



PRESIDÊNCIA DO CONSELHO DE MINISTROS

DSATS GABINETE DO MINISTRO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES

A Secretária-Geral

25/6/04

A DAPLEN

A Directora de Serviços

Exm.<sup>a</sup> Senhora  
Secretária Geral da Assembleia da  
República

Of. 5243/MAP/04

22.Jun.2004

Assunto: **Resposta ao Requerimento n.º 676/IX/2ª**

Por determinação de Sua Excelência o Ministro dos Assuntos Parlamentares, junto envio a resposta dada por Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação, ao requerimento melhor identificado em epígrafe, apresentado pelos Senhores Deputados Carlos Carvalhas e Bernardino Soares (PCP).

Com os melhores cumprimentos

O Chefe do Gabinete,

(Rui Crull Tabosa)

/nl

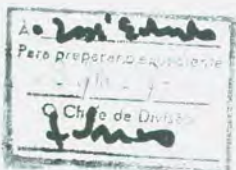


Gabinete da Secretária-Geral

25/06/04

Proc.º n.º 3

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA  
Direcção de Serviços de Apoio Técnico e de Secretariado  
Entrada N.º 01429 em 24/06/04





MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

*Gabinete do Ministro*

*hjd*

GABINETE DO MINISTRO DOS ASSUNTOS PARLAMENTARES
Entrada N.º <u>2233</u>
Processo N.º <u>1616/2004</u>

Exm<sup>o</sup> Senhor  
Chefe do Gabinete de Sua Excelência o  
Ministro dos Assuntos Parlamentares

Proc<sup>o</sup> 3.1/2004

6698

15. JUN. 2004

**Assunto:** REQUERIMENTO N.º 676/IX/2.ª DOS SENHORES DEPUTADOS CARLOS CARVALHAS E BERNARDINO SOARES (PCP)  
ELIMINAÇÃO DE BARREIRAS ARQUITECTÓNICAS PARA PESSOAS COM REUZIDA MOBILIDADE

Em resposta ao requerimento identificado em epígrafe, encarrega-me Sua Excelência o Ministro das Obras Públicas, Transportes e Habitação de solicitar que seja transmitido a Sua Excelência o Ministro dos Assuntos Parlamentares o seguinte:

Segundo informação do Laboratório Nacional de Engenharia Civil, verifica-se uma aplicação generalizada do disposto no Decreto-Lei n.º 123/97 nos edifícios e espaços públicos que foram projectados e construídos após a sua entrada em vigor.

Considerando que a grande maioria dos novos espaços e edifícios cumpre o DL 123/97, que existem municípios com elevado grau de aplicação do DL 123/97, que este foi o primeiro diploma português a impor condições de acessibilidade e que hoje existe um crescente nível de sensibilização e informação sobre a questão da acessibilidade (em parte devido à atenção que o DL 123/97 motivou), o balanço de aplicação deste diploma é positivo, estando o Governo empenhado na correcção das dificuldades que se verificaram na aplicação deste diploma e em corrigi-las, por ambicionar a um mais rápido ritmo de melhoria das condições de acessibilidade de todos os cidadãos.

No caso de intervenções realizadas em zonas urbanas consolidadas e em edifícios antigos, surgiram situações em que não foi possível assegurar o cumprimento integral deste diploma, cuja aplicação envolve o esforço do Governo, dos municípios, de entidades empregadoras e dos cidadãos em geral. Assim, o Grupo de Trabalho para a Acessibilidade está encarregue de identificar problemas encontrados na aplicação do DL 123/97 e de apresentar soluções para a sua mais eficaz aplicação. Nesse sentido, continuará a inquirir os municípios, a fim de concluir a caracterização do nível de



MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES E HABITAÇÃO

*Gabinete do Ministro*

aplicação deste diploma, bem como a avaliação do nível de acessibilidades do município.

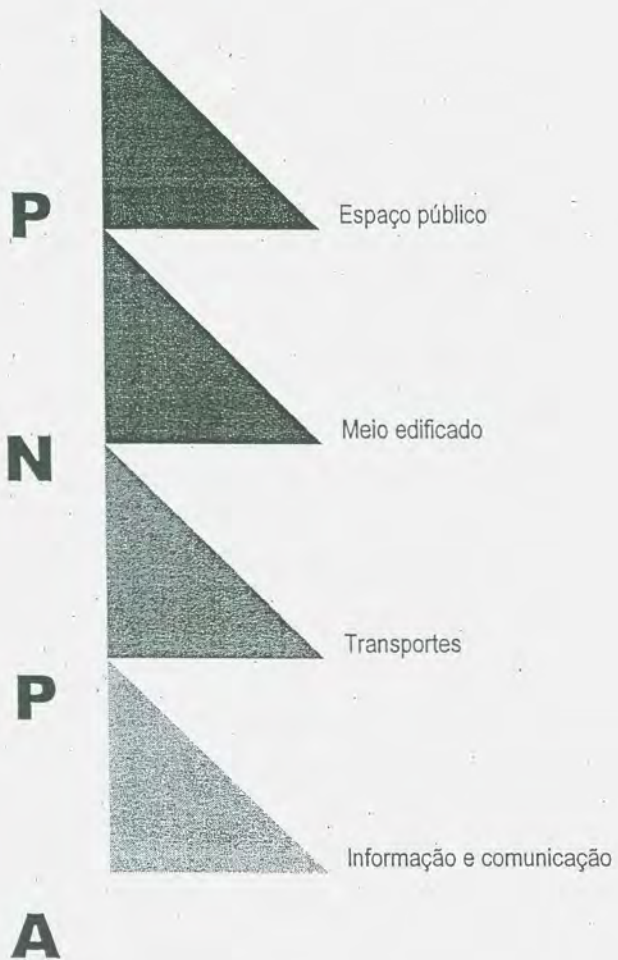
O interesse e a visibilidade que este tema tem vindo a merecer são positivos, por se ter tornado uma prioridade social e política. É importante, contudo, assentar no princípio de que a promoção da acessibilidade constitui uma obrigação que compete a todos - Estado, municípios, organizações não governamentais, entidades empregadoras, cidadãos em geral. O Grupo de Trabalho para a Acessibilidade apresentará brevemente ao Governo um conjunto de medidas e propostas no sentido de colmatar as eventuais falhas de aplicação do DL 123/97, cujo balanço está também a efectuar.

Com os meus melhores cumprimentos

A Chefe do Gabinete

Gabriela Seara

/MC



*Proposta de*

## PLANO NACIONAL DE PROMOÇÃO DA ACESSIBILIDADE

**GRUPO DE TRABALHO PARA A ACESSIBILIDADE**

Secretariado Nacional para a Integração e Reabilitação de Pessoas com Deficiência

Secretaria de Estado da Administração Local

Secretaria de Estado da Habitação

Secretaria de Estado do Ordenamento do Território

Secretaria de Estado dos Transportes

Unidade de Missão, Inovação e Conhecimento da Presidência do Conselho de Ministros

Ordem dos Arquitectos (observador)

Lisboa, 17 de Fevereiro de 2004

Proposta de Plano

## ÍNDICE

INTRODUÇÃO .....	1
Enquadramento legal .....	3
Natureza do problema .....	4
Vantagens da promoção da acessibilidade .....	5
Objectivo e estrutura .....	6
1. ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE .....	8
1.1 Sensibilização, informação e formação .....	8
1.1.1 Sensibilização .....	8
1.1.2 Informação .....	9
1.1.3 Formação .....	10
1.2 Espaço público e meio edificado .....	10
1.2.1 Espaço público .....	10
1.2.2 Edifícios de utilização pública .....	11
1.2.3 Edifícios de habitação .....	11
1.2.4 Edifícios onde se situam locais de trabalho .....	12
1.2.5 Edifícios antigos .....	13
1.3 Transportes .....	13
1.3.1 Transporte individual em veículo adaptado .....	13
1.3.2 Transporte em metropolitano .....	14
1.3.3 Transporte ferroviário .....	15
1.3.4 Transporte em autocarro .....	17
1.3.5 Transporte especial .....	18
1.3.6 Transporte em táxi .....	19
1.3.7 Transporte fluvial .....	20
1.3.8 Transporte aéreo .....	21
1.4 Investigação e cooperação internacional .....	22
1.5 Participação .....	22
1.6 Aplicação, controlo e coordenação .....	23
2. PRINCÍPIOS E OBJECTIVOS .....	24
2.1 Princípios .....	24
2.2 Objectivos .....	24
2.2.1 Sensibilizar, informar e formar .....	24
2.2.2 Assegurar a acessibilidade no espaço público e no meio edificado .....	25
2.2.3 Promover a acessibilidade nos transportes .....	26
2.2.4 Apoiar a investigação e a cooperação internacional .....	29
2.2.5 Fomentar a participação .....	29
2.2.6 Garantir a aplicação, o controlo e a coordenação .....	29
3. LINHAS, MEDIDAS E ACÇÕES .....	30
3.1 Período de 2004 a 2006 .....	30
Linha 1 – Sensibilizar, informar e formar .....	30
Linha 2 – Assegurar a acessibilidade no espaço público e no meio edificado .....	33
Linha 3 – Promover a acessibilidade nos transportes .....	36
Linha 4 – Apoiar a investigação e a cooperação internacional .....	43
Linha 5 – Fomentar a participação .....	44
Linha 6 – Assegurar a aplicação, o controlo e a coordenação .....	44
3.2 Período de 2007 a 2010 .....	45
4. APLICAÇÃO .....	47
4.1 Orgânica de implementação .....	47
4.2 Calendarização .....	47
ANEXO 1 – ACRÓNIMOS .....	51
ANEXO 2 – LEGISLAÇÃO EM VIGOR APLICÁVEL AO TEMA DA ACESSIBILIDADE .....	53

## INTRODUÇÃO

A acessibilidade ao meio físico edificado, aos transportes e às tecnologias da informação e das comunicações, a par da mudança de atitudes da população em geral face às pessoas com deficiência, constitui uma condição indispensável para o exercício dos direitos de cidadania por parte destes cidadãos.

A promoção da acessibilidade é uma questão chave para atingir os quatro objectivos da estratégia do Conselho Europeu de Lisboa: aumentar a competitividade, alcançar o pleno emprego, reforçar a coesão social e promover o desenvolvimento sustentado.

Tal como referido no Relatório da Comissão Europeia "2010: Uma Europa Acessível a Todos" (Outubro 2003), a acessibilidade deve ser considerada de forma global e integrada em todos os domínios da acção política (construção, saúde, segurança no trabalho, tecnologias da informação e da comunicação, concursos públicos para adjudicação de equipamentos, estudos ou trabalhos, educação, etc.) e deve concretizar-se em coordenação com todos os agentes envolvidos (da política social, do planeamento urbano e do território, das tecnologias da informação e das comunicações, da construção civil, dos transportes e outros).

O Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade (PNPA) constitui um instrumento estruturante das medidas que visam a melhoria da qualidade de vida de todos os cidadãos e, em especial, a realização dos direitos de cidadania das pessoas com necessidades especiais.

O meio urbano, as edificações, os transportes e as tecnologias da informação e das comunicações constituem o palco para a vida dos cidadãos e das suas comunidades, e a adequação desse palco às necessidades destes actores tem implicações directas na sua mobilidade, no seu conforto, na sua segurança e nas suas oportunidades.

Para dar boa resposta a tais necessidades, é fundamental que a concepção, construção e gestão destes suportes físicos se baseiem na diversidade humana, e não numa ideia abstracta de "Homem Padrão" que, em rigor, representa apenas uma minoria.

Nesse sentido, a Acessibilidade é condição essencial para assegurar a todos os cidadãos uma igual oportunidade de participar na vida social, económica, cultural e política da sua comunidade, de uma forma directa, imediata, permanente e o mais autónoma possível.

A existência de barreiras à acessibilidade é um factor concreto de discriminação, que condiciona o exercício de direitos de cidadania consagrados na Constituição Portuguesa, como o direito à Qualidade de Vida, à Liberdade de Expressão e Associação, à

Informação, à Dignidade Social e à Capacidade Civil e à igualdade de oportunidades no acesso à Educação, à Saúde, à Habitação, ao Lazer e Tempo Livre e ao Trabalho.

Essas barreiras promovem a exclusão social, acentuam preconceitos e favorecem práticas discriminatórias, prejudicando nomeadamente as pessoas com deficiência e os mais idosos.

Sublinhe-se que, para além de ser um imperativo de cidadania, a promoção da Acessibilidade é, também, uma oportunidade para inovar e para promover a qualidade, a sustentabilidade e a competitividade:

- A Acessibilidade é um critério objectivo de qualidade de edifícios, espaços públicos, infra-estruturas de transportes colectivos e tecnologias da informação e das comunicações, e da sua introdução decorrem, por regra, ganhos de funcionalidade e operacionalidade.
- Permitindo o uso da autonomia possível, a Acessibilidade é um factor de sustentabilidade, sobretudo tendo em conta que, devido ao envelhecimento demográfico, a população com necessidades especiais está a aumentar. Não é inevitável que necessidades especiais se transformem em necessidades de apoio. Ao prejudicar a autonomia da pessoa idosa, a educação e a formação dos jovens ou o emprego da pessoa com deficiência, as barreiras têm de ser compensadas pela multiplicação de apoios, e o peso das compensações recai sobre a Família e sobre o Estado, ou seja, sobre todos os Cidadãos.
- A promoção da Acessibilidade pode também trazer benefícios para a competitividade de certos sectores da Economia. No sector do turismo, por exemplo, têm crescente importância os turistas idosos e os participantes em congressos internacionais, que constituem mercados cada vez mais exigentes nesta matéria. Por seu lado, o comércio local beneficia por regra de um espaço público mais acessível, confortável e seguro.
- De acordo com a Comunicação da Comissão: "Igualdade de Oportunidades para as Pessoas com Deficiência: Plano de Acção Europeu" (COM (2003) final) de 30.10.2003, "a concepção e a construção de edifícios que respeitem o design universal permitem [...] um acesso melhor e efectivo ao local de trabalho [que] permitirá aos trabalhadores com deficiência manterem o seu acesso ao mercado de trabalho e participarem de forma útil na vida económica e social."

A promoção da Acessibilidade constitui, portanto, um desafio e uma oportunidade que não se limita - nem deve ser limitada - ao sector social, possuindo relevância em vários domínios de intervenção do Estado, do Poder Local, da Sociedade Civil e da Economia.

O PNPA pretende, nesse contexto, estabelecer as bases para uma política integrada e coordenada de promoção da Acessibilidade em Portugal durante o período de 2004 a



2010; constituindo-se como um referencial aglutinador de iniciativas dos diferentes actores da Sociedade Portuguesa.

É possível registar, na última década, uma evolução positiva do País em relação a esta matéria, concretizada através da legislação, de investimentos públicos e de uma mudança gradual, mas segura, de atitudes. O Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade dará um o impulso decisivo a esta tendência.

#### Enquadramento legal

A intervenção do Estado na promoção da acessibilidade decorre da Constituição da República Portuguesa, da Lei de Bases da Prevenção e da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, e da integração nas organizações internacionais.

A Constituição da República Portuguesa proclama o princípio da igualdade e consagra para todos os cidadãos o direito à qualidade de vida, à habitação, à educação, à cultura e ciência, à fruição e criação cultural, à cultura física e ao desporto. A Constituição da República Portuguesa define os deveres do Estado em relação aos cidadãos com deficiência, afirmando no n.º 2 do Artigo 71º que o Estado se obriga "a realizar uma política nacional de prevenção e de tratamento, reabilitação e integração dos cidadãos portadores de deficiência e de apoio às suas famílias, a desenvolver uma pedagogia que sensibilize a sociedade quanto aos deveres de respeito e solidariedade para com eles e a assumir o encargo da efectiva realização dos seus direitos, sem prejuízo dos direitos e deveres dos pais ou tutores".

A Lei de Bases da Prevenção e da Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência (aprovada pela Lei n.º 9/89, de 2 de Maio), visa a promoção e a garantia dos direitos que a Constituição da República Portuguesa consagra às pessoas com deficiência e estabelece no Artigo 16º que é da responsabilidade do Estado a definição de "uma política nacional de reabilitação contendo as medidas a adoptar, bem como planos integrados de acção que encontrem desenvolvimento no âmbito das políticas sectoriais a levar a efeito pelos vários departamentos governamentais"<sup>1</sup>.

Portugal subscreveu e aceitou orientações para a promoção da acessibilidade emanadas por diversas organizações internacionais nas quais se encontra integrado, como a Organização das Nações Unidas e suas agências especializadas (Programa Mundial de Acção Relativo às Pessoas Deficientes entre 1983-1992 e Normas sobre igualdade de oportunidades para as Pessoas com Deficiência A/RES/48/96, de 4 de Maio de 1994), o Conselho da Europa (Uma Política Coerente para a Reabilitação das Pessoas com Deficiência - Recomendação n. 7 [92] 6 de 9 de Abril e Acessibilidade: Princípios e

---

<sup>1</sup> Está em fase de aprovação a nova Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência.

Linhas Directrizes – 1994), a Conferência Europeia dos Ministros de Transportes (Carta sobre o acesso aos serviços de transportes e infra-estruturas) e a União Europeia (Comunicação da Comissão ao Conselho, ao Parlamento Europeu e ao Comité Económico Social e ao Comité das Regiões – Rumo a uma Europa sem Barreiras para as Pessoas com Deficiência – Resolução e Acessibilidade para Pessoas com Deficiência, Dezembro de 2002 e Plano de Acção e Europe 2002. Junho de 2000):

Cumpra ainda referir que a política nacional respeitante à inclusão social consubstancia-se no Plano Nacional de Acção para a Inclusão (PNAI), que tem vindo a consagrar medidas relativas à criação da acessibilidade. No PNAI de 2001/2003, apontava-se como medida prioritária *"incorporar ideias de acessibilidade, de desenho de utilização universal, enquanto custo natural de projectos, políticas e investimentos a todos os níveis e em todos campos de intervenção social"*. A segunda geração do PNAI 2003/2005, em curso, estabelece como instrumento fundamental para favorecer a integração social das pessoas com necessidades especiais a elaboração de um *"Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade"*.

#### **Natureza do problema**

A promoção da acessibilidade beneficia todos os cidadãos, proporcionando melhores condições de segurança, conforto e funcionalidade. Relativamente ao meio edificado, aos transportes e às comunicações a eliminação das barreiras é sentida de forma mais acentuada por todos aqueles que têm necessidades especiais.

Entende-se por pessoa com necessidades especiais alguém que se confronte com barreiras ambientais que a impedem de participar activa e integralmente como cidadão, por motivos, permanentes ou temporários, de saúde ou de deficiências do foro intelectual, emocional, sensorial, físico ou comunicacional.

O leque das pessoas com necessidades especiais inclui pessoas com mobilidade condicionada (pessoas em cadeiras de rodas, pessoas incapazes de andar ou que não conseguem percorrer grandes distâncias), pessoas com deficiências sensoriais (incluindo pessoas cegas e pessoas surdas), pessoas com dificuldades cognitivas e de aprendizagem, e outras formas de incapacidade como sejam asma, obesidade e problemas de orientação.

Se considerarmos o percurso de vida de uma pessoa, verificamos que em algum momento da sua vida ela teve ou poderá vir a ter necessidades especiais. Uma criança tem uma pequena estatura e força física reduzida, um jovem que mude de casa tem de transportar mobílias e outros grandes volumes, uma senhora grávida cansa-se com maior facilidade, uma mãe com uma criança de colo necessita de a transportar num carrinho de bebé, um casal com filhos necessita de abastecer a sua casa transportando

muitos sacos de compras, uma pessoa de meia-idade tende a ter uma vida mais sedentária o que reduz a sua resistência física e favorece a obesidade, um idoso tende a ter uma menor capacidade visual ou auditiva, etc. A esta constatação acresce que, em qualquer altura da vida uma pessoa pode ter um acidente ou doença e ficar temporária ou permanentemente com necessidades especiais.

As pessoas com necessidades especiais podem ter não apenas limitações de acessibilidade física mas também de acessibilidade à informação e à comunicação. Este último aspecto revela-se de grande importância, pois o potencial de inclusão para as pessoas com necessidades especiais reside precisamente no nível de acesso à informação e à comunicação, nomeadamente às novas tecnologias.

Por último, constata-se que população com necessidades especiais tem tendência a aumentar em consequência do aumento da esperança de vida e da taxa de acidentes (de viação, de trabalho, domésticos e mesmo em práticas de desporto e lazer).

#### **Vantagens da promoção da acessibilidade**

A promoção da acessibilidade tem vantagens a diversos níveis para os cidadãos, para a comunidade e para o Estado, nomeadamente:

- 1) *Participação* – As pessoas com necessidades especiais estão envolvidas em todos os domínios de actividade da nossa sociedade, tais como, a administração, a saúde, a indústria, a investigação, o comércio, etc. A sua representatividade na sociedade é significativa e tem tendência a aumentar no futuro. Pretende-se assegurar que o exercício pleno de cidadania e a participação activa de todos os cidadãos nos diversos domínios da sociedade constitua um factor de progresso.
- 2) *Integração* – Actualmente, muitas pessoas são obrigadas no percurso da suas vidas a deixar os seus empregos ou habitações porque enfrentam limitações de acesso. Outras pessoas que têm necessidades especiais vivem vidas limitadas ao uso de alguns espaços e à disponibilidade de auxílio de outros. Por fim, existem ainda pessoas que estão confinadas a instituições de solidariedade social. Pretende-se assegurar ao maior número possível de cidadãos a possibilidade de viverem integrados na sua comunidade em situações de igualdade de oportunidades.
- 3) *Qualidade de vida* – Com a supressão das barreiras as pessoas com necessidades especiais podem usufruir de todos os espaços e serviços da comunidade com autonomia e segurança, os seus familiares e amigos vêem reduzida a necessidade de prestar auxílio, e as pessoas em geral dispõem de espaços e serviços mais cómodos e fáceis de utilizar. Pretende-se contribuir

para que os espaços serviços ofereçam condições de funcionalidade, segurança e conforto a todos os cidadãos, proporcionando uma melhoria da qualidade de vida.

- 4) *Economia e competitividade* – A existência de barreiras constitui um encargo para a sociedade, que se expressa na redução de produtividade, na atribuição de subsídios de integração, na criação de serviços de apoio e na realização de intervenções de adaptação. Por outro lado, a existência de condições de acessibilidade constitui uma mais valia económica na medida em que aumenta o número de potenciais clientes. Pretende-se assegurar uma vida mais autónoma e independente a todos os cidadãos, o que implicará menores encargos.

### Objectivo e estrutura

O Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade tem como objectivo estabelecer as bases para uma política integrada e coordenada de promoção da acessibilidade em Portugal durante o período de 2004 a 2010.

O PNPA aborda as vertentes do meio urbano, das edificações e dos transportes. O plano integra também algumas acções relacionadas com a acessibilidade à informação e à comunicação, mas esta vertente encontra-se desenvolvida no "*Plano Nacional para a Participação dos Cidadãos com Necessidades Especiais na Sociedade da Informação*" (Recomendação do Conselho de Ministros 110/2003 de 12 Agosto).

O PNPA contém a análise das actuais condições de acessibilidade, os principais objectivos de acessibilidade a atingir durante o seu período de aplicação, um conjunto de medidas e acções concretas para a prossecução desses objectivos e uma proposta de orgânica de implementação e de calendarização das acções.

As medidas e acções propostas no PNPA foram definidas com base no diagnóstico da situação actual e tendo em consideração a prioridade para a melhoria das condições de acessibilidade, bem como, a viabilidade financeira dos investimentos necessários à sua concretização. Note-se que o PNPA não visa esgotar todas as acções a desenvolver nesta matéria, mas constituir um referencial aglutinador de iniciativas dos diferentes actores da Sociedade Portuguesa.

A aplicação do PNPA considera dois horizontes temporais. Para o período de 2004 a 2006 são definidas as medidas e acções concretas, indicando os respectivos prazos de concretização e promotores. As acções para o período de 2007 a 2010 serão definidas durante o segundo semestre de 2006 em função de um ponto de situação sobre a aplicação do PNPA. Embora os objectivos pretendidos com a aplicação do PNPA se enquadrem no período 2004-2010, a definição destes dois horizontes temporais



resultou de se considerar importante definir medidas e ações concretas e exequíveis, o que é difícil a uma distância superior a três anos.

## 1. ANÁLISE DAS CONDIÇÕES DE ACESSIBILIDADE

Actualmente as pessoas com necessidades especiais encontram sérias dificuldades e, em muitos casos, impossibilidade de utilizar os espaços públicos, os edifícios e os transportes.

Esta situação deve-se à conjugação de diversos factores, dos quais se destacam: o âmbito restrito da legislação; o incumprimento pontual da legislação existente; a morosidade na realização das intervenções para condições de acessibilidade no espaço público, meio edificado e transportes; a reduzida formação de técnicos e profissionais; e por último, a reduzida sensibilização da população.

Todavia, existe um conjunto de aspectos e posicionamentos do Estado e de outras entidades que evidenciam que a promoção da acessibilidade das pessoas com necessidades especiais constitui um objectivo com importância crescente, nomeadamente, estão em elaboração diversas iniciativas legislativas, e assiste-se simultaneamente à mudança de atitudes de largos estratos da população portuguesa. Para este facto, muito contribuiu a comemoração durante o ano de 2003 do Ano Europeu da Pessoa com Deficiência.

Apesar deste destaque que a promoção da acessibilidade hoje merece, pode concluir-se do diagnóstico realizado que ainda existe um longo caminho a percorrer para se alcançar um Habitat acessível a todos. É portanto necessário dar continuidade ao trabalho em curso, com um atitude mais determinada e seguindo uma linha de intervenção mais eficaz.

### 1.1 Sensibilização, informação e formação

#### 1.1.1 Sensibilização

Existe uma sensibilização crescente na sociedade portuguesa para a importância da promoção da acessibilidade, fruto de um esforço de divulgação realizado por organismos públicos mas também por instituições representativas da comunidade de pessoas com deficiência. A comemoração em 2003 do Ano Europeu da Pessoa com Deficiência contribuiu – a par de várias conferências, exposições e campanhas realizadas nos últimos anos – para a maior atenção que está a ser dada a esta questão.

Persiste, contudo, algum desconhecimento na população em geral sobre as necessidades especiais das pessoas de necessidades especiais.

Persiste, igualmente, a ideia de que a supressão das barreiras físicas favorece apenas os cidadãos com deficiência, como as pessoas em cadeira de rodas e os cegos. Só

muito lentamente esta ideia começa a ser substituída pelo conceito mais recente de Desenho Universal, que estende as vantagens da acessibilidade autónoma a todas as pessoas, independentemente da sua idade, estatura, capacidades, deficiências, ou outras características.

### 1.1.2 Informação

Ao longo dos últimos anos, o Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência (SNRIPD) tem desenvolvido uma intensa actividade de divulgação e de informação que se concretizou nomeadamente nas seguintes iniciativas:

- 1) edição e divulgação de folhetos e outras publicações com informação de apoio à promoção da acessibilidade das pessoas com necessidades especiais, nomeadamente sobre, habitação, estacionamento, transportes, locais de trabalho e de conferência.
- 2) edição e divulgação de legislação nacional e comunitária sobre pessoas com necessidades especiais.
- 3) publicação de um manual de bons exemplos de acessibilidade em edifícios e espaços públicos portugueses;
- 4) desenvolvimento de uma base de dados de acessibilidade a nível nacional de onde retirou elementos para a edição de Guias de Turismo Acessível para todo o espaço continental;
- 5) promoção e/ou participação em numerosas acções de informação do meio técnico nacional (Associações Profissionais dos Arquitectos e Engenheiros, Autarquias, Universidades) sobre as necessidades de acessibilidade das pessoas com necessidades especiais, focando em particular a aplicação do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio;
- 6) acompanhamento os trabalhos de redes internacionais sobre a problemática das pessoas com necessidades especiais e divulgação em Portugal de novas ideias sobre esta temática;
- 7) dispõe de uma biblioteca aberta ao público, que contém milhares de publicações sobre a temática da acessibilidade.

Em complemento, diversas organizações não governamentais têm também desenvolvido acções de informação sobre estes temas;

Considera-se que este esforço de produção e divulgação de informação tem tido como principal resultado a crescente sensibilização da sociedade portuguesa para a importância da acessibilidade das pessoas com necessidades especiais.

### 1.1.3 Formação

Em Fevereiro de 2001, Portugal subscreveu a Resolução ResAP (2001) 1 do Conselho da Europa, sobre a introdução dos princípios do desenho para todos nos programas de formação do conjunto das profissões relacionadas como o meio edificado. Apesar disso, a formação, tanto universitária como de pós-graduação, do conjunto das profissões relacionadas com o meio edificado não contempla na maioria dos casos os temas da acessibilidade e do desenho universal.

Recentemente foi assinado um Protocolo entre o SNRIPD e a Ordem dos Arquitectos, visando uma cooperação permanente sobretudo na área da divulgação da legislação e no estudo de novos imperativos em matéria de acessibilidade. Entretanto a Ordem dos Arquitectos integrou já em 2003 a "*Acessibilidade e o Desenho Universal*" no programa de formação complementar ministrada na fase de estágio a todos os seus novos membros, tendo por sua iniciativa ministrado formação nestas áreas.

Ao nível da formação sobre "Atendimento a Pessoas com Deficiência", foram realizadas acções de formação junto dos operadores de transportes públicos, nomeadamente, táxis, CP, METRO, TAP, TRANSTEJO e Rodoviárias.

## 1.2 Espaço público e meio edificado

### 1.2.1 Espaço público

Os espaços públicos das nossas cidades não são em geral acessíveis. Este facto deve-se a vários motivos.

Em primeiro lugar, até há poucos anos não existia uma verdadeira preocupação com a acessibilidade das pessoas com necessidades especiais. Apenas em 1997 foi promulgado o Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, que define especificações de acessibilidade aos espaços públicos, aos edifícios públicos e aos edifícios e estabelecimentos que recebem público. Não obstante não existirem dados definitivos é notório que persiste ainda um extenso espaço público urbano anterior a 1997 que carece de intervenção.

Em segundo lugar, mesmo nas novas expansões urbanas e remodelações totais de espaços públicos existentes observam-se algumas situações de incumprimento das disposições do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio.

Em terceiro lugar, o ritmo de intervenção com vista a conferir condições de acessibilidade aos espaços públicos existentes não tem sido suficiente para realizar todas as adaptações dentro do período de transição de sete anos definido no Decreto-Lei n.º 123/97, pelo que se afigura que persistirão numerosas situações de incumprimento no final desse período.



Finalmente, algumas intervenções de promoção da acessibilidade que têm sido realizadas no espaço público existente caracterizam-se frequentemente por conjugarem alguns dos seguintes aspectos:

- serem pontuais, desintegradas de um plano de conjunto e descontínuas no tempo e no espaço;
- exibirem falta de rigor na aplicação das normas existentes;
- não se articularem eficazmente com as políticas de gestão do espaço, o que leva a que na prática ao aparecimento de novas barreiras;
- apresentarem falta de harmonia nas soluções adoptadas;
- encararem a fase de projecto como a única em que a acessibilidade está em causa, esquecendo a importância da intervenção nas fases de licenciamento, obra, fiscalização e gestão.

Contudo, deve também referir-se que existem alguns municípios com experiências positivas de supressão das barreiras físicas no espaço público.

### **1.2.2 Edifícios de utilização pública**

Existe uma elevada percentagem de edifícios públicos e de utilização pública que são total ou parcialmente inacessíveis a pessoas com necessidades especiais. Estes edifícios pertencem à administração pública central (ex., centros de saúde, escolas, museus, tribunais, repartições de finanças, etc.), à administração pública local (ex., sedes e serviços de municípios e juntas de freguesia, etc.) e aos privados (ex., hotéis, cinemas, restaurantes, lojas, etc.).

Este facto deve-se a três razões principais:

- terem sido realizadas poucas intervenções de adaptação para assegurar a acessibilidade dos edifícios existentes;
- em algumas situações as especificações legais de acessibilidade não foram integralmente cumpridas no desenvolvimento do projecto dos novos edifícios;
- mesmo nos edifícios novos concebidos de acordo com as especificações legais de acessibilidade existem barreiras físicas pontuais resultantes de erros de projecto, de construção, ou de gestão do espaço.

### **1.2.3 Edifícios de habitação**

Segundo os Censos de 2001, apenas um terço dos edifícios de habitação não é acessível. No entanto, se restringirmos este universo aos edifícios de habitação com mais de um piso a percentagem dos edifícios não acessíveis sobe para cerca de 43%. Tomando em consideração que cerca de 70% das habitações se localizam em edifícios

com mais do que um piso, podemos concluir que cerca de 40% das habitações não são acessíveis. Os resultados dos Censos de 2001 indicaram também que 37,4% das pessoas com deficiência residia em edifícios não acessíveis.

Estes são dados merecem contudo alguma reserva e carecem de um desenvolvimento mais aprofundado, visto que a introdução dos temas da deficiência e da acessibilidade em estudos com o carácter, a escala e a metodologia do Censos 2001 origina questões de grande complexidade científica.

Na realidade existe a percepção generalizada de que uma parte muito significativa das habitações do parque habitacional português tem barreiras à acessibilidade. Afigura-se que este facto se fica a dever a uma conjugação de factores, nomeadamente, a ausência de legislação que defina as condições de acessibilidade nos edifícios de habitação, a pouca importância que os intervenientes no sector da construção de habitação (promotores, construtores e compradores) ainda atribuem a este aspecto, e a reduzida formação neste área dos técnicos que projectam e constroem os edifícios.

Todavia, começa a observar-se que a acessibilidade é por vezes apresentada como argumento de venda na publicidade dos alguns novos empreendimentos habitacionais.

Na ausência de legislação que defina as condições de acessibilidade nos edifícios de habitação e com vista a superar esta falta de habitação acessível, alguns municípios possuem programas de intervenção que apoiam a realização de obras de adaptação e/ou instalação de ajudas técnicas nas habitações de pessoas com necessidades especiais. Em complemento, alguns dos municípios que promovem a construção de "Habitação de custo controlado" para alojar populações em que existem pessoas com necessidades especiais prevêm a existência de um número adequado de fogos acessíveis.

#### **1.2.4 Edifícios onde se situam locais de trabalho**

Também não existem levantamentos sobre as condições de acessibilidade dos edifícios onde se situam os locais de trabalho, mas o conhecimento geral do parque edificado permite afirmar que a maioria dos edifícios de escritórios e as unidades fabris não são acessíveis.

Esta situação contrasta com as comprovadas vantagens ao nível económico e social do emprego de pessoas com deficiência e com a crescente abertura do tecido empresarial nesta matéria.

Não existe legislação que defina as condições de acessibilidade das pessoas com necessidades especiais aos locais de trabalho. A promoção da acessibilidade nos locais de trabalho é realizada através da atribuição de subsídios destinados: a assegurar a eliminação de obstáculos físicos que impeçam ou dificultem o acesso e a mobilidade no

local de trabalho de pessoas com deficiência, e a adaptar os equipamentos ou postos de trabalho de forma a ultrapassar as dificuldades funcionais dos trabalhadores com deficiência. Estes subsídios são concedidos aos empregadores que admitam pessoas com deficiência ou mantenham nos seus quadros trabalhadores que tenham adquirido deficiência e cujas limitações o justifiquem.

### **1.2.5 Edifícios antigos**

Nos edifícios mais antigos, a intenção de promover a acessibilidade conduz, por vezes, a situações de difícil execução ou que exigem meios financeiros desproporcionados. A adaptação do edificado pode, igualmente, em alguns casos, colocar em causa a necessidade de preservar o património arquitectónico. Contudo existem hoje no mercado soluções técnicas que permitem intervenções não definitivas.

## **1.3 Transportes**

O diagnóstico de situação dos transportes contém o enquadramento legal existente aplicável ao sector e procura caracterizar o panorama actual, cobrindo o transporte individual em veículo adaptado, o transporte em metropolitano (incluindo metropolitano ligeiros), o transporte ferroviário, o transporte em autocarro, o transporte especial, o transporte em táxi, o transporte fluvial e o transporte aéreo.

### **1.3.1 Transporte individual em veículo adaptado**

Existem no mercado diversos veículos e adaptações que permitem a pessoas com deficiência motora utilizar o transporte individual, seja como condutores ou como passageiros. Trata-se de veículos e adaptações com custos elevados, cuja aquisição é objecto de benefícios fiscais que se encontram consignados em diversos diplomas legais<sup>2</sup>. Estes dirigem-se à aquisição de veículos ligeiros ou outros equipamentos destinados à mobilidade de pessoas com multideficiência, incluindo a visual, não abrangendo outro tipo de veículos (caso dos comerciais ligeiros) nos casos em que não podem ser utilizados veículos ligeiros, não se encontrando previstas outras participações nos custos inerentes à própria utilização do veículo, para além da isenção de pagamento do imposto de circulação municipal, como sejam seguros e manutenção, limitando o estrato social que pode beneficiar das vantagens oferecidas. Verifica-se também a publicação de regulamentação criando o dístico de identificação de deficiente motor e estabelecendo as condições da sua concessão<sup>3</sup>, e ao mesmo tempo

<sup>2</sup> Decreto-Lei nº 143/78, de 12 de Junho; Decreto-Lei nº 235-D/83, de 1 de Junho; Decreto-Lei nº 110/88, de 2 de Abril; Decreto-Lei nº 103-A/90, de 22 de Março; Decreto-Lei nº 259/93, de 22 de Julho; Folheto da Direcção Geral das Alfândegas.

<sup>3</sup> Portaria 878/81, de 1 de Outubro; Portaria 24/82, de 12 de Janeiro (entretanto revogadas).

permitindo a atribuição de locais de estacionamento exclusivamente reservados às viaturas devidamente identificadas como pertencentes a deficientes motores. Entretanto a legislação que regulamenta o dístico de identificação de deficiente motor encontra-se ultrapassada, com a recente aprovação em sede de Conselho de Ministros, do cartão europeu de estacionamento.

### *1.3.2 Transporte em metropolitano*

#### *Metropolitano de Lisboa*

Das quarenta e uma estações em exploração na rede do Metropolitano de Lisboa, das quais quatro são duplas, vinte e quatro (duas duplas, Baixa e Campo Grande), não dispõem de elevadores que assegurem o acesso entre a superfície, as bilheteiras e as plataformas.

Encontram-se em fase de remodelação seis destas estações, de modo a dotá-las de condições de acessibilidade, restando dezoito nas quais não existe qualquer intervenção ainda programada.

As novas estações construídas ou em fase de construção nas extensões a Odívetas, Falagueira e a Santa Apolónia contemplam a existência de elevadores, carecendo porém de definição no caso de pessoas com deficiência visual.

O interior do material circulante não se encontra adaptado ao transporte de passageiros em cadeira de rodas.

Em todas as estações é necessário implementar a revisão, que já se encontra prevista, dos suportes de informação, incluindo a que se dirige a pessoas com deficiência, incluindo sinalética no pavimento, pictogramas, informação sonora e de texto, sendo também necessário garantir a permanente operacionalidade dos suportes de informação e dos equipamentos mecânicos já instalados.

#### *Metro do Porto*

Atendendo a que se trata de uma intervenção recente, na concepção do Metro do Porto foram já integradas as preocupações com a acessibilidade de pessoas com necessidades especiais.

Todas as estações, sejam de superfície, sejam subterrâneas (neste último caso equipadas com elevadores), dispõem de cais nivelado com as composições e rampas no acesso às plataformas, sendo portanto completamente acessíveis.

As composições oferecem condições de transporte para deficientes motores.

Disponibilizam suportes de informação activos (sonoros e de texto) e a altura dos balcões de atendimento e das máquinas de venda de bilhetes cumprem os requisitos exigíveis.

### *Metro do Mondego*

Encontra-se em fase de lançamento o concurso público internacional com vista à adjudicação da obra do Metro do Mondego, e o caderno de encargos do respectivo concurso prevê no seu clausulado a adequação aos normativos aplicáveis no que se refere à acessibilidade a pessoas com necessidades especiais.

O Metro do Mondego encontra-se ainda a colaborar com o Instituto Pedro Nunes da Universidade de Coimbra no desenvolvimento de um sistema de informação ao passageiro em tempo real, envolvendo todos os operadores de transporte, e também uma nova forma de bilhética integrada, a disponibilizar em telemóvel ou em cartão inteligente.

### *Metro Sul do Tejo*

Encontra-se em construção a primeira fase do empreendimento do Metro Sul do Tejo, sendo a situação idêntica à que se verifica no Metro do Porto e no Metro do Mondego no que se refere à integração das preocupações de acessibilidade de pessoas com necessidades especiais.

Quanto ao material circulante, os respectivos cadernos de encargos respeitam os normativos aplicáveis ao transporte de pessoas com deficiência.

### **1.3.3 Transporte ferroviário**

Nas intervenções realizadas nas instalações ferroviárias após a entrada em vigor do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, têm sido respeitadas as normas referentes à acessibilidade de pessoas com deficiência, incluindo a construção de atravessamentos pedonais desnivelados das vias, equipados de rampas ou elevadores. Todavia o número de intervenções já realizadas e em curso é ainda reduzido face ao universo das instalações fixas ferroviárias em exploração.

Os parques de estacionamento dissuasor que têm vindo a ser construídos junto às estações oferecem o número de lugares de estacionamento destinados a pessoas com deficiência, de acordo com a legislação em vigor, e encontram-se devidamente marcados no pavimento.

Nas estações existentes e objecto de intervenção de remodelação, na linha do Norte, na linha do Algarve, no eixo Norte - Sul e nas linhas suburbanas da Grande Lisboa e do Grande Porto, tem sido aplicado o Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio, no que se refere à acessibilidade a pessoas com necessidades especiais, ao mesmo tempo que tem vindo a ser promovida a normalização da altura das respectivas plataformas nas estações e apeadeiros (90 cm nos eixos suburbanos e 68,5 cm nos restantes), com vista a eliminar os problemas de acesso ao material circulante.

Nos casos em que já houve intervenção, mas onde persiste o desnível entre o material circulante e as plataformas, encontram-se em fase prospectiva de instalação (com protótipo já executado e ensaiado) rampas metálicas fixas para colmatar o desnível e permitir o acesso em cadeira de rodas, sem auxílio.

No que se refere às pessoas com deficiência visual encontra-se autorizado e regulamentado o acesso e transporte gratuito de cães guias<sup>4</sup>, aguardando implementação um projecto, realizado em parceria entre o SNRIPD a ACAPO e a REFER, visando a implementação de um modelo de sinalética para o encaminhamento de pessoas com deficiência visual nas estações.

Todo o material circulante adquirido após 1997 encontra-se adaptado ao transporte de passageiros em cadeira de rodas<sup>5</sup>.

Simultaneamente com a adequação do material circulante ao transporte de passageiros em cadeira de rodas, tem vindo a ser instalada informação sonora e de texto nas estações e no interior das composições, destinada a pessoas surdas e com deficiência visual.

#### ***Linhas suburbanas de Lisboa***

O material circulante existente e não substituído nas linhas suburbanas de Lisboa tem vindo a ser objecto de adaptação, sendo no caso das linhas de Sintra, Cintura e Azambuja, feito o acesso por rampas portáteis. Nestas linhas circulam ainda composições em que o acesso se faz directo à plataforma e disponibilizam dois espaços adaptados ao transporte de passageiros em cadeira de rodas com sistema de imobilização.

Na linha de Cascais o acesso à plataforma faz-se com auxílio, e as composições oferecem dois espaços reservados mas não adaptados.

Nos casos em que o desnível existente obriga a que a entrada/saída se faça com auxílio, aguarda-se aprovação do protótipo e um plano de produção e de instalação faseada das rampas, em simultâneo com a criação de espaços multiusos nas composições ainda não adaptadas.

#### ***Linhas suburbanas do Porto***

No serviço suburbano do Porto que já se encontra em funcionamento (Porto - S. Bento - Caide de Rei, Porto - S. Bento - Ovar) e naquele que se irá iniciar em 2004 (Porto -

---

<sup>4</sup> Portaria n° 83/82, de 19 de Janeiro; Decreto Regulamentar n° 18/82, de 8 de Abril; Despacho n° 19520/98 (2ª série), de 9 de Novembro.

<sup>5</sup> Norma 565-OR da UIC - Indicações para o arranjo de veículos aptos ao transporte de deficientes em cadeira de rodas, 2ª edição, Maio de 2003, (1ª edição em Janeiro de 1987).

Marco de Canaveses, Porto – Braga, Porto – Guimarães e Porto – Aveiro), o material circulante dispõe de rampas amovíveis no interior das composições e oferece dois espaços multiusos com sistema de imobilização de cadeiras de rodas, para além de disponibilizarem informação de texto e sonora, nas estações e no interior das composições, destinada a pessoas surdas e com deficiência visual.

#### *Linhas regionais e interurbanas*

No material circulante em serviço na ligação regional Lisboa - Tomar existem rampas amovíveis no interior das composições e dois espaços multiusos com sistema de imobilização de cadeiras de rodas, tendo sanitário adaptado.

O serviço interurbano e regional realizado em Alfa Pendular dispõe de plataforma elevatória no interior das composições e de espaço para acomodar duas cadeiras de rodas, para além das instalações sanitárias se encontrarem adaptadas.

O restante material circulante em serviço não se encontra adaptado.

#### *1.3.4 Transporte em autocarro*

Encontram-se recenseados no país 9310 veículos licenciados para o transporte público regular de passageiros, em que apenas escassos 2,25% se encontram adaptados ao transporte de pessoas em cadeira de rodas. No universo das empresas que operam transportes regulares nos aglomerados urbanos, totalizando 2408 veículos, a percentagem de veículos adaptados é de 8,68%, sendo nos que operam em Lisboa, Porto e Coimbra, com uma frota total de 1598 veículos, esta percentagem mais elevada, 11,7%.

Não pode deixar de ser referido que para além das limitações impostas à livre utilização pelas pessoas com necessidades especiais nos serviços de transporte público colectivo de passageiros disponíveis, decorrente da desadequação das viaturas ao seu transporte, persiste como factor fundamental, e não menos importante, a impossibilidade em muitos casos de acederem aos locais de paragem e aos interfaces modais, que constituem, especialmente em meio urbano, as principais barreiras físicas à livre circulação de pessoas com necessidades especiais.

Embora se trate globalmente de um processo moroso, a actuação nesta área tem vindo a ser progressiva, ditada pelo grande investimento que as intervenções e a substituição das frotas implica, embora sejam já visíveis algumas alterações quantitativas e qualitativas.

Diversos incentivos têm sido criados pelo Governo visando a progressiva adaptação das instalações fixas de transporte (paragens e interfaces) existentes, de modo a dotá-las de

condições de acessibilidade e plena utilização pelas pessoas com deficiência, seja motora, visual ou auditiva<sup>6</sup>.

Ainda, a evolução sofrida no regime de incentivos e comparticipações não reembolsáveis do Estado destinados à renovação e aquisição/adaptação das frotas de transporte público colectivo de passageiros, atribuindo uma maior comparticipação ou estabelecendo como factor prioritário de atribuição que as viaturas se encontrem adaptadas ao transporte de pessoas com necessidades especiais (veículos dotados de rampas ou elevadores), denota a crescente preocupação com o problema, ao mesmo tempo que são desenvolvidos adequados suportes informativos sobre as condições de acessibilidade aos serviços de transporte, encontrando-se em estudo um sistema de informação ao público - SIGITI (Sistema de Informação Interactiva dos Transportes Interurbanos), que pretende colocar à disposição do público em geral informação georeferenciada e de horários dos transportes públicos a nível nacional, integrando informação relativa às condições de acessibilidade aos serviços de transporte pelas pessoas com deficiência.

#### ***Companhia Carris de Ferro de Lisboa – Carris***

Embora a percentagem de autocarros com piso rebaixado que equipam a frota da Carris (num total de 841 veículos) seja de 24,3%, unicamente 0,5% destes veículos se encontram adaptados e afectos ao serviço exclusivo de transporte especial de pessoas em cadeira de rodas.

#### ***Sociedade de Transportes Colectivos do Porto – STCP***

No serviço prestado pela STCP o cenário é bem melhor, sendo o valor percentual de viaturas com piso rebaixado de 55% da frota em exploração (num total de 627 veículos), e nestes, 51% encontram-se adaptados ao transporte de passageiros em cadeira de rodas (com rampas de acesso e meios de fixação para cadeiras de rodas), prestando algumas linhas informação sonora.

#### ***Sociedade de Transportes Urbanos de Coimbra – STUC***

Nos transportes urbanos de Coimbra 6,4% do total de viaturas em exploração (130 veículos) encontram-se adaptadas ao transporte de passageiros em cadeira de rodas.

### ***1.3.5 Transporte especial***

As dificuldades sentidas pelas pessoas com necessidades especiais, na actual conjuntura da oferta de transportes acessíveis, prendem-se com a escassa alternativa de

---

<sup>6</sup> alínea g) e alínea i) do parágrafo 1º do Despacho Normativo nº 44-A/98, de 18 de Junho.



transporte especial em viaturas adaptadas que as empresas de transporte, em especial as urbanas, proporcionam. Algumas acções foram empreendidas pelos três maiores operadores de transporte público urbano, em Lisboa, Porto e Coimbra, embora globalmente de forma incipiente, podendo concluir-se que os serviços de transporte especial existentes não asseguram a efectiva igualdade de oportunidades no acesso ao transporte público colectivo.

#### ***Companhia Carris de Ferro de Lisboa – Carris***

A Carris opera um serviço de transporte especial porta a porta em viaturas adaptadas, com chamada e marcação a pedido, embora com fraca utilização, referindo-se como factor principal a excessiva antecedência requerida para solicitação do serviço especial, os tempos de espera muito longos a que são sujeitos os utilizadores e a não aceitação do passe social.

#### ***Sociedade de Transportes Colectivos do Porto – STCP***

A STCP opera um serviço de transporte especial porta a porta em viaturas adaptadas, em parceria com a Cruz Vermelha Portuguesa, que se encontra muito degradado face a indefinições no protocolo estabelecido entre as duas entidades quanto à repartição dos encargos de exploração do serviço prestado, e ainda devido à crescente oferta de serviços acessíveis proporcionada em transporte público colectivo regular.

#### ***Sociedade de Transportes Urbanos de Coimbra – STUC***

A STUC opera um serviço de transporte especial porta a porta com duas viaturas adaptadas, embora com expressão muito reduzida.

#### ***Outros serviços de transporte especial***

Existem outros serviços de transporte especial operados pelas autarquias, designadamente para efectuar transporte escolar, que na generalidade não se encontram adaptados, sendo o transporte especial adaptado assegurado por instituições de pessoas com deficiência.

#### ***1.3.6 Transporte em táxi***

As dificuldades sentidas pela franja mais severamente afectada no grupo de pessoas com necessidades especiais ou aqueles que, pelo tipo de deslocações que pretendem efectuar não podem utilizar os transportes públicos colectivos, mesmo que totalmente acessíveis, prende-se com a ausência de oferta de transporte em táxi.

Embora se tenha verificado uma preocupação com o estabelecimento de normativos<sup>7</sup> e de criar enquadramento legal para a implementação de serviços de transporte em táxi<sup>8</sup>, facultando contingentes especiais de veículos a afectar exclusivamente ao serviço de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros com condutor adaptados ao transporte de deficientes em cadeira de rodas<sup>9</sup>, e incentivos fiscais na aquisição de veículos a este fim destinados<sup>10</sup>, o quadro actual não produziu quaisquer efeitos na oferta, persistindo uma total ausência destes serviços.

### **1.3.7 Transporte fluvial**

#### ***Ligação Lisboa – Cacilhas***

A Transtejo efectua a ligação Lisboa – Cacilhas com barcos dedicados ao transporte exclusivo de pessoas, denominados "cacilheiros", sem adaptação ao transporte de pessoas em cadeira de rodas, é ainda com "ferries" que fazem o transporte misto de passageiros e viaturas, onde o acesso pelas rampas de embarque/desembarque de viaturas pode ser utilizado por pessoas em cadeira de rodas, embora o espaço interior e as instalações sanitárias não se encontrem adaptadas.

#### ***Ligação Belém – Porto Brandão – Trafaria***

A ligação Belém – Porto Brandão – Trafaria é feita com barcos denominados "cacilheiros", sem adaptação ao transporte de pessoas em cadeira de rodas.

#### ***Ligação Lisboa – Montijo, Lisboa – Seixal e Lisboa – Barreiro***

A ligação Lisboa – Montijo, Lisboa – Seixal e Lisboa – Barreiro é feita com dez barcos denominados "catamarans", com rampas de acesso que garantem a acessibilidade de pessoas em cadeira de rodas ao seu interior, oferecendo amplos espaços de circulação e permanência, embora não disponham de sistema de imobilização de cadeiras de rodas e de sanitários adaptados, à excepção das duas últimas unidades adquiridas, que já oferecem todas as condições necessárias ao transporte de pessoas em cadeira de rodas.

---

<sup>7</sup> Despacho nº 4/92 DG, de 1 de Abril.

<sup>8</sup> Artigo 22º do Decreto-Lei nº 251/98, de 11 de Agosto; alíneas d), j) e l) do artigo 5º do Decreto-Lei nº 263/98, de 19 de Agosto.

<sup>9</sup> Despachos publicados no DR nº 160-II série, de 14 de Julho de 1992, contingentando o número licenças para veículos adaptados ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida a atribuir nos Concelhos de Lisboa e Porto; Portaria nº 100/94, de 9 de Fevereiro, alterando o critério de atribuição de cinco licenças para o transporte em táxi de pessoas com mobilidade reduzida, no Concelho de Oeiras.

<sup>10</sup> Decreto Regulamentar nº 25/92, de 9 de Outubro.

### **1.3.8 Transporte aéreo**

As instalações aeroportuárias nacionais oferecem serviços diferenciados aos passageiros em cadeira de rodas, disponibilizando todas elas informação sonora e de texto destinada a pessoas surdas e com deficiência visual.

#### ***Aeroporto da Portela, Lisboa***

O aeroporto da Portela, em Lisboa, tem rampas de acesso entre os vários pisos, para além de elevadores, oferecendo lugares de estacionamento e disponibilizando, através das respectivas companhias aéreas, cadeiras de rodas. O embarque e desembarque nas aeronaves quando utilizando as mangas é feito directamente, sendo, no caso das aeronaves estacionadas na placa o embarque e desembarque feito através de plataformas elevatórias destinadas a passageiros em cadeira de rodas, sempre que requisitadas pelas respectivas companhias aéreas, no entanto o seu número não é suficiente, amiúde por motivos de inoperacionalidade dos equipamentos, ou porque as companhias aéreas, presumivelmente por razões económicas não as requisitam, o que obriga a que o transporte dos passageiros em cadeira de rodas para o interior dos aviões se faça a pulso pelas escadas.

Dispõe de instalações sanitárias adaptadas e proporciona, também a pedido das companhias aéreas, assistência a pessoas com necessidades especiais.

#### ***Aeroporto Francisco Sá Carneiro, Porto***

O aeroporto Francisco Sá Carneiro, no Porto, garante a acessibilidade interna através de elevadores e dispõe de instalações sanitárias adaptadas. As intervenções de ampliação e modernização das instalações contemplam a instalação de mangas para embarque/desembarque de passageiros, o serviço pelo Metro do Porto, completamente acessível, e a ligação aos parques de estacionamento.

#### ***Aeroporto de Faro***

O aeroporto de Faro garante a acessibilidade interna através de elevadores e dispõe de instalações sanitárias adaptadas, estando equipado, para acesso às aeronaves, de uma plataforma elevatória com capacidade para seis cadeiras de rodas.

#### ***Aeroporto de Santa Catarina, Funchal***

O aeroporto de Santa Catarina, no Funchal, apresenta condições de acessibilidade interna por elevador, não dispondo de equipamentos mecânicos para o embarque e desembarque de passageiros em cadeira de rodas.

### ***Aeroporto de Porto Santo***

O aeroporto de Porto Santo apresenta condições de acessibilidade interna, não dispendo de equipamentos mecânicos para o embarque e desembarque de passageiros em cadeira de rodas.

### ***Aeroporto João Paulo II, Ponta Delgada***

O aeroporto João Paulo II, em Ponta Delgada, apresenta condições de acessibilidade interna, disponibilizando a companhia aérea local, SATA-Air Açores, em regime de assistência aos operadores, pessoal para prestar assistência a passageiros com necessidades especiais.

### ***Aeroportos de Santa Maria, Horta e Flores***

Nos aeroportos de Santa Maria, Horta e Flores, as instalações aeroportuárias apresentam condições de acessibilidade interna, disponibilizando a companhia aérea local pessoal para assistir menores e idosos, em regime de assistência aos operadores.

## **1.4 Investigação e cooperação internacional**

Em Portugal, a investigação sobre o tema da acessibilidade no meio urbano e no meio edificado é muito reduzida. Apenas existem alguns estudos que se centram: no levantamento das condições de acessibilidade em alguns municípios, na adaptação dos resultados de estudos estrangeiros à realidade portuguesa, e na influência das barreiras arquitectónicas na discriminação de pessoas com deficiência.

Em termos de cooperação internacional, é de mencionar o acompanhamento do movimento na área da aplicação dos princípios do "*Design Universal*" denominado "*European Concept for Accessibility*", a ligação e acesso aos estudos da "*Conferência Europeia dos Ministros dos Transportes*", e a participação na "*Rede Europeia de Centros de Excelência em Desenho para Todos e Acessibilidade Electrónica*".

No entanto, existe pouca divulgação do que é feito noutros países com maior experiência nesta área, nomeadamente ao nível de soluções técnicas, casos de sucesso e boas práticas.

## **1.5 Participação**

O movimento associativo das pessoas com deficiência tem contribuído com bastante importância para a progressiva eliminação das barreiras arquitectónicas físicas e também culturais. Constituindo a eliminação destas barreiras um verdadeiro desafio ao exercício dos direitos de cidadania, é interessante observar que muitos avanços ocorridos tiveram na base posições das organizações não governamentais da área da deficiência.

Ao nível autárquico, as participações das organizações não governamentais de pessoas com deficiência, são reveladoras de um sentido de pragmatismo que tem dado resultados concretos. Referimos, apenas a título de exemplo, a criação do cargo de Provedor das Pessoas com Deficiência na Câmara Municipal do Porto, o Conselho Municipal para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, em Lisboa, o Fórum das organizações não governamentais em Braga.

Contudo, na generalidade dos municípios não existem organizações representativas, não sendo fácil assegurar uma participação activa na defesa dos interesses das pessoas com deficiência.

#### 1.6 Aplicação, controlo e coordenação

Com vista a conhecer as condições de acessibilidade das pessoas com necessidades especiais o SNRIPD realizou diversos inquéritos:

- 1) Lançou dois inquéritos às Autarquias (um deles conduzido pela Associação Nacional de Municípios Portugueses) e dois às Secretarias de Estado sobre o grau de implementação do Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio. A reduzida taxa de resposta a estes inquéritos não permitiu tirar conclusões com fundamentação estatística. No entanto, os resultados obtidos corroboram a ideia formada através de outros contactos com as Autarquias, de que poucas intervenções com vista a assegurar condições de acessibilidade haviam sido realizadas no meio edificado anterior a 1997.

Esta constatação tornou clara a necessidade de aperfeiçoar a legislação em vigor e de dinamizar o processo de controlo da sua aplicação.

- 2) Efectuou um inquérito sobre transportes adaptados no País, dirigido às Autarquias e a diversas organizações, que revelou a clara insuficiência dos sistemas de transportes adaptados para as pessoas com necessidades especiais, isto sem prejuízo de alguns casos exemplares e pontuais.

No âmbito da sua actividade de aplicação e coordenação, o SNRIPD fomentou a criação e a revisão de legislação e coordenou diversos grupos de trabalho para estudo e implementação das medidas de promoção da acessibilidade (Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade; Lei de Bases da Prevenção, Habilitação, Reabilitação e Participação das Pessoas com Deficiência; Acessibilidade ao Metropolitano de Lisboa; Acessibilidade às estações da REFER).

## 2. PRINCÍPIOS E OBJECTIVOS

Face à situação diagnosticada, apresentam-se neste capítulo os princípios que orientaram a elaboração do PNPA e os objectivos que se pretende alcançar com a sua aplicação durante o seu período de implementação (2004 –2010).

### 2.1 Princípios

A elaboração do PNPA assentou nos seguintes princípios:

- 1) Igualdade de oportunidades – Todos os cidadãos devem ter acesso aos serviços da sociedade, nomeadamente, habitação, transporte, cultura, recreio, saúde, educação e emprego.
- 2) Vida independente – Todos os cidadãos devem poder exercer livremente as tomadas de decisão sobre a sua vida e participar activamente da vida da comunidade.
- 3) Participação – Todos os cidadãos devem ter formas de conhecer e influenciar as decisões políticas de forma directa e a cada momento.
- 4) Integração – Todos os cidadãos devem poder viver integrados na sua comunidade e participar activamente nos diversos domínios da sociedade.

### 2.2 Objectivos

Com a aplicação do PNPA pretendem-se alcançar os objectivos descritos em seguida.

#### 2.2.1 *Sensibilizar, informar e formar*

##### *Sensibilizar*

- Sensibilizar a sociedade para o facto de a promoção da acessibilidade ser um benefício para todos, e que portanto dever ser valorizada e exigida pelos cidadãos como um direito básico e um critério de qualidade.
- Sensibilizar a sociedade para o facto de a promoção da acessibilidade ser uma responsabilidade que cabe a todos: Estado, autarquias, organizações não governamentais, entidades empregadoras, e cidadãos em geral.

##### *Informar*

- Informar os diversos intervenientes nos sectores do urbanismo, da construção e dos transportes para a importância e a obrigação de assegurar condições de acessibilidade.

- Informar as pessoas com necessidades especiais e as organizações não governamentais sobre os direitos previstos na legislação e as formas de os promover.

#### *Formar*

- Formar sobre o tema da acessibilidade os diversos técnicos intervenientes nos sectores do urbanismo, da construção e dos transportes, nomeadamente os responsáveis por projecto, licenciamento, construção, fiscalização e gestão.

### **2.2.2 Assegurar a acessibilidade no espaço público e no meio edificado**

#### *Espaço público*

- Garantir que no espaço público do meio urbano existe uma rede de percursos acessíveis entre os equipamentos e serviços urbanos.
- Assegurar que os espaços públicos construídos de novo ou que sejam objecto de intervenções de remodelação sejam totalmente acessíveis.
- Disponibilizar apoio à realização de intervenções nos espaços públicos cujas características específicas impedem a realização de soluções convencionais (ex., centros históricos).

#### *Edifícios públicos e edifícios que recebem público*

- Garantir a acessibilidade aos edifícios públicos e aos edifícios que recebem público.

#### *Habitação*

- Garantir um nível mínimo de acessibilidade em todos os novos edifícios habitacionais e fogos, que permita o acesso e a visita de pessoas com necessidades especiais, e a habitabilidade após a realização de alterações de carácter não estrutural.
- Apoiar a adaptação de habitações e edifícios existentes cujos moradores tenham necessidades especiais de acessibilidade.

#### *Locais de trabalho*

- Garantir um nível mínimo de acessibilidade nos novos edifícios administrativos e de escritórios.
- Assegurar a integração das pessoas com necessidades especiais nos seus postos trabalho.

### 2.2.3 Promover a acessibilidade nos transportes

#### *Transporte individual em veículo adaptado*

- Reavaliar o esquema de incentivos fiscais aplicáveis à aquisição e transformação de veículos destinados ao transporte de passageiros com necessidades especiais.
- Avaliar a atribuição de incentivos/comparticipações destinados a custear despesas inerentes à propriedade do veículo, como sejam, manutenção, portagens e seguros, em casos especiais devidamente fundamentados.
- Proporcionar condições de estacionamento, mesmo em locais onde o estacionamento é restrito, atribuindo, sempre que necessário e possível, lugares reservados devidamente assinalados.
- Facilitar às pessoas com deficiência a atribuição de dísticos de estacionamento, de acordo com o modelo aprovado pela União Europeia e recentemente pelo Conselho de Ministros, contendo o símbolo internacional de com deficiência motora e o nome do seu titular, contemplando nas facilidades concedidas aos cidadãos nacionais os cidadãos dos Estados Membros ou Associados, nas mesmas condições que os seus Estados de origem lhes proporcionam.

#### *Transporte em metropolitano (Metropolitano de Lisboa)*

- Concluir as intervenções nas estações, de modo a conferir a toda a rede condições de boa acessibilidade a pessoas com necessidades especiais, inventariando aquelas que devem ser realizadas nas catorze estações da rede actual e não se encontram programadas.
- Melhorar os sistemas de informação ao passageiro, completando a sinalética já existente e a informação sonora e textual que já hoje é facultada nas estações e nas composições, identificando a possibilidade e vantagem da introdução das novas tecnologias da informação electrónica.
- Incluir nos planos de segurança da exploração, planos específicos de evacuação das instalações em caso de emergência, que tenham em conta a utilização segura por parte das pessoas com deficiência, face às dificuldades de rápida locomoção, sem assistência, destas pessoas.

#### *Transporte ferroviário*

- Concluir os estudos de adaptação das instalações fixas (estações e apeadeiros) existentes e não incluídas no processo de modernização em curso, sem definição



temporal de intervenção, de modo a tornar toda a rede acessível às pessoas com necessidades especiais.

- Intervir nos acessos ao interior das instalações e na circulação interna, proporcionando equipamentos acessíveis (balcões de atendimento e máquinas distribuidoras de bilhetes) e instalações sanitárias adaptadas à utilização pelas pessoas com deficiência motora.
- Melhorar a sinalética de indicação e a informação sonora e textual já hoje disponibilizada nas estações e apeadeiros da rede suburbana, estendendo-a a outros itinerários segundo critérios de procura, avaliando as vantagens da introdução das novas tecnologias de informação electrónica.
- Aplicar em todo o material circulante a transformar, ou na aquisição de novas composições, do normativo COST 335<sup>11</sup>.

#### *Transporte em autocarro*

- Substituir progressivamente as frotas de autocarros, com especial prioridade para as que operam em meio urbano, de modo a que a totalidade dos seus veículos seja de piso rebaixado e adaptados ao transporte de pessoas em cadeira de rodas, de acordo com a Directiva 2001/85/CE<sup>12</sup>, de 20 de Novembro de 2001, que contém as recomendações do relatório COST 322<sup>13</sup>.
- Desenvolver e implementar os projectos de informação de texto, sonora e electrónica sobre a oferta de serviços acessíveis.
- Fomentar a elaboração pelas autarquias ou outras entidades com responsabilidade na concepção e gestão do espaço público, através de adequados incentivos financeiros, de planos de supressão de barreiras no acesso às paragens, tendo em vista proporcionar boas condições às pessoas com necessidades especiais.
- Implementar boas condições de aproximação e de acesso às paragens de autocarro, generalizando a oferta de serviços acessíveis.

<sup>11</sup> COST 335 – passenger's accessibility of heavy rail systems, Relatório Final manuscrito, Novembro de 1999.

<sup>12</sup> Directiva 2001/85/CE do Parlamento Europeu e do Conselho referente às disposições particulares aplicáveis aos veículos destinados ao transporte de passageiros, compreendendo, para além do condutor, mais de oito lugares sentados, modificando as Directivas 70/156/CEE e 97/27/CE.

<sup>13</sup> COST 322 – Low floor buses, Relatório Final manuscrito, Outubro de 1995.

### *Transporte especial*

- Promover a criação em novos moldes, ao nível das autarquias de Lisboa, Porto e Coimbra e outras, cuja dimensão venha a justificar, de serviços de transporte especial porta a porta para pessoas com deficiência mais severa e que não podem utilizar os transportes públicos colectivos regulares, mesmo que completamente acessíveis.

### *Transporte em táxi*

- Promover o desenvolvimento de serviços especiais de transporte em táxis adaptados, com cobertura territorial alargada, através de um regime de incentivos financeiros que tornem atractiva a aquisição e manutenção de viaturas adaptadas ao transporte, sem pré-marcação, de pessoas com deficiência motora, quer em exclusividade e em regime tarifário participado ao passageiro, quer funcionando em regime de exploração aberta, podendo ser utilizados por pessoas com deficiência ou pelo público em geral, em regime tarifário não participado.

### *Transporte fluvial*

- Promover a adaptação dos barcos mais antigos, "cacilheiros", ao transporte de pessoas com necessidades especiais, equiparando este modo de transporte, para efeitos de atribuição de incentivos e participações do Estado, dada a sua função essencial no contexto das ligações suburbanas da Grande Lisboa, ao transporte em autocarro.
- Introduzir os sistemas e equipamentos necessários nos barcos "catamaran" que não se encontram ainda totalmente equipados para o transporte, em segurança, de pessoas com necessidades especiais.
- Desenvolver e implementar projectos integrados de informação de texto, sonora e electrónica sobre a oferta de serviços acessíveis, quer nas gares de embarque, quer nas embarcações em serviço.

### *Transporte aéreo*

- Adaptar as instalações aeroportuárias, dotando-as de boas condições de acesso e de utilização por pessoas com necessidades especiais, incluindo o acesso directo ou a obrigatoriedade de utilização de meios mecânicos que evitem o transporte a pulso pelas escadas para acesso às aeronaves.

- Disponibilizar e garantir a permanente operacionalidade de equipamentos mecânicos de elevação de pessoas com necessidades especiais, nos casos em que as instalações não ofereçam acesso directo e sem barreiras às aeronaves.

#### **2.2.4 Apoiar a investigação e a cooperação internacional**

- Desenvolver a investigação sobre a acessibilidade nos domínios da Arquitectura, Urbanismo, Direito, Economia, Engenharia e Ciências Sociais, nomeadamente em matéria de soluções técnicas e casos de sucesso, estratégias e metodologias de trabalho, levantamento da situação existente e compreensão das barreiras à promoção da acessibilidade, impacto social e económico da falta de acessibilidade e acesso à informação, a serviços e a conteúdos culturais e pedagógicos.
- Desenvolver a nível internacional o intercâmbio de experiências, casos de sucesso e boas práticas nos domínios acima referidos.

#### **2.2.5 Fomentar a participação**

- Criar parcerias locais estáveis entre as autarquias e as organizações não governamentais representativas das pessoas com necessidades especiais.
- Enquadrar, valorizar e estimular o contributo crítico de cidadãos e instituições na sinalização de barreiras e na planificação de soluções.

#### **2.2.6 Garantir a aplicação, o controlo e a coordenação**

- Assegurar que as entidades licenciadoras, da administração central e local, verificam o cumprimento da legislação na fase de licenciamento, fiscalizam a construção das obras, e aplicam as coimas previstas na lei nos casos de incumprimento.
- Assegurar a aplicação rigorosa de critérios de excepção às normas de acessibilidade, nomeadamente nos espaços públicos e meio edificado cujas características específicas possam impedir a realização de soluções convencionais.
- Condicionar a atribuição de financiamentos do Estado, para efeitos da promoção da acessibilidade por parte de pessoas com necessidades especiais, à existência de Programas Municipais de Promoção da Acessibilidade.

### 3. LINHAS, MEDIDAS E ACÇÕES

Neste capítulo apresentam-se as linhas, medidas e acções a desenvolver no âmbito do PNPA para a prossecução dos objectivos apontados no capítulo anterior. As linhas, medidas e acções são divididas em dois períodos: 2004-2006 e 2007-2010.

#### 3.1 Período de 2004 a 2006

Para o período de 2004 a 2006 definem-se 6 linhas de intervenção:

Linha 1 – Sensibilizar, informar e formar;

Linha 2 – Assegurar a acessibilidade no espaço público e no meio edificado;

Linha 3 – Promover a acessibilidade nos transportes;

Linha 4 – Apoiar a investigação e a cooperação internacional;

Linha 5 – Fomentar a participação;

Linha 6 – Assegurar a aplicação, o controlo e a coordenação.

Cada uma das linhas de intervenção divide-se em medidas e acções que são descritas, pormenorizadamente, em seguida.

#### **LINHA 1 SENSIBILIZAR, INFORMAR E FORMAR**

##### **Medida 1.1 Sensibilizar**

**Acção 1.1.a)** Realizar acções de sensibilização dirigidas:

- à população, promovendo a ideia de que a acessibilidade é um direito e um benefício para todos e de que as adequadas condições só podem ser alcançadas com o contributo de todos;
- às pessoas com necessidades especiais e às organizações não governamentais representativas, no domínio dos seus direitos e das formas de participação activa;
- aos decisores de organismos intervenientes no meio edificado, no meio urbano e nos transportes, tornando claras as suas obrigações e justificando porque é a promoção da acessibilidade uma prioridade;
- aos proprietários privados e promotores imobiliários, evidenciando as mais valias que decorrem da garantia de condições de **acessibilidade**.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: *Secretaria de Estado dos Transportes, Governos Cívicos, Autarquias, Associações e Ordens Profissionais, ONGPD*

Datas: *início: Janeiro de 2004. duração: Em continuo*

Acção 1.1.b) Instituir um prémio a atribuir periodicamente aos edifícios, aos espaços públicos e aos sistemas de transportes que se destaquem positivamente pelo nível de acessibilidade alcançado e pela inovação das soluções adoptadas.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: *Secretaria de Estado dos Transportes, Governos Cívicos, Autarquias, Associações e Ordens Profissionais, ONGPD*

Datas: *início: Janeiro de 2005; duração: 24 meses*

Acção 1.1.c) Implementar o Programa Escola Alerta dirigido às Escolas do Ensino Básico e Secundário, tendo em vista a sensibilização dos alunos relativamente às barreiras físicas, de transporte, de comunicação e sociais com que se confrontam as pessoas com deficiência.

A participação dos alunos far-se-á através de trabalhos submetidos a concurso distrital e nacional.

Responsável: *Ministério da Segurança Social e do Trabalho (SNRIPD), Ministério da Educação*

Outros intervenientes: *Governos Cívicos, Autarquias, ONGPD*

Datas: *início: Janeiro de 2004; duração: 36 meses*

## Medida 1.2 Informar

Acção 1.2.a) Disponibilizar em folhetos, brochuras, publicações e num sítio na Internet, acessíveis a pessoas com necessidades especiais, a seguinte informação:

- normas técnicas e outra regulamentação sobre a acessibilidade;
- linhas de financiamento que apoiem a realização de intervenções de promoção da acessibilidade;
- exemplos de boas práticas de acessibilidade no meio edificado, no meio urbano, e nos transportes;
- lista das entidades e empresas cujas instalações asseguram adequadas condições de acessibilidade.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: *Secretaria de Estado dos Transportes, Governos Cívicos, Autarquias, Associações e Ordens Profissionais, ONGPD*

Datas: *início: Janeiro de 2004; duração: em continuo*

Proposta de Plano (2004-02-17)

Acção 1.2.b) Incluir periodicamente no sítio WEB informação que divulgue iniciativas e outras notícias relevantes em matéria de promoção da acessibilidade.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Governos Cívicos, Autarquias, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 24 meses

---

Acção 1.2.c) Apoiar tecnicamente a edição de roteiros turísticos com informação sobre a acessibilidade em museus, unidades hoteleiras, restauração e transportes.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Instituto Português de Museus, IPPAR, Direcção Geral de Turismo, Direcção Geral de Transportes Terrestres, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2004; duração: em continuo

---

Acção 1.2.d) Incluir em toda a publicidade a espectáculos referência às condições de acessibilidade, através de processo informativo adequado.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Direcção Geral de Espectáculos

Datas: início: Julho de 2005; duração: em continuo

**Medida 1.3 Formar**

Acção 1.3.a) Incluir, no curriculum dos cursos de formação profissional do conjunto de profissões relacionadas com a concepção e a construção do meio edificado e do espaço público, módulos de formação sobre a temática da acessibilidade e do desenho universal, garantindo a adequação aos respectivos perfis profissionais e níveis de qualificação.

Responsável: Instituto do Emprego e Formação Profissional

Outros intervenientes: Ordens e Associações Profissionais

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: em continuo

---

Acção 1.3.b) Promover a integração no curriculum dos cursos de licenciatura e de mestrado, relacionados com a área do meio edificado e do espaço urbano, módulos de formação sobre a temática da acessibilidade e do desenho universal.

Responsável: Universidades

Outros intervenientes: Ministério da Ciência e do Ensino Superior, Ordens e Associações Profissionais

Datas: início: Janeiro de 2004; duração: em continuo

---

Acção 1.3.c) Realizar acções de formação sobre acessibilidade dirigidas ao pessoal técnico envolvido a nível público ou privado nos processos de

projecto, licenciamento, construção, fiscalização e gestão do edificado e na exploração dos sistemas de transportes.

Responsável: Associação Nacional de Municípios Portugueses

Outros intervenientes: Secretaria de Estado da Administração Local, Ordens e Associações Profissionais, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 24 meses

## LINHA 2 ASSEGURAR A ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO PÚBLICO E NO MEIO EDIFICADO

### Medida 2.1 Desenvolver nova legislação

Acção 2.1.a) Elaborar e fazer aprovar legislação que defina as condições de acessibilidade a satisfazer nos novos edifícios habitacionais.

Responsável: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação

Outros intervenientes: Instituto Nacional de Habitação, SNRIPD, ONGPD, Ordens e Associações Profissionais

Datas: início: Janeiro de 2004; duração: 12 meses

Acção 2.1.b) Estudar um programa nacional de apoio à concessão de subsídios para adaptação de habitações com vista a dotá-las de condições de acessibilidade adequadas aos moradores.

Responsável: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação

Outros intervenientes: Instituto Nacional de Habitação, SNRIPD, Autarquias, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 12 meses

Acção 2.1.c) Elaborar e fazer aprovar legislação que defina as condições de acessibilidade a satisfazer nos locais de trabalho, transpondo para o ordenamento jurídico português a Directiva 2000/78/CE do Conselho de 27 de Novembro de 2000, nomeadamente o disposto no seu Artigo 5.º.

Responsável: Ministério da Segurança Social e do Trabalho

Outros intervenientes: SNRIPD, ONGPD, Ordens e Associações Profissionais

Datas: conclusão até Dezembro de 2006

### Medida 2.2 Rever e actualizar legislação existente

Acção 2.2.a) Rever o Decreto-Lei 123/97, de 22 de Maio, que aprovou as "Normas técnicas para melhoria da acessibilidade dos cidadãos com mobilidade condicionada aos edifícios, estabelecimentos que recebem público e via pública" e fazer aprovar a nova versão.

Proposta de Plano (2004-02-17)

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Ordens e Associações Profissionais

Datas: início: já iniciado; duração: 12 meses

---

Acção 2.2.b) Assegurar a compatibilidade entre a legislação aplicável ao espaço público e ao meio edificado e as normas técnicas de acessibilidade, nomeadamente, o "Regulamento Geral das Edificações Urbanas" e as "Recomendações Técnicas de Habitação Social" e, onde existam regulamentos municipais de ocupação e gestão do espaço público.

Responsável: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação

Outros intervenientes: Instituto Nacional de Habitação, Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Ordens e Associações Profissionais

Datas: início: Julho de 2004; duração: 12 meses

---

Acção 2.2.c) Rever e fazer aprovar as alterações necessárias ao regime jurídico da propriedade horizontal dotando-o da flexibilidade necessária a dar cobertura legal expressa a todas as situações em que os direitos – de compropriedade – dos condóminos sobre as partes comuns do prédio hajam de ser postergados pelo direito de um condómino em aceder em condições de segurança à sua fracção e às partes comuns do prédio.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 12 meses

**Medida 2.3 – Integrar a acessibilidade no planeamento e gestão urbanos**

Acção 2.3.a) Definir metodologias e critérios para a avaliação das condições de acessibilidade nos espaços públicos e equipamentos colectivos e para o desenvolvimento dos programas municipais de acessibilidade.

Responsável: Associação Nacional de Municípios Portugueses

Outros intervenientes: Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Autarquias, Ordens e Associações Profissionais, ONGPD

Datas: início: Julho de 2004; duração: 12 meses

---

Acção 2.3.b) Proceder à avaliação dos espaços públicos e equipamentos colectivos relativamente às condições que dificultem ou impossibilitem a utilização por parte das pessoas com necessidades especiais, de acordo com o definido na acção 2.3.a).

Responsável: Autarquias

Outros intervenientes: ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 12 meses

---



Acção 2.3.c) Elaborar "Programas Municipais de Promoção da Acessibilidade de pessoas com necessidades especiais", que definam e caracterizem as acções necessárias para a eliminação das situações de incumprimento identificadas na acção 2.3.b).

Responsável: *Autarquias*

Outros intervenientes: *ONGPD*

Datas: *início: Janeiro de 2006; duração: 12 meses*

**Medida 2.4 Implementar programas específicos de promoção da acessibilidade**

Acção 2.4.a) Implementar um programa nacional de acessibilidade às praias marítimas e fluviais que inclua estacionamento adequado, instalações sanitárias adaptadas, rampas de acesso, passadeiras e apoios para banho. As praias acessíveis passarão a deter uma flâmula quanto lhes for atribuída a bandeira azul.

Responsável: *SNRIPD*

Outros intervenientes: *Ministério da Administração Interna, Ministério da Defesa, Ministério da Economia (Direcção Geral de Turismo), Direcção Geral das Autarquias, Instituto do Emprego e Formação Profissional, Instituto da Água, Associação Bandeira Azul*

Datas: *início: já iniciado; duração: em continuo*

**Medida 2.5 Promover o acesso à informação e aos serviços electrónicos**

Acção 2.5.a) Promover a informação alternativa em estabelecimentos de atendimento público, nomeadamente: existência de ementas em braille e caracteres ampliados em restaurantes seleccionados, marcação em braille/relevo nos produtos cuja ingestão ou aplicação corporal apresente perigosidade.

Responsável: *SNRIPD*

Outros intervenientes: *Centro de Recursos da Segurança Social de Lisboa, ONGPD, Laboratórios*

Datas: *início: Janeiro 2005; duração: em continuo*

Acção 2.5.b) Assegurar que as interfaces dos ATMs e Quiosques de informação, nomeadamente os existentes em repartições públicas, possam ser acedidas por pessoas com deficiência, nomeadamente da visão e da audição, assim como utilizadores em cadeira de rodas.

Responsável: *UMIC*

Outros intervenientes: *Instituto Informática, SIBS*

Datas: *início: Janeiro 2005; duração: 24 meses*

Acção 2.5.c) Assegurar a existência de telefones que permitam comunicação texto, nomeadamente em grandes espaços públicos fechados como centros comerciais, estações ferroviárias, estações fluviais e estações rodoviárias, localizadas nas capitais de distrito.

Responsável: UMIC

Outros intervenientes: PT Comunicações, GT UMTS

Datas: início: Janeiro 2006; duração: 24 meses

---

Acção 2.5.d) Introduzir nos estabelecimentos públicos, nomeadamente os pertencentes à administração directa e indirecta do Estado, formas de pagamento electrónicos acessíveis a públicos com necessidades especiais.

Responsável: UMIC

Outros intervenientes: SIBS, ONGPD

Datas: início: Janeiro 2006; duração: 12 meses

### **LINHA 3 PROMOVER A ACESSIBILIDADE NOS TRANSPORTES**

#### **Medida 3.1 Transporte individual em viatura adaptada**

Acção 3.1.a) Analisar a legislação existente, dispersa por vários diplomas legais, em termos de verificar a sua adequabilidade ao objectivo de facilitar o acesso a este modo de deslocação a pessoas com necessidades especiais e que tenham dificuldade na utilização de transportes públicos.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Ministério das Finanças, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação e Ministério da Justiça

Datas: início: Julho de 2004; duração: 12 meses

---

Acção 3.1.b) Elaborar, nos aglomerados urbanos, um plano de oferta de estacionamento dedicado a pessoas com deficiência e como tal devidamente identificado, que tenha em conta as suas necessidades mais prementes, agilizando o processo de atribuição dos respectivos dísticos de estacionamento, normalizados de acordo com o formato europeu aprovado.

Responsável: Autarquias e Direcção Geral de Viação

Datas: início: Julho de 2004; duração: 24 meses

---

Acção 3.1.c) Avaliar a necessidade de criar um esquema de incentivos diferenciados conforme o grau de incapacidade, para além dos que

se destinam à aquisição de viatura e à isenção do imposto de circulação, que venha a incluir, em casos devidamente identificados e fundamentados, a manutenção e outros custos inerentes à propriedade do veículo.

*Responsável:* SNRIPD

*Outros intervenientes:* Ministério das Finanças, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, Ministério da Justiça, Concessionários de auto estradas e pontes

*Datas:* início: Julho de 2004; duração: 24 meses

### Medida 3.2 Transporte em metropolitano

Acção 3.2.a) Actuar ao nível da sinalética fixa de informação nas estações, de modo a que seja um elemento esclarecedor dos serviços disponíveis.

*Responsável:* Empresas de metropolitano

*Outros intervenientes:* SNRIPD, ONGPD

*Datas:* início: Julho de 2004; duração: 24 meses

Acção 3.2.b) Garantir a contínua operacionalidade e vigilância dos meios mecânicos instalados nas estações para o transporte de pessoas com necessidades especiais.

*Responsável:* Empresas de metropolitano

*Outros intervenientes:* ONGPD

*Datas:* início: Julho de 2004; duração: em contínuo

Acção 3.2.c) Prosseguir a adaptação das totalidade das estações da rede do metropolitano de Lisboa ao objectivo da plena acessibilidade às pessoas com necessidades especiais, estabelecendo como critério prioritário de intervenção, o número de passageiros/dia que utilizam a infraestrutura.

*Responsável:* Metropolitano de Lisboa

*Datas:* início: em curso; duração: em contínuo

Acção 3.2.d) Elaborar sistemas de informação sobre itinerários (origem-destino) e horários, a disponibilizar na Internet, em CD, via telefone (voz e texto) e em folheto (braille e caracteres ampliados).

*Responsável:* Empresas de Metropolitano

*Outros intervenientes:* ONGPD, UMIC (GT UMTS)

*Datas:* início: Janeiro de 2006; duração: 12 meses

Acção 3.2.e) Promover a acessibilidade aos passageiros com deficiência visual, auditiva e que se desloquem em cadeira de rodas, aos equipamentos

e interfaces de venda automática de bilhetes nas estações e via Internet.

Responsável: *Empresas de Metropolitano*

Outros intervenientes: *ONGPD, UMIC*

Datas: *início: Janeiro de 2006; duração: 24 meses*

### Medida 3.3 Transporte ferroviário

Acção 3.3.a) Actuar ao nível da sinalética fixa de informação nas estações, de modo a que seja um elemento esclarecedor dos serviços disponíveis.

Responsável: *REFER*

Outros intervenientes: *ONGPD*

Datas: *início: em curso; duração: em contínuo*

Acção 3.3.b) Intervir prioritariamente nas estações da rede suburbana e regional de modo a perseguir o objectivo de plena acessibilidade, de acordo com critérios quantitativos da sua utilização.

Responsável: *REFER*

Outros intervenientes: *SNRIPD*

Datas: *início: Janeiro de 2005; duração: 72 meses*

Acção 3.3.c) Elaborar sistemas de informação sobre itinerários (origem-destino) e horários, a disponibilizar na internet, em CD, via telefone (voz e texto) e em folheto (braille e caracteres ampliados).

Responsável: *CP, Fertagus*

Outros intervenientes: *ONGPD, UMIC (GT UMTS)*

Datas: *início: Janeiro de 2006; duração: 12 meses*

Acção 3.3.d) Promover a acessibilidade aos passageiros com deficiência visual, auditiva e que se desloquem em cadeira de rodas, aos equipamentos e interfaces de venda automática de bilhetes nas estações e via internet.

Responsável: *CP e Fertagus*

Outros intervenientes: *ONGPD, UMIC*

Datas: *início: Janeiro de 2006; duração: 24 meses*

Acção 3.3.e) Dotar a rede ferroviária de um serviço de assistência aos passageiros com necessidades especiais.

Responsável: *Operadores ferroviários*

Outros intervenientes: *ONGPD*

Datas: *início: Janeiro de 2006; duração: em contínuo*

Acção 3.3.f) Reconciliar o sistema de concessão de bilhete grátis para o acompanhante de passageiros com necessidades especiais - tarifa 2 em 1 da CP - com sistema similar existente em Espanha, permitindo assim o uso do sistema em todo o espaço da península ibérica por qualquer cidadão de nacionalidade portuguesa ou espanhola.

Responsável: CP

Outros intervenientes: Ministério dos Negócios Estrangeiros, Ministério das Finanças, Ministério da Segurança Social e do Trabalho, Ministério das Obras Públicas, Transportes e Habitação, ONGPD.

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: em contínuo

#### Medida 3.4 Transporte em autocarro

Acção 3.4.a) Adaptar progressivamente as paragens de autocarro aos objectivos da plena acessibilidade segundo critérios de linhas e serviços com maior procura ou onde existam maior número de utilizadores com necessidades especiais.

Responsável: Autarquias

Outros intervenientes: Empresas de transporte público colectivo

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 48 meses

Acção 3.4.b) Rever o quadro de incentivos do Estado para a substituição de frotas, tornando atractiva a aquisição de veículos adaptados ao transporte de pessoas com deficiência, através da introdução, no montante do subsídio adicional a conceder nestes casos, de um factor que pondere o diferencial de custo entre veículos não adaptados e adaptados e que incentive a opção por estes últimos.

Responsável: Direcção Geral de Transportes Terrestres

Datas: início: Julho de 2004; duração: 6 meses

Acção 3.4.c) Equipar progressivamente a totalidade das frotas das empresas de transporte público colectivo de passageiros, sejam de gestão pública, autárquica ou privada, com viaturas adaptadas ao transporte de pessoas com necessidades especiais, de acordo com a Directiva 2001/85/CE.

Responsável: Empresas de transporte público colectivo

Outros intervenientes: Direcção Geral de Transportes Terrestres

Datas: início: Julho de 2004; duração: 78 meses

Acção 3.4.d) Instalar abrigos que tenham em conta a estadia de passageiros em cadeira de rodas, nas paragens que servem linhas e serviços prioritariamente destinados a utilizadores com necessidades especiais, segundo critérios da respectiva utilização.

Responsável: *Autarquias*  
Outros intervenientes: *Empresas de transporte público colectivo, ONGPD*  
Datas: *início: Janeiro de 2006; duração: 60 meses*

---

Acção 3.4.e) Implementar sistemas de informação sonora, de texto e electrónicos em tempo real, nas paragens e interfaces, dirigidos aos utilizadores em geral e que incluam as pessoas com deficiência auditiva e visual, e ainda sistemas de informação sobre as linhas e horários, a disponibilizar na Internet, em CD, via telefone (voz e texto) e em folheto (braille e caracteres ampliados).

Responsável: *Empresas de transporte público colectivo*  
Outros intervenientes: *ONGPD, UMIC (GT UMTS)*  
Datas: *início: em curso; duração: em contínuo*

---

Acção 3.4.f) Promover a acessibilidade aos passageiros com deficiência visual, auditiva e que se desloquem em cadeira de rodas, aos equipamentos e interfaces de venda automática de bilhetes nas estações e via internet.

Responsável: *Empresas de transporte público colectivo*  
Outros intervenientes: *ONGPD, UMIC*  
Datas: *início: Janeiro de 2005; duração: 24 meses*

---

Acção 3.4.g) Promover o alargamento do sistema concessionado de bilhete grátis para o acompanhante de passageiros com necessidades especiais à Rede de Expressos.

Responsável: *SNRIPD, Rede de Expressos*  
Outros intervenientes: *ONGPD*  
Datas: *início: Janeiro de 2005; duração: em contínuo*

---

### Medida 3.5 Transporte especial

Acção 3.5.a) Implementar programas municipais de transporte especial em viaturas adaptadas.

Responsável: *Autarquias, Associações de Municípios*  
Outros intervenientes: *Direcção Geral de Transportes Terrestres e ONGPD*  
Datas: *início: Julho de 2004; duração: 30 meses*

### Medida 3.6 Transporte em táxi

Acção 3.6.a) Criar incentivos que sejam suficientemente motivadores da aquisição de veículos de aluguer ligeiros de passageiros com condutor adaptados ao transporte de pessoas em cadeira de rodas, e assegurar em todas as frotas com mais de 20 veículos, que 5% destes se encontrem adaptados ao transporte de pessoas com necessidades especiais.

Responsável: Direcção Geral de Transportes Terrestres

Outros intervenientes: ANTRAL, Federação de Táxis

Datas: Início: Julho de 2004; duração: 18 meses

Acção 3.6.b) Avaliar a necessidade, a nível nacional, da atribuição de subsídios directos ou indirectos que possibilitem às pessoas com necessidades especiais utilizar o transporte em táxi, quando não existam outras alternativas de acessibilidade.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Ministério das Finanças

Datas: Início: Julho de 2004; duração: 18 meses

Acção 3.6.c) Condicionar a manutenção dos alvarás já concedidos nos concelhos de Lisboa, Porto e Oeiras, para a exploração de serviços de transporte em táxi, destinados a pessoas com necessidades especiais, à efectiva exploração dessas licenças, alargando a disponibilização deste serviço a todos os concelhos do país, com a entrada em serviço de, pelo menos, uma viatura por concelho.

Responsável: Direcção Geral de Transportes Terrestres

Outros intervenientes: Autarquias, ANTRAL, Federação de Táxis

Datas: Início: Janeiro de 2005; duração: 24 meses

### Medida 3.7 Transporte fluvial

Acção 3.7.a) Elaborar um plano das intervenções de adaptação a introduzir nas instalações fixas e nos barcos de transporte de passageiros não acessíveis ou parcialmente acessíveis, de modo a torná-los totalmente adaptados ao transporte de passageiros em cadeira de rodas.

Responsável: Transtejo, Soflusa

Datas: Início: Julho de 2004; duração: 12 meses

Acção 3.7.b) Intervir na adaptação para acesso e transporte de passageiros em cadeira de rodas, nas embarcações em serviço na ligação Lisboa – Cacilhas.

Responsável: Transtejo

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 24 meses

---

Acção 3.7.c) Implementar sistemas de informação sonora, de texto e electrónicos em tempo real, nas gares de embarque e no interior das embarcações, dirigidos aos utilizadores em geral e que incluam as pessoas com deficiência auditiva e visual, e ainda sistemas de informação sobre os serviços e horários, a disponibilizar na Internet, em CD, via telefone (voz e texto) e em folheto (braille e caracteres ampliados).

Responsável: Transtejo, Soflusa

Outros intervenientes: ONGPD, UMIC (GT UMTS)

Datas: início: Janeiro de 2006; duração: em contínuo

---

Acção 3.7.d) Promover a acessibilidade aos passageiros com deficiência visual, auditiva e que se desloquem em cadeira de rodas, aos equipamentos e interfaces de venda automática de bilhetes nas gares de embarque e via Internet.

Responsável: Transtejo, Soflusa

Outros intervenientes: ONGPD, UMIC

Datas: início: Janeiro de 2006; duração: 24 meses

---

### Medida 3.8 Transporte aéreo

Acção 3.8.a) Garantir que todas as instalações aeroportuárias nacionais proporcionam adequadas condições de acesso, circulação, permanência e utilização por pessoas com deficiência.

Responsável: ANA, ANAM

Datas: início: Julho de 2004; duração: 30 meses

---

Acção 3.8.b) Assegurar a existência de meios mecânicos para acesso às aeronaves, nos casos em que outro modo de acesso autónomo não seja oferecido.

Responsável: ANA, ANAM

Outros intervenientes: Companhias de transporte aéreo

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 60 meses

---



Acção 3.8.c) Garantir que todas as instalações aeroportuárias nacionais dispõem de sinalética adequada à identificação dos serviços disponíveis pelas pessoas com necessidades especiais, qualquer que seja a sua nacionalidade, e proporcionem informação sonora, de texto ou electrónica sobre estes mesmos serviços.

Responsável: ANA, ANAM

Outros intervenientes: ONGPD

Datas: início: Julho de 2004; duração: 30 meses

Acção 3.8.d) Fornecer informação sobre emergência, em formatos acessíveis a pessoas com deficiência visual e auditiva.

Responsável: ANA, ANAM, Companhias de Transporte aéreo

Outros intervenientes: ONGPD, SNRIPD

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: em contínuo

#### **LINHA 4 APOIAR A INVESTIGAÇÃO E A COOPERAÇÃO INTERNACIONAL**

Acção 4.a) Apoiar o desenvolvimento de projectos de investigação sobre a temática da acessibilidade de pessoas com necessidades especiais e do desenho universal.

Responsável: Fundação para a Ciência e a Tecnologia, SNRIPD

Outros intervenientes: Institutos de investigação, universidades, Ordens e Associações Profissionais, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2004; duração: 36 meses

Acção 4.b) Desenvolver estudos e elaborar guias que apoiem a aplicação das normas técnicas de acessibilidade.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Institutos de investigação, Universidades, Ordens e Associações Profissionais, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2004; duração: 36 meses

Acção 4.c) Elaborar estudo sobre sistema unificado de semáforos sonoros para todo o país, tendo em atenção as normas internacionais e as boas práticas principalmente dos países da União Europeia.

Responsável: UMIC

Outros intervenientes: SNRIPD, Associação de Municípios, ONGPD

Datas: início: Janeiro 2005; duração: 12 meses

Acção 4.d) Elaborar um plano técnico que contenha o modelo de superfícies tácteis a usar nas zonas pedonais, reflectindo as normas técnicas

internacionais, nomeadamente as emanadas pelo ISO, bem como as boas práticas de outros países.

Responsável: SNRIPD

Outros intervenientes: Associação de Municípios, Ordens e Associações Profissionais, ONGPD

Datas: início: Janeiro 2006; duração: 12 meses

---

Acção 4.e) Estimular a cooperação e os programas de intercâmbio de experiências a nível internacional.

Responsável: Fundação para a Ciência e a Tecnologia

Outros intervenientes: Institutos de investigação, universidades, Ordens e Associações Profissionais, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2004; duração: 36 meses

## **LINHA 5 FOMENTAR A PARTICIPAÇÃO**

Acção 5.a) Estimular a constituição de parcerias para a acessibilidade a nível local ou supra municipal, que envolvam autarquias, organizações não governamentais e outros parceiros.

Responsável: Autarquias

Outros intervenientes: SNRIPD, Governos Cívicos, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2004; duração: 36 meses

---

Acção 5.b) Fomentar a participação das organizações não governamentais nos processos de planeamento no quadro da legislação em vigor.

Responsável: Autarquias

Outros intervenientes: SNRIPD, Governos Cívicos, ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2004; duração: 36 meses

## **LINHA 6 ASSEGURAR A APLICAÇÃO, O CONTROLO E A COORDENAÇÃO**

Acção 6.a) Integrar na elaboração, revisão ou alteração de Planos Directores Municipais ou Planos de Urbanização a avaliação qualitativa sumária dos espaços públicos e equipamentos colectivos relativamente das condições que dificultem ou impossibilitem a plena utilização por parte de pessoas com necessidades especiais.

Responsável: Autarquias

Outros intervenientes: Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano

---

Datas: início: Janeiro de 2006; duração: 12 meses

---

Acção 6.b) Condicionar o acesso a apoio técnico e financeiro, incluindo a programas comunitários de apoio, ao cumprimento estrito das normas técnicas de acessibilidade, em primeira linha aos projectos respeitantes a equipamento social.

Responsável: Ministério das Cidades, Ordenamento do Território e Ambiente

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: em continuo

---

Acção 6.c) Fiscalizar o cumprimento das normas de acessibilidade nos edifícios e estabelecimentos que se enquadrem no âmbito de aplicação da legislação sobre acessibilidade, como condição para atribuir ou renovar as licenças de exploração e de habitabilidade.

Responsável: Autarquias

Outros intervenientes: ONGPD

Datas: início: Janeiro de 2005; duração: 24 meses

---

Acção 6.d) Fomentar a nomeação de coordenadores municipais para a acessibilidade, com a responsabilidade de promover a implementação de procedimentos que assegurem o cumprimento da legislação aplicável nesta matéria, dar seguimento às denúncias que lhe sejam apresentadas pelos cidadãos, e propor às instituições competentes a aplicação das coimas prevista na Lei.

Responsável: Autarquias

Outros intervenientes: ONGPD

Datas: início: Julho de 2006; duração: em continuo

---

Acção 6.e) Promover o registo e encaminhamento das reclamações dos cidadãos sobre barreiras à acessibilidade e promover a publicação regular de relatórios que tipifiquem e quantifiquem essas reclamações.

Responsável: Autarquias, SNRIPD

Datas: início: Julho de 2005; duração: em continuo

### 3.2 Período de 2007 a 2010

No segundo semestre de 2006 o SNRIPD realizará um ponto de situação da aplicação do PNPA que incluirá as seguintes vertentes:

- 1) serão equacionados os objectivos apontados pelo PNPA à luz das novas directivas europeias e de outra documentação entretanto divulgada é relevante para o tema;

- 2) será analisado o nível de implementação do plano, tendo, nomeadamente em consideração, os pareceres do Conselho Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, das instituições envolvidas na sua prossecução e outras organizações não governamentais que actuam na área da deficiência.

Com base nos resultados deste ponto de situação e da conjuntura social e económica do País, caberá ao SNRIPD definir novas medidas e acções para o período de 2007 a 2010.

## 4. APLICAÇÃO

### 4.1 Orgânica de implementação

O Secretariado Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, no âmbito das competências que lhe são conferidas legalmente, desempenhará o papel de acompanhamento e monitorização da implementação do PNPA, sendo-lhe atribuídas as seguintes responsabilidades:




- 1) divulgar o plano;
- 2) planear e coordenar as acções pelas quais responda directamente;
- 3) desenvolver acções de sensibilização e monitorização conducentes à implementação do Plano, junto das entidades responsáveis;
- 4) colher, sistematizar e disponibilizar anualmente elementos sobre o grau de implementação do PNPA.

As entidades públicas e privadas com responsabilidade na implementação do Plano têm a obrigação de providenciar ao SNRIPD informação sobre o grau de execução das medidas que lhes cabem.

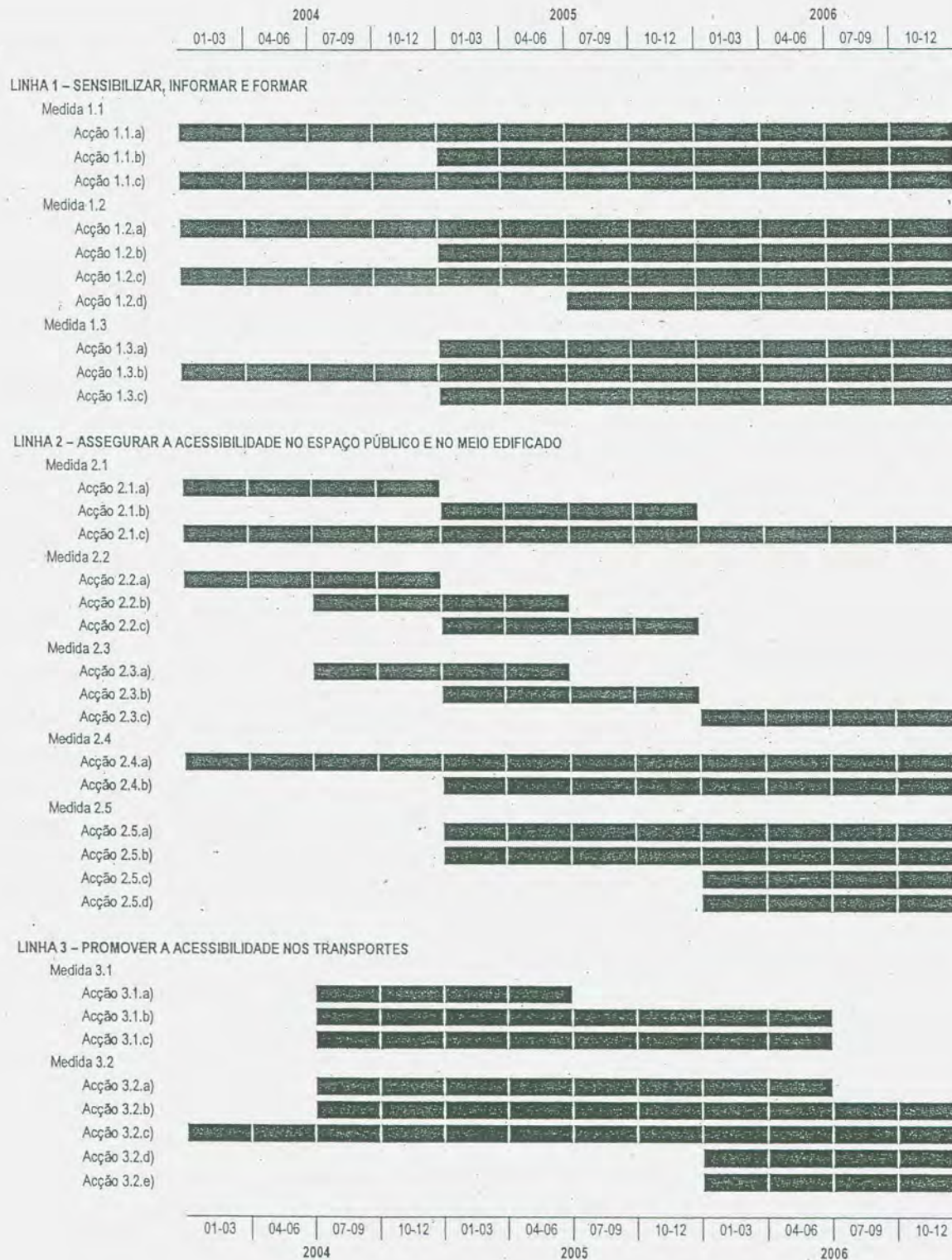
No quadro do Conselho Nacional para a Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência, será constituída uma comissão, que avaliará anualmente o grau de implementação do PNPA.

### 4.2 Calendarização

Os quadros seguintes apresentam um resumo da calendarização das acções incluídas no PNPA. As acções estão classificadas nas seguintes categorias:

-  Acções que envolvem diversas iniciativas pontuais, a desenvolver durante os períodos definidos
-  Acções que implicam a realização de estudos
-  Acções que implicam alterações ou aperfeiçoamentos de processos, cuja implementação deve decorrer durante os períodos definidos

Proposta de Plano (2004-02-17)





2004				2005				2006			
01-03	04-06	07-09	10-12	01-03	04-06	07-09	10-12	01-03	04-06	07-09	10-12

**LINHA 3 – PROMOVER A ACESSIBILIDADE NOS TRANSPORTES (Cont.)**

Medida 3.3											
Acção 3.3.a)											
Acção 3.3.b)											
Acção 3.3.c)											
Acção 3.3.d)											
Acção 3.3.f)											
Medida 3.4											
Acção 3.4.a)											
Acção 3.4.b)											
Acção 3.4.c)											
Acção 3.4.d)											
Acção 3.4.e)											
Acção 3.4.f)											
Acção 3.4.g)											
Medida 3.5											
Acção 3.5.a)											
Medida 3.6											
Acção 3.6.a)											
Acção 3.6.b)											
Acção 3.6.c)											
Medida 3.7											
Acção 3.7.a)											
Acção 3.7.b)											
Acção 3.7.c)											
Acção 3.7.d)											
Medida 3.8											
Acção 3.8.a)											
Acção 3.8.b)											
Acção 3.8.c)											
Acção 3.8.d)											

**LINHA 4 – PROMOVER A INVESTIGAÇÃO E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL**

Acção 4.a)											
Acção 4.b)											
Acção 4.c)											
Acção 4.d)											
Acção 4.e)											

**LINHA 5 – FOMENTAR A PARTICIPAÇÃO**

Acção 5.a)											
Acção 5.b)											

**LINHA 6 – ASSEGURAR A APLICAÇÃO, O CONTROLO E A COORDENAÇÃO**

Acção 6.a)											
Acção 6.b)											
Acção 6.c)											
Acção 6.d)											
Acção 6.e)											

01-03	04-06	07-09	10-12	01-03	04-06	07-09	10-12	01-03	04-06	07-09	10-12
2004				2005				2006			

## ANEXO 1 – ACRÓNIMOS

ACAPO	Associação dos Cegos e Amblíopes de Portugal
ANA	Aeroportos de Portugal
ANAM	Aeroportos e Navegação Aérea da Madeira
ANTRAL	Associação Nacional dos Transportadores em Automóveis Ligeiros
Carris	Companhia Carris de Ferro de Lisboa
CP	Caminhos de Ferro Portugueses
GT UMTS	Grupo de Trabalho UMTS (Autoridade Nacional de Comunicações)
IPPAR	Instituto Português do Património Arquitectónico
METRO	Metropolitano de Lisboa
ONGPD	Organizações não governamentais de pessoas com deficiência
PNAI	Plano Nacional de Acção para a Inclusão
PNPA	Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade
REFER	Rede Ferroviária Nacional
SNRIPD	Secretariado Nacional de Reabilitação e Integração das Pessoas com Deficiência
Soflusa	Sociedade Fluvial de Transportes
STCP	Sociedade de Transportes Colectivos do Porto
STUC	Sociedade de Transportes Urbanos de Coimbra
UMIC	Unidade de Missão Inovação e Conhecimento



## ANEXO 2 – LEGISLAÇÃO EM VIGOR APLICÁVEL AO TEMA DA ACESSIBILIDADE

### Espaço público e meio edificado

#### *Decreto-Lei n.º 123/97, de 22 de Maio*

Fez aprovar as "Normas técnicas para a melhoria da acessibilidade dos cidadãos com mobilidade condicionada aos edifícios, estabelecimentos que recebem público e via pública". Este Decreto-Lei aplicou-se de imediato a todos os espaços públicos, edifícios públicos e edifícios e estabelecimentos que recebem público sido projectados após a sua entrada em vigor, e estabeleceu um prazo de sete anos durante o qual os espaços e edifícios existentes que se enquadrassem no seu âmbito de aplicação deveriam ser objecto de intervenções que assegurassem o cumprimento do disposto no diploma.

#### *Lei n.º 48/98 de 11 de Agosto*

Estabelece as Bases da Política de Ordenamento do Território e do Urbanismo, definindo e integrando as acções promovidas pela Administração Pública, visando assegurar uma adequada organização e utilização do território nacional, na perspectiva da sua valorização, designadamente no espaço europeu, tendo como finalidade o desenvolvimento económico, social e cultural integrado, harmonioso e sustentável do País, das diferentes regiões e dos aglomerados urbanos.

Ao definir a estrutura dos instrumentos de gestão territorial, esta lei, estabelece a articulação entre as diversas figuras de planeamento e as suas relações de dependência no âmbito do Sistema de Gestão Territorial.

O Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade emerge como um instrumento de política sectorial, da responsabilidade da Administração Central, cujas disposições devem ser atendidas após aprovação pelo Governo em sede de Plano Municipal de Ordenamento do Território (Plano Director Municipal, Plano de Urbanização e Plano de Pormenor) e Plano Intermunicipal de Ordenamento do Território.

#### *Decreto-Lei n.º 380/99 de 22 de Setembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 310/03 de 10 de Dezembro*

Estabelece o regime jurídico dos instrumentos de gestão territorial, definindo os processos para a sua elaboração, aprovação e revisão. Nele são delimitadas as responsabilidades do Estado, das autarquias locais e dos particulares, relativamente a um modelo de Ordenamento do Território, que assegure o desenvolvimento económico e social e a igualdade entre os Portugueses no acesso aos equipamentos e serviços

públicos, num quadro de sustentabilidade, de solidariedade intergeracional e de excepcionalidade.

O Plano Nacional de Promoção da Acessibilidade como plano nacional, no que respeita à qualidade de vida em matéria de acessibilidade dos cidadãos com necessidades especiais, deve ser atendido na elaboração de alguns desses instrumentos de carácter operativo, nomeadamente o Plano Director Municipal, o Plano de Urbanização e o Plano de Pormenor, designadamente no que respeita aos princípios e acções para a efectivação de medidas que facilitem a acessibilidade para toda a população, criando um espaço contínuo de circulação no meio urbano e de ligação ao espaço edificado.

**Portaria n.º 1136/2001 de 25 de Setembro**

Estabelece os parâmetros de dimensionamento das áreas destinadas a espaços verdes e de utilização colectiva, infra-estruturas viárias, estacionamento e equipamentos de utilização colectiva a atender nos projectos de loteamentos urbanos e sua execução, definindo os valores mínimos a considerar em sede de Plano Municipal de Ordenamento do Território.

Os parâmetros de dimensionamento contidos nesta portaria, designadamente, largura de passeios, número de lugares de estacionamento e perfil de arruamentos, serão revistos no âmbito da elaboração do Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território e ajustados regionalmente pelos Planos Regionais de Ordenamento do Território.

**Resolução do Conselho de Ministros n.º 76/2002 de 11 de Abril**

**Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)**

O PNPOT deve conter as directrizes e orientações fundamentais que traduzam um modelo de organização espacial que terá em conta, o sistema urbano, as redes, as infra-estruturas e os equipamentos de interesse nacional, bem como, as áreas de interesse nacional, em termos agrícolas, ambientais e patrimoniais.

O PNPOT deve estabelecer as grandes opções com relevância para a organização do território nacional, consubstanciando o quadro de referência a considerar na elaboração dos demais instrumentos de gestão territorial e constitui um instrumento de cooperação com os demais Estados membros para a organização do território da União Europeia.

Para dar resposta a estas disposições legais, o Governo, por Resolução do Conselho de Ministros n.º 76/2002 de 11 de Abril, determinou a elaboração do PNPOT, que actualmente se encontra em curso, e que, entre outras matérias, aborda os parâmetros de acesso às funções urbanas e às formas de mobilidade.

## Transportes

### *Transporte individual em veículo adaptado*

*Decreto Lei nº 143/78, de 12 de Junho*, do Ministério das Finanças e do Plano, que aprova o Regulamento do Imposto sobre Veículos, estabelecendo a isenção do imposto sobre veículos (alínea g) do parágrafo 1º e parágrafo 3º do Artº 5º) aos deficientes com grau de invalidez igual ou superior a 60%.

*Portaria 878/81, de 1 de Outubro*, do Ministério dos Transportes e Comunicações, que estabelece o normativo do painel adicional e do dístico de identificação de deficiente motor e destinado ao seu veículo.

*Portaria 24/82, de 12 de Janeiro*, da Presidência do Conselho de Ministros e do Ministério dos Assuntos Sociais, que esclarece o conceito de deficiente motor para efeitos de atribuição do dístico de deficiente motor, nos termos da Portaria 878/81, de 1 de Outubro.

*Decreto-Lei nº 255-A/82, de 30 de Junho*, dos Ministérios das Finanças e do Plano e da Habitação, Obras Públicas e Transportes, estendendo o regime de isenção do imposto de compensação aos deficientes (alínea g) do parágrafo 1º, parágrafo 3º e 4º do Artº 23º), e que viria a ser extinto pela Lei nº 65/90, de 28 de Dezembro.

*Decreto-Lei n.º 235-D/83, de 1 de Junho*, dos Ministérios da Defesa Nacional, da Qualidade de Vida, das Finanças e do Plano, da Justiça, dos Assuntos Sociais e da Habitação, Obras Públicas e Transportes, estabelecendo o regime de isenção de direitos aduaneiros, taxas, imposto sobre a venda de veículos, sobretaxa e emolumentos gerais na importação de veículos de passageiros ligeiros ou mistos com cilindrada igual ou inferior a 1750 cm<sup>3</sup>, quando de motor a gasolina, ou 2500 cm<sup>3</sup>, quando de motor a gasóleo, e ainda de triciclos e cadeiras de rodas, com ou sem motor, para uso próprio dos deficientes motores das Forças Armadas ou civis.

*Decreto-Lei n.º 110/88, de 2 de Abril*, do Ministério das Finanças, alargando a isenção do imposto de compensação de que gozam os deficientes com grau de invalidez igual ou superior a 60%, a veículos de cilindrada não superior a 2500 cm<sup>3</sup>.

*Decreto-Lei nº 154/89, de 11 de Maio*, do Ministério das Finanças, que altera a base de incidência do imposto especial sobre veículos ligeiros de passageiros e motociclos, criado pela Lei nº 34/83, de 21 de Outubro.

*Decreto-Lei nº 103-A/90, de 22 de Março*, do Ministério das Finanças, que reformula o regime de benefícios fiscais aplicáveis à aquisição de veículos automóveis por deficientes (isenção de emolumentos gerais e do Imposto Automóvel no caso de veículos de cilindrada igual ou inferior a 1500 cm<sup>3</sup> ou 1750 cm<sup>3</sup>, conforme se trate de veículos equipados com motor a gasolina ou gasóleo), e isenção de emolumentos na aquisição de

tríciclos e cadeiras de rodas com ou sem motor, revogando o Decreto-Lei n.º 235-D/83, de 1 de Junho.

*Decreto-Lei n.º 259/93, de 22 de Julho*, do Ministério das Finanças, que regula a aplicação do regime de isenção do imposto automóvel concedido aos deficientes civis aos deficientes das Forças Armadas, passando ainda o valor da cilindrada dos veículos para o limite superior de 1600 cm<sup>3</sup> ou 2000 cm<sup>3</sup>, conforme se trate de veículos equipados com motor a gasolina ou gasóleo, alterando os artigos 1.º, 2.º, 3.º, 4.º, 5.º e 8.º do Decreto-Lei n.º 103-A/90, de 22 de Março, e o Decreto-Lei n.º 43/76, de 20 de Janeiro.

*Folheto da Direcção Geral das Alfândegas* que fixa o regime especial de isenção do imposto automóvel na aquisição de veículos por deficientes civis e militares.

#### *Transporte ferroviário*

*Portaria n.º 83/82, de 19 de Janeiro*, do Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes, que altera o artigo 17.º da Tarifa Geral de Transportes – Parte I – passageiros e bagagens, permitindo o acesso e transporte gratuito nas carruagens de cães - guia acompanhantes de invisuais.

*Despacho n.º 19520/98 (2.ª série), de 9 de Novembro*, do Gabinete do Ministro do Trabalho e da Solidariedade, referente à audição sobre o projecto de decreto-lei que regulamenta o direito de acesso de deficientes visuais aos transportes, acompanhados de cães guia.

#### *Transporte em autocarro*

*Decreto Regulamentar n.º 18/82, de 8 de Abril*, do Ministério da Habitação, Obras Públicas e Transportes, que permite e regulamenta as condições de acesso de cães-guia acompanhantes de invisuais aos transportes públicos.

*Despacho MOPTC 55/91, de 11 de Junho*, do Gabinete do Ministro das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, atribuindo verbas do orçamento da DGTT para participações não reembolsáveis, tendo em vista, entre outras, a renovação e a modernização das frotas, estabelecendo como primeiro critério preferencial a renovação com viaturas adaptadas aos transportes de deficientes motores, com um montante de participação igual a 50% do respectivo custo e máximo de 3500 contos.

*Despacho SET 18-XII/93, de 8 de Maio*, do Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes, atribuindo verbas do orçamento da DGTT para participações não reembolsáveis, tendo em vista, entre outras, a renovação e a modernização das frotas, alterando o valor da participação para aquisição de viaturas adaptadas aos transportes de deficientes motores, para o montante fixo máximo de 3500 contos.

*Despacho Normativo nº 44-A/98, de 18 de Junho*, do Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, estabelecendo as condições da participação financeira do Estado em acções de melhoria da qualidade do serviço dos transportes públicos colectivos de passageiros (no montante máximo de 90% do custo total das intervenções), englobando acções que visem a melhoria da informação a pessoas com deficiência visual e escrita ou pessoas com deficiência auditivas (alínea g) do parágrafo 1º), e ainda a criação, adopção ou melhoria das condições de acesso, estada e segurança nas paragens (alínea i) do parágrafo 1º).

*Despacho nº 14635/1998, de 20 de Agosto*, do Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes, atribuindo verbas do orçamento da DGTT para comparticipações não reembolsáveis para renovação e modernização de frotas, incluindo a aquisição de viaturas adaptadas aos transporte de deficientes motores.

*Despacho nº 10225/2003, de 30 de Abril*, do Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes, atribuindo verbas do orçamento da DGTT para financiamento não reembolsável, tendo em vista a renovação e modernização de frotas, na aquisição de viaturas das categorias I e II ou adaptadas aos transporte de deficientes motores (desde que permitam o acesso pleno ao utente em cadeira de rodas, através de rampa ou elevador, disponham de espaço reservado para cadeira de rodas e tenham dispositivo de sinalização de paragem acessível), estabelecendo neste último caso um montante de comparticipação mais elevado (+€ 5.000,00 por veículo). No caso de financiamento de diversas viaturas a uma só empresa, a sua aprovação está condicionada a que pelo menos 50% dos veículos de categoria I sejam adaptados ao transporte de deficientes motores.

#### *Transporte em táxi*

*Decreto Lei nº 152/89, de 10 de Maio*, do Ministério das Finanças, que estabelece a atribuição do benefício fiscal de redução de 70% do imposto automóvel, na aquisição de automóveis ligeiros de passageiros em regime de aluguer com condutor – táxis, letra A e letra T (número 1 do artigo 8º).

*Decreto Lei nº 262/91, de 26 de Julho*, do Ministério das Finanças, que estabelece a atribuição do benefício fiscal de redução de 80% do imposto automóvel, na aquisição de automóveis ligeiros de passageiros em regime de aluguer com condutor, adaptados ao acesso e transporte de deficientes (números 1 e 2 do artigo 8º).

*Despacho nº 4/92 DG, de 1 de Abril*, do Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes – Gabinete do Director Geral de Transportes Terrestres, que regula a utilização no serviço de aluguer de veículos automóveis ligeiros de passageiros

especialmente adaptados ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida e define o modelo do distintivo de identificação a colocar no veículo.

*Despacho publicado no DR n.º 160-II série, de 14 de Julho de 1992*, do Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes – Gabinete do Director Geral de Transportes Terrestres, que altera o contingente de automóveis ligeiros de passageiros em regime de aluguer atribuído ao Concelho de Lisboa, autorizando 50 unidades adaptadas ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida.

*Despacho publicado no DR n.º 160-II série, de 14 de Julho de 1992*, do Gabinete do Secretário de Estado dos Transportes – Gabinete do Director Geral de Transportes Terrestres, que altera o contingente de automóveis ligeiros de passageiros em regime de aluguer atribuído ao Concelho do Porto, autorizando 14 unidades adaptadas ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida.

*Decreto Regulamentar n.º 25/92, de 9 de Outubro*, do Ministério das Finanças, que regulamenta a atribuição do benefício fiscal de redução de 80% do imposto automóvel, na aquisição de automóveis ligeiros de passageiros em regime de aluguer com condutor, adaptados ao acesso e transporte de deficientes.

*Portaria n.º 100/94, de 9 de Fevereiro*, do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, que altera o critério de atribuição das licenças de aluguer do contingente de cinco automóveis ligeiros de passageiros em regime de aluguer especialmente adaptados ao transporte de pessoas com mobilidade reduzida.

*Decreto-Lei n.º 251/98, de 11 de Agosto*, do Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, que regula o acesso à actividade e ao mercado do transporte de aluguer em veículos automóveis ligeiros de passageiros (táxis), fixando no Artigo 22º - táxis para pessoas com mobilidade reduzida, as condições de atribuição de licenças de veículos para o transporte de pessoas com mobilidade reduzida.

*Decreto-Lei n.º 263/98, de 19 de Agosto*, do Ministério do Equipamento, do Planeamento e da Administração do Território, que regula as condições de acesso e exercício da profissão de motorista de veículos ligeiros de passageiros de transporte público de aluguer (táxis). Referências a passageiros com mobilidade reduzida na alínea d), j) e l) do Artigo 5º - deveres do motorista de táxi.