maioria dos casos, as portas são acessíveis, com largura apropriada e sem ressaltos. Entretanto, **90,5% dos locais carecem de sinalização, visual e tátil, ao lado das portas, informando o ambiente**. Além disso, foram encontradas portas de vidro sem sinalização de alerta (17,6%), o que compromete a segurança dos usuários em geral.



Figura 90 – Porta com largura inadequada e sem sinalização informativa, visual e em Braille, do ambiente no Hospital Regional de Santa Maria.



Figura 91 – Porta de vidro sem sinalização de segurança na entrada da área pediátrica do Hospital Regional da Ceilândia.

352. Em relação à sinalização informativa ao lado da porta, na maior parte dos casos existe a sinalização visual, mas não a sinalização tátil – seja em alto relevo, seja em Braille -, causando prejuízo à autonomia dos deficientes visuais. Constatou-se também que, nos casos em que há sinalização visual, esta não está posicionada a uma altura adequada, o que gera desconforto aos usuários, principalmente aos cadeirantes.

353. Ainda quanto à circulação horizontal, foi constatada a **ausência de piso tátil direcional em espaços amplos (80,8%) e de piso tátil de alerta para objetos em balanço (85,3%)**, dificultando a mobilidade dos deficientes visuais. Em alguns casos, apesar de haver piso tátil, seu estado de conservação era tão ruim que descaracterizou o benefício esperado do equipamento, situações essas em que o item foi dado como não atendido.



Figura 92 - Objeto em balanço sem piso tátil de alerta na Unidade de Atendimento do NA HORA no Gama.



Figura 93 - Piso tátil direcional sem manutenção na Delegacia da Criança e do Adolescente em Brasília.



354. Dentro do tema “sinalização de auxílio aos deficientes visuais”, chamou atenção a situação encontrada nas estações de metrô consideradas acessíveis. Apesar de algumas estações já estarem devidamente sinalizadas com piso tátil direcional¹⁶¹, este não é suficiente para garantir a mobilidade autônoma de pessoas com deficiência visual. Relatos informais apontaram para a dificuldade dessas pessoas em identificar para qual plataforma devem se dirigir a depender do sentido que pretendem seguir: se sentido Estação Central ou se Terminal Ceilândia/Terminal Samambaia.

355. Por meio de inspeção física, verificou-se que realmente falta sinalização tátil indicativa do sentido que os carros do metrô seguem em cada plataforma, prejudicando a locomoção autônoma dos deficientes visuais.

356. Por outro lado, identificou-se como boa prática o fato de algumas unidades do metrô possuírem mapa tátil das estações, conforme exemplos abaixo.



Figura 94 - Estação Central.



Figura 95 - Estação Shopping.

357. Diante disso, cabe recomendar à Companhia do Metropolitano do DF sobre a necessidade de sinalização tátil nas plataformas indicando o sentido dos carros do metrô, a fim de permitir a mobilidade autônoma dos deficientes visuais, e ainda, que seja estudada a possibilidade de instalar mapa tátil das estações nos demais pontos do Metrô, a fim de estender a boa prática encontrada.

358. Verificou-se, ainda, a presença de obstáculos na rota entre a entrada e o ponto de atendimento, comprometendo a acessibilidade da circulação horizontal, conforme exemplos a seguir:

¹⁶¹ Como é o caso das Estações 102, 108, 112, 114, Guará, Centro Metropolitano, Ceilândia Sul, Guariroba, Ceilândia Centro, Ceilândia Norte e Terminal Ceilândia.



Figura 96 – Obstáculos comprometendo a circulação horizontal no DETRAN da 907 Sul.

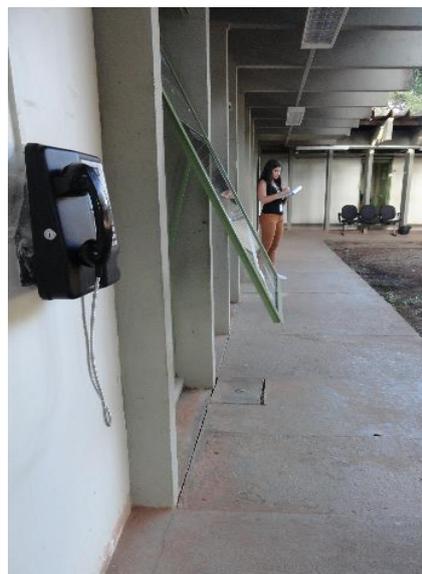


Figura 97 – Abertura da janela para o lado de fora, comprometendo a circulação horizontal no Procon de Planaltina.

359. Cabe destacar que o pior desempenho quanto à circulação horizontal foi dos centros de ensino especial. Neles foram encontradas situações em que a falta de acessibilidade põe em risco a segurança das crianças, ocorrência incompatível com o que se espera de um ambiente escolar.



Figura 98 - Vala de escoamento na entrada do parquinho no CEE 01 de Samambaia.

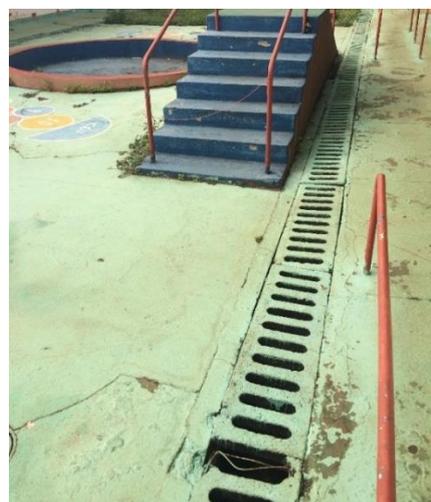


Figura 99 - Grelha com vão superior ao permitido, oferecendo risco à crianças pequenas, no Centro de Ensino Especial 02 de Brasília.

360. A grelha da Figura 99, por exemplo, é comum em muitos Centros de Ensino Especial, havendo relatos sobre crianças da educação precoce que se feriram por prender o pé na grelha.

361. Diante do exposto, é possível concluir que os prédios públicos, em



geral, não são acessíveis quanto à circulação horizontal, criando dificuldade de mobilidade aos usuários.

Circulação Vertical

362. A circulação vertical foi aferida quando havia no prédio desníveis ou mudança de pavimento, inclusive na entrada, que interferiam no acesso à área de atendimento ao público. Os meios de acesso analisados foram: rampas, escadas e elevadores.

95,52% dos prédios avaliados possuem falhas de acessibilidade quanto à circulação vertical.

363. No que tange às escadas, a irregularidade mais significativa foi a falta de sinalização do pavimento em Braille (81,3% da amostra). Foram relevantes, também, a ausência de corrimão intermediário para escadas largas e a falta de piso tátil de alerta no início e no final da escada, as quais ocorreram em mais de 70% da amostra. Essas falhas afetam a segurança do público como um todo, não apenas os portadores de necessidades especiais.

CIRCULAÇÃO VERTICAL/ESCADA - Irregularidades

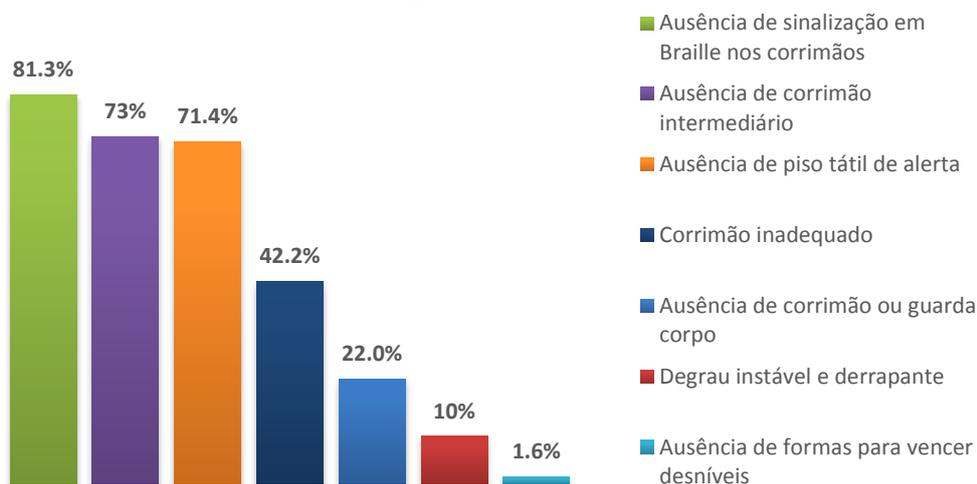


Gráfico 31 – Irregularidades nas escadas. (Fonte: PT nº 9)

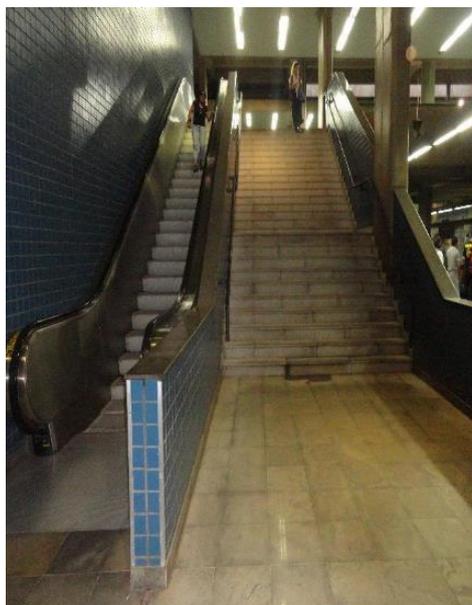


Figura 100 – Escada sem corrimão intermediário e sem piso tátil de alerta na Estação Central.



Figura 101 – Escada sem corrimão adequado e sem piso tátil de alerta no Hospital Regional do Guará.

364. Com relação às rampas as maiores falhas foram a ausência de piso tátil de alerta (76,1%) e a ausência (60,9%) e/ou inadequação (63,9%) de corrimão ou guarda corpo.

CIRCULAÇÃO VERTICAL/RAMPA - Irregularidades

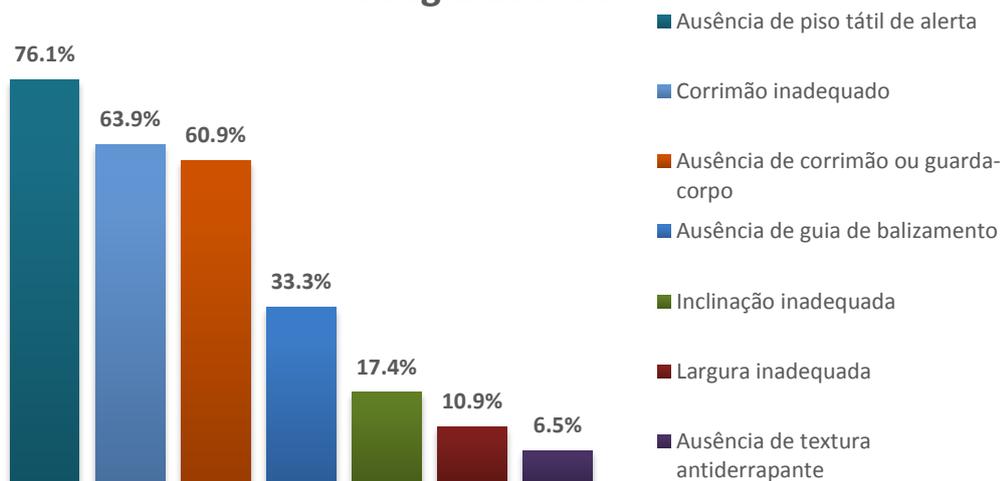


Gráfico 32 – Irregularidades nas rampas. (Fonte: PT nº 9)

365. Importante dizer que, apesar da menor incidência, a inclinação inadequada, a largura insuficiente e o piso sem aderência, comprometem, de modo importante, a acessibilidade, tanto para cadeirantes, quanto para os demais usuários.



Sendo assim, sua ocorrência foi considerada qualitativamente relevante, apesar de numericamente ter sido menos significativa.

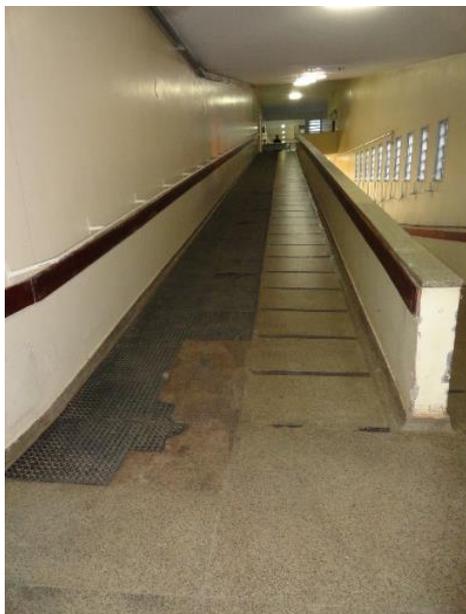


Figura 102 – Rampa inadequada no Hospital Regional de Sobradinho.



Figura 103 - Rampa inadequada na entrada do DETRAN de Planaltina.

366. Já os elevadores, em geral, encontram-se adaptados, sendo que a inadequação mais expressiva foi a ausência de piso tátil de alerta na entrada do equipamento.

CIRCULAÇÃO VERTICAL/ELEVADOR Irregularidades

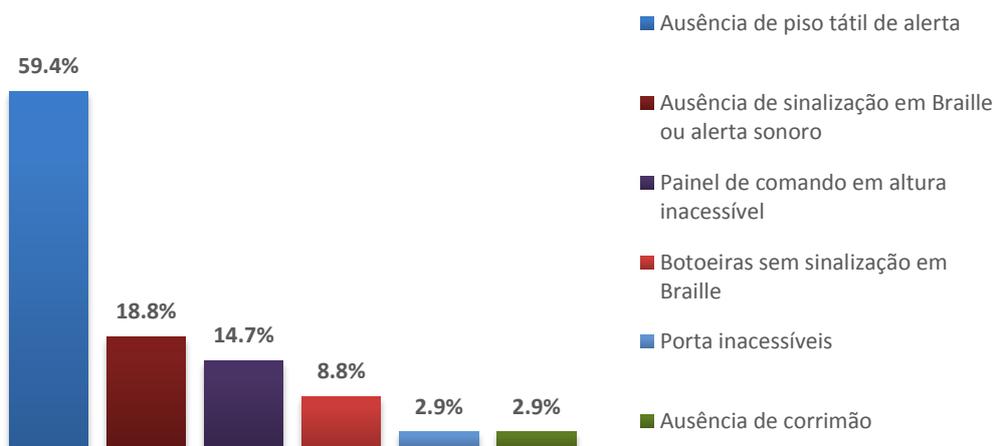


Gráfico 33 – Irregularidades nos elevadores. (Fonte: PT nº 9)



Figura 104 – Elevador sem sinalização com piso tátil de alerta no Hospital Regional da Ceilândia.



Figura 105 – Elevador sem botoeiras em Braille no Hospital Regional do Paranoá.

367. Observou-se que, em grande parte das estações de metrô, a circulação vertical acessível a cadeirantes e deficientes visuais se dá apenas por meio de elevadores, tornando imprescindível sua constante manutenção. Apesar disso, durante a primeira inspeção foi constatado que alguns dos equipamentos encontravam-se interditados ou sem funcionar.



Figura 106 - Elevador Interditado na Estação Central.

368. Esse problema foi corrigido ao longo da execução dessa auditoria. Entretanto cabe alerta a Companhia do Metropolitano do DF para que não permita que a ocorrência venha a se repetir, tomando providências preventivas, se possível.



369. Com relação à circulação vertical, as Delegacias de Polícia foram os órgãos públicos que tiveram o pior desempenho, principalmente pela falta de rampas adequadas.



Figura 107 - Rampa inadequada na entrada da 26ª DP.



Figura 108 - Ausência de rampa e inadequação da escada para acesso à 21ª DP.

370. Cabe destacar que, apesar de não ter tido o pior desempenho, considerou-se grave a falta de acessibilidade vertical nos centros de ensino especial. Primeiro, pelo grande volume de cadeirantes e pessoas com mobilidade reduzida que esses centros abrigam. Segundo, por implicar exclusão de alguns alunos de determinadas atividades, descaracterizando o ambiente inclusivo que esses centros deveriam ter.



Figura 109 - Degrau na entrada da sala de aula que dificulta o acesso de alunos cadeirantes no CEE 01 de Samambaia.



Figura 110 - Falta de acessibilidade impedindo que alguns alunos tenham acesso à área de piscina no Centro de Ensino Especial 01 do Gama.

371. De modo geral, pode-se concluir que os prédios públicos apresentaram falhas de acessibilidade quanto à circulação vertical, embora esse não tenha sido o pior problema encontrado.



Mobiliário

372. O mobiliário interno foi avaliado considerando-se balcão e mesa de atendimento. Os itens avaliados foram altura máxima e recuo inferior.

77,88% da amostra apresentou inadequação das mesas e balcões de atendimento.

MOBILIÁRIO - Irregularidades

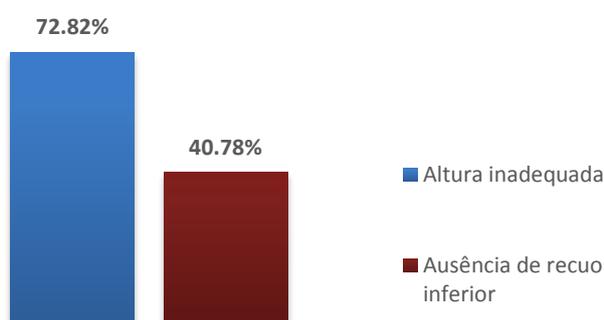


Gráfico 34 – Irregularidades nos mobiliários. (Fonte: PT nº 9)

373. O problema de maior incidência foi a altura inadequada do mobiliário (72,82%), dificultando o atendimento de cadeirantes e pessoas de baixa estatura. Em seguida ficou a ausência de recuo inferior (40,78%), impedindo que o usuário de cadeira de rodas avance sob o balcão.

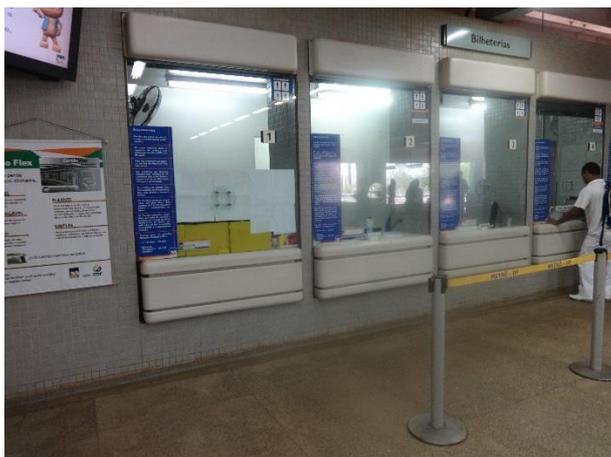


Figura 111 - Ausência de recuo inferior na Estação Águas Claras.



Figura 112 – Mobiliário com altura inadequada e sem recuo inferior no Hospital Regional de Samambaia.

374. Da análise do perfil da amostra, constatou-se que os hospitais públicos e estações de metrô em quase sua totalidade não possuem mobiliário adequado ao atendimento de usuários cadeirantes.



375. Houve, também, grande reclamação por parte dos centros de ensino especial em razão da carência de mobiliário adequado às necessidades dos alunos, principalmente os cadeirantes, fazendo-se necessárias adaptações improvisadas, que muitas vezes comprometem a própria segurança do aluno.



Figura 113 - A ferragem e a altura do mobiliário não permitem que o aluno avance na mesa para participar da aula com os demais alunos no Centro de Ensino Especial 01 de Taguatinga.



Figura 114 - Mobiliário improvisado para os alunos no Centro de Ensino Especial 01 de Samambaia.

376. A falta de acessibilidade dos mobiliários foi um dos quesitos com pior avaliação na aplicação do roteiro de inspeção física, demonstrando falta de preparo das unidades de prestação de serviço público para receber cadeirantes.

Banheiros

377. Inicialmente, buscou-se aferir se havia pelo menos um banheiro acessível no local de atendimento ao público.

Aproximadamente 25% das instalações auditadas não possuem banheiro que possa ser considerado acessível.

378. Na parcela restante da amostra (75,6%), foram encontrados banheiros que, apesar de denominados acessíveis, apresentaram algumas irregularidades.



BANHEIROS - Irregularidades

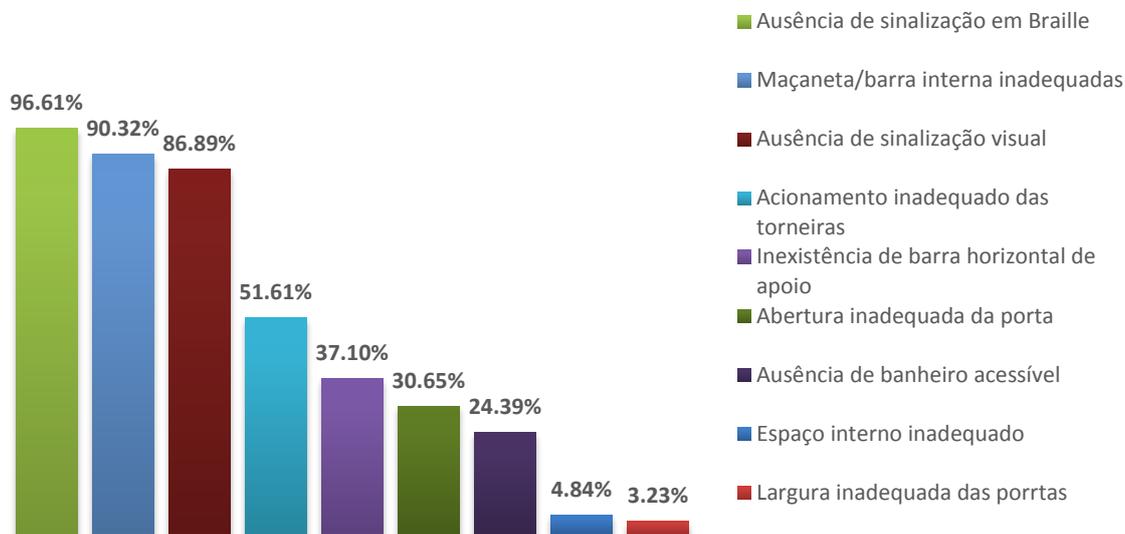


Gráfico 35 – Irregularidades nos banheiros. (Fonte: PT nº 9)

87,50% dos prédios avaliados possuem falhas de acessibilidade quanto à circulação horizontal.

379. A ausência de sinalização visual (86,9%) e tátil (96,6%) é uma constante, sendo que a sinalização visual, quando existente, quase sempre está posicionada a uma altura inadequada para cadeirantes.



Figura 115 – Banheiro sem sinalização visual e tátil no Hospital da Ceilândia.



Figura 116 - Banheiro sem sinalização tátil e com sinalização visual localizada a uma altura inadequada na Escola de Trânsito de Brasília.



380. Outra irregularidade com alto grau de incidência foi a inadequação das maçanetas e a ausência de barra na parte interna da porta (90,3%), dificultando o acesso ao banheiro e o fechamento da porta após nele adentrar.



Figura 117 - Banheiro sem maçaneta e sem barra na parte interna da porta no Hospital Regional de Planaltina.

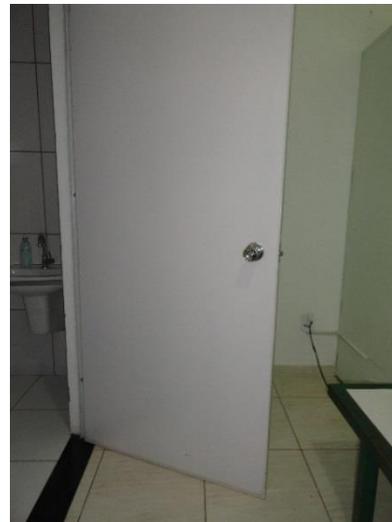


Figura 118 - Banheiro com maçaneta inadequada e sem barra na parte interna da porta na 16ª DP em Planaltina.

381. Mais da metade dos banheiros (51,6%) apresentaram torneiras inadequadas, de difícil acionamento. Além disso, foi de 37,1% a ausência ou inadequação das barras de apoio ao lado ou ao fundo do sanitário, dificultando o seu uso. Em alguns banheiros (30,6%), verificou-se que a abertura da porta se dá para o lado de dentro, dificultando, e muitas vezes até impedindo, a mobilidade do cadeirante dentro do banheiro.



Figura 119 - Banheiro com torneira inadequada na Secretaria de Fazenda em Planaltina.



Figura 120 - Banheiro com torneira inadequada no DETRAN da 907 Sul em Brasília.



Figura 121 - Instalação inadequada das barras no banheiro do Centro de Ensino Especial 01 de Brasília.



Figura 122 - Ausência de barra lateral no sanitário no DETRAN do Gama.

Apenas 1,22% da amostra possui banheiro para pessoas com necessidades especiais que atenda a todos os padrões de acessibilidade.

382. Cabe mencionar que as estações de metrô são as que menos oferecem banheiros aos seus usuários, havendo banheiro apenas nas estações onde existe concessão de espaço para atendimento ao público¹⁶².

383. Importante destacar que, em alguns locais, os banheiros para pessoas com necessidades especiais encontravam-se trancados, dentre eles: os das estações de metrô 102, 108, 112 e 114 sul, cuja gestão é competência das concessionárias que usam o espaço do Metrô¹⁶³. Estas devem mantê-los limpos e abertos para uso público.

384. Estavam trancados também os banheiros acessíveis do Hospital Regional da Asa Norte, da Rodoviária Interestadual de Brasília e do Terminal Rodoviário Central do Gama, sob alegação de problemas na gestão da limpeza.

385. Vale esclarecer que a alegação de manter o banheiro fechado a fim de impedir que pessoas sem deficiência possam usá-lo ou de que mantê-los abertos gera problemas quanto à limpeza não procede, vez que o fato de ter que solicitar a chave num momento de necessidade fisiológica resulta prejuízo para o usuário.

386. Por fim, foi constatado que em alguns locais os banheiros para pessoas com necessidades especiais estavam sendo utilizados como depósito, o que retira sua funcionalidade, afinal um dos pressupostos básicos de um banheiro

¹⁶² Estações 102, 108, 112 e 114.

¹⁶³ Conforme Despacho do Metrô, em 17 de agosto de 2015 (Anexo II, fls. 179-180).



acessível é que tenha espaço e seja livre de obstáculos, no intuito de permitir a mobilidade do cadeirante.



Figura 123 - Banheiro – CODHAB do Setor Comercial Sul em Brasília.



Figura 124 - Banheiro - Hospital Regional de Planaltina.



Figura 125 - Banheiro – CEE 01 de Brasília.

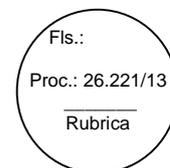


Figura 126 - Banheiro - CODHAB do SCS.

387. Diante do exposto, conclui-se que os prédios públicos, ou de uso público, do DF não apresentam banheiros que atendam satisfatoriamente às condições de acessibilidade.

Causas

388. Grande quantidade de prédios antigos, muitos deles anteriores aos padrões atuais de acessibilidade. Demora na adaptação dos prédios antigos, devido à falta de priorização das questões ligadas à acessibilidade. Negligência por parte dos profissionais responsáveis quanto à aplicação das normas distritais de acessibilidade,



que são mais rígidas que a NBR 9050/04. Inobservância dos padrões de acessibilidade antes de firmar/renovar contrato de locação de imóvel para sediar unidades de prestação de serviço público. Problemas de gestão quanto à limpeza dos banheiros.

Efeitos

389. Dificuldade de acesso às unidades de prestação de serviço público, conseqüentemente, impedindo/dificultando a própria fruição do serviço pelo usuário.

Considerações do Auditado

390. Foram chamados a se manifestar sobre o presente achado: a Casa Civil, a Agência de Fiscalização do Distrito Federal – AGEFIS, a Secretaria de Estado de Saúde – SAS, a Secretaria de Estado de Educação – SEDF, a Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania – SEJUS, a Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal – CODHAB, o Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN-DF, o Instituto de Defesa do Consumidor do Distrito Federal - Procon, a Secretaria de Estado de Fazenda do Distrito Federal – SEF, a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô, a Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal – SEMOB, a Polícia Civil do Distrito Federal – PCDF, o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, a Companhia de Saneamento Ambiental do DF – CAESB, a Defensoria Pública do Distrito Federal e a Secretaria de Estado de Políticas para Crianças, Adolescentes e Juventude.

391. Desses, apresentaram considerações apenas a CAESB¹⁶⁴, a SEF¹⁶⁵, o DETRAN-DF¹⁶⁶, o Metrô¹⁶⁷, a Casa Civil¹⁶⁸ e o DFTRANS¹⁶⁹, de modo que os principais pontos abordados estão sumarizados a seguir.

392. A CAESB foi chamada a se manifestar sobre a responsabilidade quanto à gestão do banheiro da Estação 108 Sul, em razão do Termo de Compromisso de Uso nº 006/2014 assinado com a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, informando que:

“(...) esta companhia optou por realizar o atendimento aos usuários no Posto Na Hora – Serviço de Atendimento Imediato ao Cidadão, localizado na Estação Central do Metrô na Rodoviária do Plano Piloto. Nesse sentido, o referido Termo está em processo de rescisão, cuja publicação será realizada nos próximos dias.” (fl. 310) (grifou-se)

393. Apesar de não ter sido convocada para apresentar considerações especificamente sobre suas unidades de atendimento, a CAESB se adiantou e apresentou o rol de obras necessárias à adaptação de seus prédios às normas de acessibilidade, conforme relatórios apresentado às fls. 304 à 306.

¹⁶⁴ Carta Nº 9.148/2016-PR, protocolado em 4 de março de 2016 (fls 302-310).

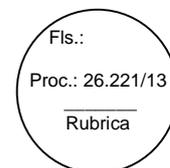
¹⁶⁵ Ofício Nº 175/2016-GAB/SEF, protocolado em 07 de março de 2016 (fls. 311-317).

¹⁶⁶ Ofício Nº 426/GAB, protocolado em 08 de março de 2016 (fls. 318-328).

¹⁶⁷ Ofício Nº 120/2016-PRE, protocolado em 14 de março de 2016 (fls. 329-411).

¹⁶⁸ Ofício Nº 370/2016-GAB/CACI, protocolado em 01 de abril de 2016 (fls. 418-424).

¹⁶⁹ Ofício Nº 409/2016GAB/DFTRANS, protocolado em 28 de abril de 2016 (fls. 464-479).



394. A Secretaria de Estado de Fazenda, por sua vez, em contraposição ao que foi constatado em inspeção física, afirmou¹⁷⁰ que seus imóveis já atendem aos padrões previstos na atual legislação e, por isso, as sugestões de determinação elencadas no Relatório Prévio estariam prejudicadas. Apesar disso, a Secretaria não apresentou documentação comprobatória do alegado, a fim de demonstrar que as falhas encontradas durante a auditoria encontram-se corrigidas.

395. Quanto à gestão do banheiro da Estação 108 Sul, a Secretaria aduziu que:

“No tocante aos banheiros do Metrô, esses atendem a vários órgãos governamentais e, segundo a SUAG/SEF, compete ao Metrô a administração e instalação desses equipamentos.” (fl. 314)

396. Em relação ao DETRAN, ao Metrô e à Casa Civil, aplicam-se as manifestações exaradas no Achado 3 (§§ 288/300), que por racionalidade e economia processual deixam de ser novamente transcritas.

397. Quanto à manifestação do METRÔ, vale acrescentar que a Companhia entendeu oportuno registrar¹⁷¹ que estão sendo tomadas providências para corrigir as falhas relativas à sinalização tátil, havendo previsão para que o projeto básico contemple instalação de mapa tátil e indicações em braile, de modo a viabilizar a mobilidade autônoma de deficientes visuais. Além disso, informou que a instalação de piso tátil já está inclusa nos Projetos Executivos de modernização das estações metroviárias, nos termos do já mencionado Plano de Ação/2015.

398. Por fim, manifestou-se o DFTRANS, autarquia vinculada à SEMOB. Quanto à proposta de determinação para que tome providências no sentido de manter acessíveis, destrancados e em condições de uso os banheiros para portadores de necessidades especiais dos terminais rodoviários, em especial o do Terminal Rodoviário do Gama, a Diretoria de Terminais da autarquia informou que já determinou ao servidor responsável pelo Terminal do Gama que tome as providências cabíveis para garantir o acesso dos portadores de deficiência ao banheiro especial.

399. No tocante à sugestão para que seja determinado à SEMOB que adote medidas junto ao Consórcio Novo Terminal para que o banheiro para portadores de necessidades especiais do Terminal Rodoviário Interestadual de Brasília seja mantido acessível, isto é, destrancado, limpo e em condições de uso, aos usuários portadores de deficiência, o DFTRANS manifestou¹⁷² que a Diretoria de Terminais dará conhecimento à Comissão Executora do contrato firmado junto ao Consórcio Novo Terminal para adoção das medidas cabíveis ao atendimento da determinação ora delineada.

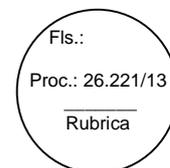
400. Apesar de ter se manifestado no autos¹⁷³, a SEMOB não apresentou considerações sobre o presente achado.

¹⁷⁰ Às fls. 312-314, Volume II.

¹⁷¹ À fl. 332, Volume II.

¹⁷² À fl. 471.

¹⁷³ Ofício Nº 292/2016 – GAB/Semob (fls. 412 – 417, Volume III).



Posicionamento da equipe

401. A CAESB foi chamada a se manifestar sobre a responsabilidade quanto à gestão do banheiro da Estação 108 Sul, em razão do Termo de Compromisso de Uso nº 006/2014, assinado com a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. Acerca disso, informou¹⁷⁴ ter optado por realizar o atendimento aos usuários no Posto Na Hora localizado na Rodoviária do Plano Piloto, motivo pelo qual o referido Termo de Compromisso estaria em processo de rescisão, com publicação prevista para os próximos dias.

402. Conforme consta do DODF¹⁷⁵, de fato foi publicada rescisão consensual da Permissão de Uso Nº 006/2014, de modo que, atualmente, a CAESB não mais encontra-se responsável pela manutenção e gestão dos banheiros da Estação 108 Sul.

403. A Secretaria de Estado de Fazenda manifestou-se sobre as proposições alitradas nas alíneas “a”, “b” e “c” do Achado 4 do Relatório Prévio de Auditoria¹⁷⁶, alegando que os imóveis próprios da Secretaria já estão adaptados aos padrões previstos na legislação, motivo pelo qual restaria prejudicada a determinação para apresentar Plano de Ação¹⁷⁷.

404. Conforme depreende-se do Papel de Trabalho nº 9, em inspeção física realizada nas agências de atendimento da Secretaria de Fazenda, entre 10 e 18 de junho de 2016, foram constatadas diversas falhas. No que tange ao presente achado, das 8 agências da SEF analisadas¹⁷⁸, nenhuma atendeu integralmente às condições de acessibilidade, sendo que 6 delas apresentaram desempenho inferior a 70% do esperado.

¹⁷⁴ À fl. 310, Volume II.

¹⁷⁵ Diário Oficial do Distrito Federal de 07/03/2016, Seção 3, pág. 41: “(...) Espécie: Termo de Rescisão Consensual da Permissão de Uso Nº. 006/2014. Objeto: Rescisão consensual da PERMISSÃO DE USO n.º 006/2014, celebrado entre as partes para a PERMISSÃO DE USO das lojas 3, 4 e 5 do Eixo L da Estação 108 Sul do METRÔ-DF. Vigência: Fica rescindido, a partir 10/10/2015. Data de Assinatura: 04/02/2016.”

¹⁷⁶ “Determinar às Secretarias de Saúde, de Educação, de Estado de Justiça e Cidadania, de Fazenda, à Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF, ao Departamento de Trânsito do DF, ao Instituto de Defesa do Consumidor - PROCON, à Agência de Fiscalização do DF, à Companhia do Metropolitano do DF e à Polícia Civil do DF que:

a) providenciem a adaptação dos prédios públicos aos padrões atuais de acessibilidade, previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT, destacando-se a urgência de providências por parte da Secretaria de Saúde, quanto aos hospitais, e da Secretaria de Educação, quanto aos Centros de Ensino Especial;

b) elaborem e remetam a esta Corte um Plano de Ação com objetivo de implantar a medida do item ‘a’, contendo cronograma de ações completo, bem como mapeamento da sequência de procedimentos que serão executados constando prazo e a unidade/setor responsável pela execução.”

¹⁷⁷ Fls. 313 e 314, Volume II.

¹⁷⁸ Com relação à acessibilidade das edificações, foram analisadas 8 das 12 agências de atendimento da Secretaria de Fazenda, incluindo a que está sediada na estação de metrô da 108 Sul.

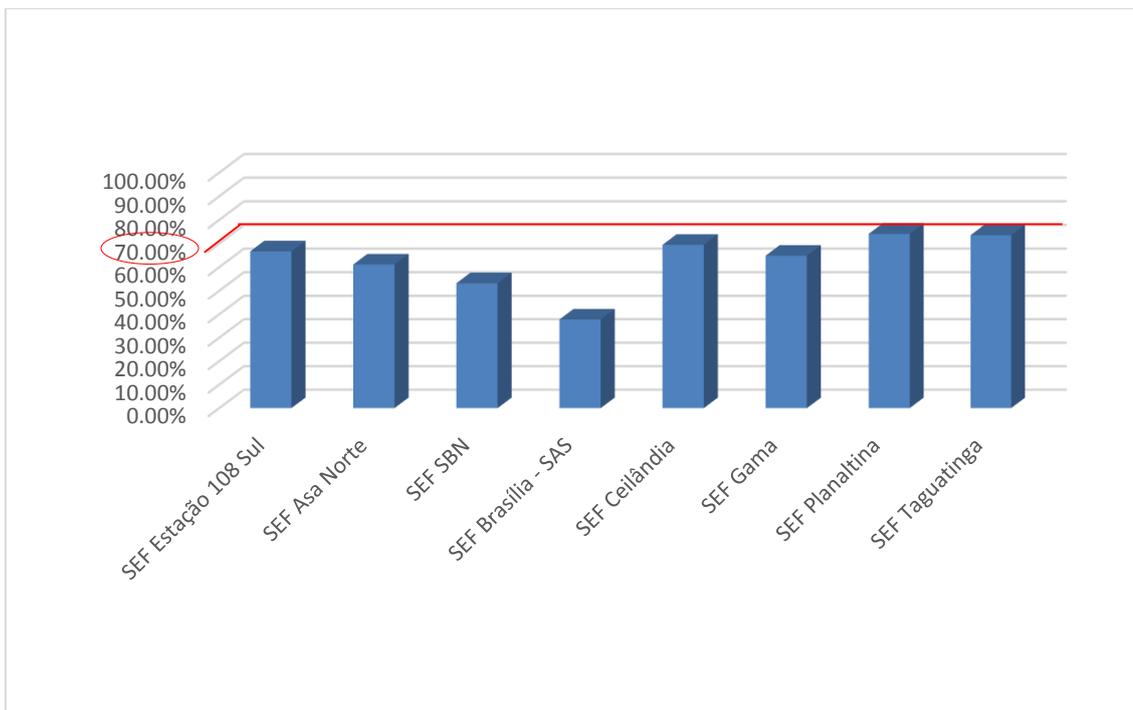
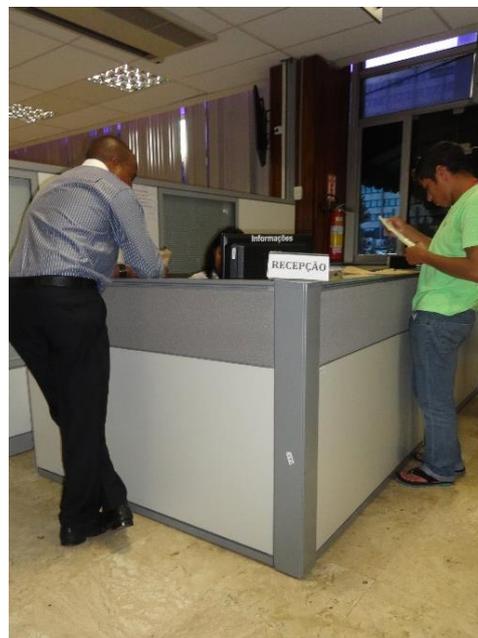


Gráfico 36 - Desempenho das agências de atendimento da Secretaria de fazenda, conforme grau de satisfação das condições mínimas de acessibilidade da edificação.

405. Observa-se no citado Papel de Trabalho (Anexo IV) que os quesitos com pior desempenho foram adequação do mobiliário interno, circulação horizontal e banheiros.



Exemplo 15 – Ressonância na Entrada da Agência da SEF na Asa Norte.



Exemplo 16 - Balcão de informações inacessível na Agência da SEF do Setor de Autarquias Sul.



Exemplo 17 - Ausência de piso tátil de alerta para sinalizar objeto em balanço na da Agência da SEF na Asa Norte.



Exemplo 18 - Ausência de espaço reservado para cadeirante e circulação horizontal prejudicada na área de espera por atendimento da Agência da SEF, em Planaltina.

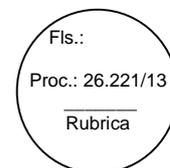


Exemplo 19 - Ausência de barra interna na porta do banheiro na Agência de Atendimento da SEF, em Planaltina.



Exemplo 20 - Ausência de barra interna na porta do banheiro na Agência de Atendimento da SEF, em Taguatinga.

406. Conforme exemplos acima, ao contrário do que afirmou a Secretaria de Estado de Fazenda, suas edificações carecem de adaptações para que sejam consideradas aptas ao atendimento de cidadãos portadores de necessidades especiais. Portanto, cabe à Secretaria realizar diagnóstico acerca das condições de acessibilidade de seus prédios, não só os analisados nesta auditoria, mas também aqueles que não entraram na amostra. A partir desse diagnóstico, torna-se oportuna a elaboração de plano de ação, nos moldes do Anexo I deste relatório, para corrigir as falhas encontradas, de modo a melhor atender a população.



407. Tendo em vista que a jurisdicionada não apresentou documentação comprobatória de que os locais vistoriados encontram-se adaptados às normas vigentes, considera-se que permanecem as falhas encontradas durante a auditoria.

408. Apesar de ter apresentado desempenho aquém do esperado em termos de acessibilidade, as agências da SEF estão entre os órgãos e entidades auditados com maior pontuação. Desse modo, vale reforçar que os problemas mais graves encontrados nesses locais foram relativos ao Achado 3, urbanização do lote inadequada e calçadas imediatas inacessíveis.

409. Em relação ao DETRAN, ao Metrô e à Casa Civil, aplicam-se as considerações exaradas no Achado 3 (§§ 310/330), que por racionalidade e economia processual deixam de ser transcritas.

410. Com relação aos banheiros, cabe esclarecer que em algumas estações de metrô, especialmente as da Asa Sul, a Companhia do Metropolitano cede o espaço, mediante termo de cessão de uso, para alguns órgãos e entidades do DF, condicionando-os a manutenção e conservação dos banheiros instalados nestes locais, conforme informado no Despacho do Metrô, de 17 de agosto de 2015 (Anexo II, fls. 179-180).

411. Apesar disto, em razão da multiplicidade de jurisdicionados em algumas estações, faz-se necessária a intervenção do Metrô, enquanto cedente do espaço, no sentido de tomar providências junto aos cessionários para que os banheiros sejam mantidos destrancados e em condições de uso para o público.

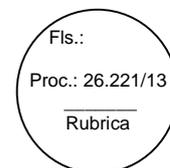
412. Por fim, quanto às considerações apresentadas pelo DFTRANS, entende-se satisfatória a providência adotada pela autarquia em determinar ao servidor responsável pelo Terminal do Gama que assegure o acesso dos portadores de deficiência ao banheiro especial, mantendo-o destrancado e em condições de uso.

413. No tocante ao banheiro para portadores de necessidades especiais do Terminal Rodoviário Interestadual de Brasília, aguarda-se que sejam tomadas as providências cabíveis junto ao Consórcio Novo Terminal, deslocando-se a determinação da SEMOB para o DFTRANS, haja vista que este último assumiu a responsabilidade por fazê-lo.

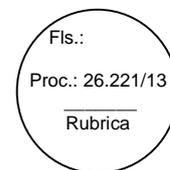
Proposições

414. Diante do exposto, sugere-se:

- Recomendar às Secretarias de Saúde, de Educação, de Estado de Justiça e Cidadania, de Fazenda, à Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF - CODHAB, ao Departamento de Trânsito do DF - DTRAN/DF, ao Instituto de Defesa do Consumidor - PROCON, à Agência de Fiscalização do DF - AGEFIS e à Polícia Civil do DF - PCDF que, quando se tratar de imóveis próprios, providenciem a adaptação dos prédios públicos aos padrões atuais de acessibilidade, previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT, destacando-se a urgência de providências por



- parte da Secretaria de Saúde, quanto aos hospitais, e da Secretaria de Educação, quanto aos Centros de Ensino Especial;
- Recomendar à Secretaria de Estado de Saúde (SES) que tome providências para manter acessíveis, destrancados e em condições de uso os banheiros para portadores de necessidades especiais dos hospitais da rede pública, em especial o do Hospital Regional da Asa Norte.
 - Recomendar ao Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS que adote medidas junto ao Consórcio Novo Terminal para que o banheiro para portadores de necessidades especiais do Terminal Rodoviário Interestadual de Brasília seja mantido acessível aos usuários portadores de deficiência, isto é, destrancado, limpo e em condições de uso.
 - Determinar à Companhia do Metropolitano do DF - METRÔ que providencie, junto aos cessionários das Estações 102, 108, 112 e 114 Sul, a manutenção e gestão dos banheiros, inclusive os reservados para pessoas com necessidades especiais, de modo a mantê-los limpos e destrancados para utilização do público.
 - Recomendar à Companhia do Metropolitano do DF que:
 - a) providencie a adaptação das estações metroviárias aos padrões atuais de acessibilidade, previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT;
 - b) avalie a possibilidade de instalar sinalização tátil indicando o sentido em que seguem os carros do metrô em cada plataforma;
 - c) estude a possibilidade de instalar mapa tátil das estações de metrô, nas estações que ainda não possuem;
 - d) avalie a possibilidade de adotar medidas preventivas para evitar que os elevadores das estações de metrô fiquem sem funcionar.
 - Determinar à Casa Civil que oriente todos os órgãos e entidades do DF para a necessidade de adotar providências quanto à adaptação das edificações aos padrões de acessibilidade vigentes (Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04), bem como a observância desses padrões antes de firmar/renovar contrato de locação de imóvel, e monitore a evolução das providências tomadas pelos órgãos e entidades orientados.



Benefícios Esperados

415. Melhoria das condições de acessibilidade dos prédios públicos de modo a permitir que os usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida possam fruir dos serviços públicos colocados à disposição da população.

3 Conclusão

416. A presente auditoria visou avaliar, sob o enfoque arquitetônico, as condições de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas vias públicas e prédios que servem de sede para unidades de prestação de serviços, havendo o trabalho se desdobrado em duas questões de auditoria.

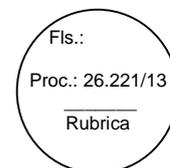
417. Na primeira questão, entendeu-se que as vias públicas que dão acesso às unidades de prestação de serviço público do DF não estão adequadas aos usuários portadores de deficiência ou com mobilidade reduzida, dificultando ou, muitas vezes, impedindo a mobilidade urbana desses usuários de forma autônoma, confortável e segura, uma vez que os pontos de parada de ônibus e calçadas não são acessíveis.

418. Nesse contexto, é imprescindível que se faça um Plano de Ação integrado, de modo que a construção ou adaptação das calçadas se dê de forma paralela à reforma dos pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários. Somente dessa maneira será possível garantir a existência de trajetos contínuos, sem ressaltos, livres de obstáculos, com guias rebaixadas para travessia e interligados a pontos de embarque/desembarque de passageiros, favorecendo, assim, a mobilidade urbana e a acessibilidade nas vias públicas.

419. Em relação à segunda questão, percebeu-se que os prédios públicos, ou de uso público, que servem de sede a unidades de prestação de serviço não cumprem todos os padrões de acessibilidade, sendo considerados impróprios a portadores de deficiência ou pessoas com mobilidade reduzida, o que dificulta o acesso desses usuários ao serviço público, dadas as inadequações na urbanização dos lotes, calçadas imediatas e edificações.

420. Diante disso, faz-se necessária a elaboração de um Plano de Ação completo, que abranja tanto a urbanização dos lotes e construção/adaptação das calçadas imediatas, quanto a reforma do interior dos prédios públicos, de modo a garantir o acesso universal dos usuários e facilitar a fruição dos serviços, inclusive por pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

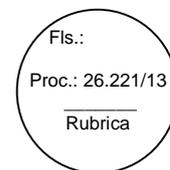
421. Conclui-se, portanto, que as vias e prédios públicos que servem de sede para unidades de prestação de serviço público no Distrito Federal não possuem condições de acessibilidade necessárias e suficientes para atender adequadamente pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, causando prejuízo à mobilidade urbana e dificultando o acesso da população aos serviços colocados à sua disposição.



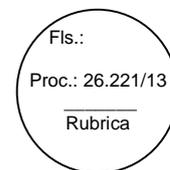
4 Proposições

422. Ante o exposto, sugere-se ao Plenário:

- I) Tomar conhecimento:
 - a. do presente Relatório de Auditoria, de fls. 501/642;
 - b. dos documentos acostados às fls. 285/500.
- II) Determinar:
 - a. à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que, no prazo de 90 dias, e em articulação com os demais órgão e entidades do GDF envolvidos na urbanização e acessibilidade das vias públicas, elabore e remeta a esta Corte um Plano de Ação com objetivo de implantar as medidas dos itens III-a e III-b, contendo cronograma de ações completo, bem como mapeamento da sequência de procedimentos que serão executados constando prazo e a unidade/setor responsável pela execução, nos moldes do Anexo I do Relatório de Auditoria. **(achados 01 e 02)**;
 - b. à NOVACAP, nos termos do art. 44, incisos I, II e IV, do Regimento Interno da Companhia, que elabore plano de inspeção, conservação e recuperação das calçadas do DF, com o fito de garantir a permanente acessibilidade, dando conhecimento ao Tribunal, no prazo de 90 dias, das providências adotadas **(achado 02)**;
 - c. à Casa Civil que oriente todos os órgãos e entidades do DF para a necessidade de adotar providências quanto à urbanização dos lotes, construção das calçadas adjacentes e adaptação das edificações, observados os padrões de acessibilidade vigentes (Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04), bem como para a observância desses padrões antes de firmar/renovar contrato de locação de imóvel, monitorando a evolução das providências adotadas **(achados 03 e 04)**;
 - d. à Companhia do Metropolitano do DF - METRÔ que providencie, junto aos cessionários das Estações 102, 108, 112 e 114 Sul, a manutenção e gestão dos banheiros, inclusive os reservados para pessoas com necessidades especiais, de modo a mantê-los limpos e destrancados para utilização do público **(achado 04)**;
- III) Recomendar:
 - a. à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que:



- a.1) em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos – SINESP e o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS, adapte os pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários, bem como suas vias de acesso, aos padrões de acessibilidade, incluindo piso estável e nivelado, rampa próxima para travessia da rua, piso tátil de alerta ao longo da guia e acesso interligado à calçada (Decreto nº 29.879/08 c/c NBR 9050), priorizando os pontos de parada que dão acesso a hospitais, centros de saúde e Centros de Ensino Especial **(achado 01)**;
- a.2) em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos – SINESP, a Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal – SEDESTMIDH, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP, a Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP, as Administrações Regionais do DF, a Companhia Energética de Brasília - CEB, a Companhia de Saneamento Ambiental do DF - CAESB, o Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal - SLU, a Agência de Fiscalização do DF - AGEFIS e demais órgãos envolvidos na urbanização e acessibilidade das vias públicas do DF, que adote medidas para regularizar as calçadas e vias públicas, especialmente próximo a hospitais, centros de saúde e Centros de Ensino Especial, visando integrá-las aos pontos de embarque, de modo a garantir o acesso pleno aos equipamentos públicos **(achado 02)**;
- b. à SEGETH que, por intermédio da Central de Aprovação de Projetos – CAP, ao emitir visto nos projetos referentes à habitações unifamiliares, observe se foram verificados os padrões de urbanização e acessibilidade das calçadas, nos termos da Lei Distrital nº 2.105/98, Decreto Distrital nº 19.915/98 e NBR 9050/04 da ABNT **(achado 02)**;
- c. à Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal – SEDESTMIDH, por intermédio da Secretaria Adjunta de Políticas para as Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos,



- que planeje campanhas educativas a fim de divulgar as normas de acessibilidade quanto à urbanização dos lotes e construção de calçadas imediatas, bem como conscientizar a população acerca da importância de respeitá-las **(achado 02)**;
- d. à NOVACAP, à CEB e à CAESB que, constatadas falhas de acessibilidade nos projetos a ela encaminhados, antes de iniciar a execução das obras, busque soluções no sentido de corrigi-las e adequar às normas de acessibilidade **(achado 02)**;
- e. ao Exmo. Sr. Governador que reavalie a atuação da Comissão Permanente de Acessibilidade instituída pelo Decreto nº 27.912/07, em razão das alterações promovidas pelo Plano Distrital para Pessoas com Deficiência, “Viver sem Limite”, instituído pelo Decreto nº 34.194/13, que trata, dentre outras questões, da política pública de acessibilidade **(achado 02)**;
- f. às Secretarias de Saúde, de Educação, de Estado de Justiça e Cidadania, de Fazenda, à Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF - CODHAB, ao Departamento de Trânsito do DF – DETRAN/DF, ao Instituto de Defesa do Consumidor – PROCON e à Agência de Fiscalização do DF – AGEFIS e à Polícia Civil do DF – PCDF que, quando se tratar de imóveis próprios:
- f.1)urbanize os lotes de suas unidades de atendimento ao público, inclusive calçadas adjacentes, atendendo aos padrões acessibilidade previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT **(achado 03)**;
- f.2)providenciem a adaptação dos prédios públicos aos padrões atuais de acessibilidade, previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT, destacando-se a urgência de providências por parte da Secretaria de Saúde, quanto aos hospitais, e da Secretaria de Educação, quanto aos Centros de Ensino Especial **(achado 04)**;
- g. à Secretaria de Estado de Mobilidade – SEMOB que, em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos - SINESP, Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) e Companhia do Metropolitano do DF - METRÔ, providencie condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas vias de acesso e imediações das estações metroviárias, em especial no que se refere à construção e

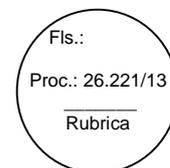


manutenção de calçadas, atendendo aos padrões previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT **(achado 03)**;

- h. à Secretaria de Estado de Saúde (SES) que tome providências para manter acessíveis, destrancados e em condições de uso os banheiros para portadores de necessidades especiais dos hospitais da rede pública, em especial o do Hospital Regional da Asa Norte **(achado 04)**;
- i. ao Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS que adote medidas junto ao Consórcio Novo Terminal para que o banheiro para portadores de necessidades especiais do Terminal Rodoviário Interestadual de Brasília seja mantido acessível aos usuários portadores de deficiência, isto é, destrancado, limpo e em condições de uso **(achado 04)**;
- j. à Companhia do Metropolitano do DF que:
 - j.1) providencie a adaptação das estações metroviárias aos padrões atuais de acessibilidade, previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT **(achado 04)**;
 - j.2) avalie a possibilidade de instalar sinalização tátil indicando o sentido em que seguem os carros do metrô em cada plataforma **(achado 04)**;
 - j.3) estude a possibilidade de instalar mapa tátil das estações de metrô, nas estações que ainda não possuem **(achado 04)**;
 - j.4) avalie a possibilidade de adotar medidas preventivas para evitar que os elevadores das estações de metrô fiquem sem funcionar **(achado 04)**.

IV) Alertar:

- a. o Exmo. Sr. Governador de que a ausência de definições de ações e metas relativas à acessibilidade no Programa Viver sem limites, compromete o monitoramento da política pública, bem como a mensuração dos resultados **(achado 02)**;
 - b. a Casa Civil e a SEDESTMIDH de que o sucesso do Plano Distrital para Pessoas com Deficiência, "Viver sem Limite", depende de sua coordenação conjunta e atuação junto aos demais responsáveis **(achado 02)**;
- V) Dar ciência do presente Relatório de Auditoria, do Relatório/Voto do Relator e da Decisão que vier a ser tomada ao Exmo. Sr. Governador



do Distrito Federal, à Casa Civil, à SEMOB¹⁷⁹, à SEDESTMIDH¹⁸⁰, à SEGETH¹⁸¹, à SES¹⁸², à SEDF¹⁸³, à SEJUS¹⁸⁴, à AGEFIS¹⁸⁵, à NOVACAP¹⁸⁶, à TERRACAP¹⁸⁷, à CODHAB¹⁸⁸, ao DETRAN/DF¹⁸⁹, ao PROCON¹⁹⁰, à PCDF¹⁹¹, ao DFTRANS¹⁹², ao METRÔ¹⁹³ e, ainda, ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Distrito Federal – CAU/DF, ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e à Câmara Legislativa do DF.

- VI) Dar ciência da Decisão que vier a ser tomada ao Ministério Público junto ao TCDF;
- VII) Autorizar o retorno dos autos à SEAUD para as providências pertinentes.

Brasília (DF), 06 de maio de 2016.

Janaína T. C. de Carvalho

Auditor de Controle Externo – 1502-9

¹⁷⁹ Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal.

¹⁸⁰ Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal.

¹⁸¹ Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação.

¹⁸² Secretaria de Estado de Saúde.

¹⁸³ Secretaria de Estado de Educação.

¹⁸⁴ Secretaria de Estado de Justiça e Cidadania.

¹⁸⁵ Agência de Fiscalização do DF.

¹⁸⁶ Companhia Urbanizadora da Nova Capital.

¹⁸⁷ Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal.

¹⁸⁸ Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF.

¹⁸⁹ Departamento de Trânsito do DF.

¹⁹⁰ Instituto de Defesa do Consumidor.

¹⁹¹ Polícia Civil do DF.

¹⁹² Transporte Urbano do Distrito Federal.

¹⁹³ Companhia do Metropolitano do DF.



ANEXO I - PLANO DE AÇÃO

Determinações e Recomendações do TCDF (Itens da Decisão)	Medidas a serem adotadas para cumprimento das proposições* (Ações)	Data prevista para a implementação* (dd/mm/aaaa)	Unidade/Setor responsável pela implementação*
[repetir aqui o texto integral da 1ª proposição a ser acompanhada pelo Plano de Ação]	1)		
	2)		
	...		
[repetir aqui o texto integral da 2ª proposição a ser acompanhada pelo Plano de Ação]	1)		
	2)		
	...		
[repetir aqui o texto integral da nª proposição a ser acompanhada pelo Plano de Ação]	1)		
	2)		
	...		

*Campos a serem preenchidos pelo jurisdicionado.



TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DAS SESSÕES

Sessão Ordinária Nº 4896, de 08/09/2016

TCDF/Secretaria das Sessões
Folha:.....
Processo: 26221/2013
Rubrica:.....

PROCESSO Nº [26221/2013](#)

RELATORA : CONSELHEIRA ANILCÉIA LUZIA MACHADO

EMENTA : Relatório de Auditoria realizada no âmbito de diversos órgãos e entidades, com o objetivo de avaliar as condições de acessibilidade para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida nas vias públicas e prédios públicos, em cumprimento ao Plano Geral de Ação para o exercício de 2015, conforme aprovado pela Decisão Ordinária nº 380/15.

DECISÃO Nº 4535/2016

O Tribunal, por unanimidade, de acordo com o voto da Relatora, decidiu: I - tomar conhecimento: a) do Relatório de Auditoria de fls. 505/646; b) dos documentos acostados às fls. 285/504; II - determinar: a) à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que, no prazo de 90 (noventa) dias, e em articulação com os demais órgãos e entidades do GDF envolvidos na urbanização e acessibilidade das vias públicas, elabore e remeta a esta Corte um Plano de Ação com o objetivo de implantar as medidas constantes dos itens III-a e III-b, a seguir, contendo cronograma de ações completo, bem como mapeamento da sequência de procedimentos que serão executados constando prazo e a unidade/setor responsável pela execução, nos moldes do Anexo I do Relatório de Auditoria (achados 01 e 02); b) à NOVACAP, nos termos do art. 44, incisos I, II e IV, do Regimento Interno da Companhia, que elabore plano de inspeção, conservação e recuperação das calçadas do Distrito Federal, com o fito de garantir a permanente acessibilidade, dando conhecimento ao Tribunal, no prazo de 90 (noventa) dias, das providências adotadas (achado 02); c) à Casa Civil que oriente todos os órgãos e entidades do Distrito Federal para a necessidade de adotar providências quanto à urbanização dos lotes, construção das calçadas adjacentes e adaptação das edificações, observados os padrões de acessibilidade vigentes (Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04), bem como para a observância desses padrões antes de firmar/renovar contrato de locação de imóvel, monitorando a evolução das providências adotadas (achados 03 e 04); d) à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ que providencie, junto aos cessionários das Estações 102, 108, 112 e 114 Sul, a manutenção e gestão dos banheiros, inclusive os reservados para pessoas com necessidades especiais, de modo a mantê-los limpos e destrancados para utilização do público (achado 04); e) à SE/DF e à SES/DF que, no prazo de 90 dias, e em articulação com os demais órgãos e entidades do GDF envolvidos na acessibilidade de prédios públicos, elaborem e remetam a esta Corte um Plano de Ação com o objetivo de implantar as medidas do item III-f-ii a seguir, contendo cronograma de ações completo, bem como mapeamento da sequência de procedimentos que serão executados constando prazo e a unidade/setor responsável pela execução, nos moldes do Anexo I do Relatório de Auditoria; III - recomendar: a) à Secretaria de Estado de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB que: i) em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos - SINESP e a Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, adapte os pontos de parada de ônibus e terminais rodoviários, bem como suas vias de acesso, aos padrões de acessibilidade, incluindo piso estável e nivelado, rampa próxima para travessia da rua, piso tátil de alerta ao longo da guia e acesso interligado à calçada (Decreto nº 29.879/08, c/c NBR 9050), priorizando os pontos de parada que dão acesso a hospitais, centros de saúde e Centros de

Ensino Especial (achado 01); ii) em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos - SINESP, a Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal - SEDESTMIDH, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil - NOVACAP, a Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP, as Administrações Regionais do Distrito Federal, a Companhia Energética de Brasília - CEB, a Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB, o Serviço de Limpeza Urbana do Distrito Federal - SLU, a Agência de Fiscalização do Distrito Federal - AGEFIS e demais órgãos envolvidos na urbanização e acessibilidade das vias públicas do Distrito Federal, que adote medidas para regularizar as calçadas e vias públicas, especialmente nas localidades próximas a hospitais, centros de saúde e Centros de Ensino Especial, visando integrá-las aos pontos de embarque, de modo a garantir o acesso pleno aos equipamentos públicos (achado 02); b) à SEGETH que, por intermédio da Central de Aprovação de Projetos - CAP, ao emitir visto nos projetos referentes às habitações unifamiliares, observe se foram verificados os padrões de urbanização e acessibilidade das calçadas, nos termos da Lei Distrital nº 2.105/98, Decreto Distrital nº 19.915/98 e NBR 9050/04 da ABNT (achado 02); c) à Secretaria de Estado do Trabalho, Desenvolvimento Social, Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos do Distrito Federal - SEDESTMIDH, por intermédio da Secretaria Adjunta de Políticas para as Mulheres, Igualdade Racial e Direitos Humanos, que planeje campanhas educativas a fim de divulgar as normas de acessibilidade quanto à urbanização dos lotes e construção de calçadas imediatas, bem como conscientizar a população acerca da importância de respeitá-las (achado 02); d) à NOVACAP, à CEB e à CAESB que, constatadas falhas de acessibilidade nos projetos a ela encaminhados, antes de iniciar a execução das obras, busque soluções no sentido de corrigi-las e adequá-las às normas de acessibilidade (achado 02); e) ao Exmo. Sr. Governador que reavalie a atuação da Comissão Permanente de Acessibilidade instituída pelo Decreto nº 27.912/07, em razão das alterações promovidas pelo Plano Distrital para Pessoas com Deficiência, "Viver sem Limite", instituído pelo Decreto nº 34.194/13, que trata, dentre outras questões, da política pública de acessibilidade (achado 02); f) às Secretarias de Saúde, de Educação, de Estado de Justiça e Cidadania, de Fazenda, à Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal - CODHAB, ao Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF, ao Instituto de Defesa do Consumidor - PROCON à Agência de Fiscalização do Distrito Federal - AGEFIS e à Polícia Civil do Distrito Federal - PCDF que, quando se tratar de imóveis próprios: i) urbanizem os lotes de suas unidades de atendimento ao público, inclusive calçadas adjacentes, atendendo aos padrões de acessibilidade previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT (achado 03); ii) providenciem a adaptação dos prédios públicos aos padrões atuais de acessibilidade, previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT, destacando-se a urgência de providências por parte da Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal, quanto aos hospitais, e da Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal, quanto aos Centros de Ensino Especial (achado 04); g) à Secretaria de Estado de Mobilidade - SEMOB que, em articulação com a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação - SEGETH, Secretaria de Estado de Infraestrutura e Serviços Públicos - SINESP, Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) e Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ, providencie condições de acessibilidade e mobilidade urbana nas vias de acesso e imediações das estações metroviárias, em especial no que se refere à construção e manutenção de calçadas, atendendo aos padrões previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT (achado 03); h) à Secretaria de Estado de Saúde do Distrito Federal (SES) que tome providências para manter acessíveis, destrancados e em condições de uso os banheiros para portadores de necessidades especiais dos hospitais da rede pública, em especial o do Hospital Regional da

Asa Norte (achado 04); i) à Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS que adote medidas junto ao Consórcio Novo Terminal para que o banheiro para portadores de necessidades especiais do Terminal Rodoviário Interestadual de Brasília seja mantido acessível aos usuários portadores de deficiência, isto é, destrancado, limpo e em condições de uso (achado 04); j) à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal que: i) providencie a adaptação das estações metroviárias aos padrões atuais de acessibilidade, previstos na Lei Distrital nº 2.105/98, no Decreto Distrital nº 19.915/98 e na NBR 9050/04 da ABNT (achado 04); ii) avalie a possibilidade de instalar sinalização tátil indicando o sentido em que seguem os carros do metrô em cada plataforma (achado 04); iii) estude a possibilidade de instalar mapa tátil das estações de metrô, nas estações que ainda não possuem (achado 04); iv) avalie a possibilidade de adotar medidas preventivas para evitar que os elevadores das estações de metrô fiquem sem funcionar (achado 04); IV - alertar: a) o Exmo. Sr. Governador de que a ausência de definições de ações e metas relativas à acessibilidade no Programa Viver sem Limite compromete o monitoramento da política pública, bem como a mensuração dos resultados (achado 02); b) a Casa Civil e a SEDESTMIDH de que o sucesso do Plano Distrital para Pessoas com Deficiência, "Viver sem Limite", depende de sua coordenação conjunta e atuação junto aos demais responsáveis (achado 02); V - dar ciência do Relatório de Auditoria de fls. 505/646, do relatório/voto da Relatora e desta decisão ao Exmo. Sr. Governador do Distrito Federal, à Casa Civil, à SEMOB, à SEDESTMIDH, à SEGETH, à SES, à SEDF, à SEJUS, à AGEFIS, à NOVACAP, à TERRACAP, à CODHAB, ao DETRAN/DF, ao PROCON, à PCDF, à DFTRANS, ao METRÔ e, ainda, ao Conselho de Arquitetura e Urbanismo do Distrito Federal - CAU/DF, ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e à Câmara Legislativa do Distrito Federal; VI - dar ciência desta decisão ao MPJTCDF; VII - autorizar o retorno dos autos à SEAUD, para as providências pertinentes.

Presidiu a sessão o Presidente, Conselheiro RENATO RAINHA. Votaram os Conselheiros MANOEL DE ANDRADE, ANILCÉIA MACHADO, INÁCIO MAGALHÃES FILHO, PAULO TADEU, PAIVA MARTINS e MÁRCIO MICHEL. Participou o representante do MPJTCDF Procurador MARCOS FELIPE PINHEIRO LIMA.

SALA DAS SESSÕES, 08 de Setembro de 2016



Olavo Medina
Secretário das Sessões



Antonio Renato Alves Rainha
Presidente