

Título

Número:

Engenharia para Todos: Mobilidade Urbana Acessível como Compromisso Profissional e Social

Fundamentação Legal:

Art. 1º da Lei nº 5.194, de 1966: As profissões de engenheiro e engenheiro-agrônomo são caracterizadas pelas realizações de interesse social e humano que importem na realização dos seguintes empreendimentos: a) aproveitamento e utilização de recursos naturais; b) meios de locomoção e comunicações; c) edificações, serviços e equipamentos urbanos, rurais e regionais, nos seus aspectos técnicos e artísticos; d) instalações e meios de acesso a costas, cursos e massas de água e extensões terrestres; e) desenvolvimento industrial e agropecuário.

Art. 1º do Anexo II da Resolução nº 1.013, de 2005: O Congresso Nacional de Profissionais – CNP é um fórum organizado pelo Confea, apoiado pelos Crea e pelas entidades nacionais, que tem por objetivo discutir e propor políticas, estratégias e programas de atuação, visando à participação dos profissionais das áreas abrangidas pelo Sistema Confea/Crea no desenvolvimento nacional, propiciando maior integração com a sociedade e entidades governamentais.

O presente projeto, voltado ao desenvolvimento de um programa de inclusão e acessibilidade, está fundamentado em importantes dispositivos legais que orientam a promoção dos direitos das pessoas com deficiência e a construção de uma sociedade mais justa, igualitária e acessível. As principais normas que embasam esta proposta são:

1. Constituição Federal de 1988 – Artigos 5º e 227;
2. Lei nº 13.146/2015 - Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência;
3. Decreto Federal nº 5.296/2004;
4. ABNT NBR 9050:2020;
5. Lei Federal nº 10.436/2002
6. Lei nº 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana
7. ABNT NBR 9050:2020 – Acessibilidade
8. Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência (Decreto nº 6.949/2009)
9. Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS 11 e ODS 10

Sugestão de mecanismos para implementação:

Abrangência: Nacional

Eixo Temático:

Indicador(es) impactado(s) pela Proposta?

Proporção de população que tem acesso adequado a transporte público, por sexo, idade e pessoas com deficiência.

Situação existente:

A acessibilidade e a mobilidade urbana são pilares para o desenvolvimento sustentável e inclusivo das cidades. A infraestrutura urbana brasileira apresenta falhas graves de acessibilidade, especialmente em calçadas, travessias e integração entre modais de transporte. A ausência de padronização, manutenção e conectividade compromete a autonomia de pessoas com deficiência, mobilidade reduzida, idosos e outros grupos vulneráveis. A legislação existente (ABNT NBR 9050) não é plenamente aplicada, o que evidencia a necessidade de ações coordenadas e estruturais. No entanto, ainda há grandes lacunas na aplicação de soluções técnicas adequadas, muitas vezes pela ausência de profissionais habilitados no planejamento e execução de políticas públicas urbanas. Diante disso, propomos uma ação estruturada, com participação ativa do Sistema Confea/Crea, para promover cidades acessíveis a todos os cidadãos.

Justificativa:

O Brasil possui legislações robustas sobre acessibilidade, como o Estatuto da Pessoa com Deficiência e a NBR 9050, mas a efetivação dessas normas ainda é limitada. A mobilidade urbana sofre com a fragmentação entre os modais de transporte, ausência de calçadas adequadas, ciclovias desconectadas e infraestrutura precária nas periferias. A proposta reforça o compromisso com a cidadania, os direitos humanos e a aplicação das normas técnicas, contribuindo para políticas públicas inclusivas, valorizando a engenharia nacional e promovendo cidades mais justas, seguras e sustentáveis.

Proposição:

Criação de Diretrizes Técnicas Integradas para Acessibilidade e Mobilidade Urbana a serem adotadas como referência pelo Sistema Confea/Crea, promovendo:

1. Cidades mais acessíveis e conectadas;
2. Mapeamento técnico de rotas prioritárias com base em dados de fluxo de pedestres e pontos de interesse social;
3. Implantação de calçadas padronizadas, com largura mínima, piso tátil direcional e de alerta, rampas com inclinação adequada e ausência de obstáculos;
4. Travessias acessíveis, com semáforos sonoros, rampas nas esquinas e tempo de travessia ajustado;
5. Sinalização universal (visual, tátil e sonora) em todo o corredor;
6. Monitoramento e manutenção contínua das rotas, com participação de conselhos locais de mobilidade e acessibilidade;
7. Financiamento por meio de fundos municipais de mobilidade, acessibilidade e emendas parlamentares;
8. Integração entre modais de transporte sustentável;
9. Participação técnica obrigatória de profissionais registrados em projetos de infraestrutura urbana;
10. Fortalecimento da fiscalização nas obras públicas quanto ao cumprimento das normas de acessibilidade (NBR 9050 e correlatas);
11. Criação do Sistema Nacional de Acessibilidade e Mobilidade Urbana Inclusiva (SNAMUI), que integrará União, Estados e Municípios na elaboração de planos e ações coordenadas. Este sistema será regulamentado por meio de lei federal específica, com financiamento garantido, metas de curto, médio e longo prazo, e uma estrutura de governança participativa com conselhos populares.

1. Criação de Grupos Técnicos Multidisciplinares Regionais com Engenheiros, Arquitetos, Geógrafos e Agrônomos para atuação junto às prefeituras, elaborando diagnósticos e propostas técnicas de mobilidade inclusiva;
2. Obrigatoriedade de ART para Projetos de Acessibilidade Urbana, garantindo a responsabilidade técnica e fiscalização efetiva nas intervenções urbanas;
3. Capacitação continuada dos profissionais em temas como Desenho Universal, Mobilidade Ativa, Infraestrutura Verde e Smart Cities;
4. Criação de uma Plataforma Nacional de Boas Práticas em Acessibilidade e Mobilidade, com projetos de referência, estudos de caso e diretrizes aplicáveis em diferentes contextos urbanos;
5. Mapeamento técnico de rotas prioritárias, considerando fluxo de pedestres, pontos de interesse social (escolas, hospitais, terminais, equipamentos públicos) e áreas com alta demanda por acessibilidade. Esse mapeamento pode ser feito com participação de profissionais registrados e estudantes supervisionados, promovendo engajamento e formação prática. A seguir, deve-se elaborar projetos executivos padronizados, com base na ABNT NBR 9050 e demais normas técnicas, prevendo: calçadas com largura adequada, piso tátil, rampas acessíveis, sinalização universal (visual, tátil e sonora) e travessias com dispositivos de segurança.
6. Criação de um sistema de monitoramento contínuo, com indicadores de desempenho e participação social ativa, garantindo manutenção e correções ao longo do tempo;
7. Integração com Conselhos Municipais de Mobilidade e Acessibilidade, assegurando a presença de profissionais do Sistema nas decisões locais;
8. Parcerias com universidades, ONGs e organismos internacionais;
9. Elaboração de planos regionais integrados com recursos federais;
10. Realização de auditorias participativas com conselhos de mobilidade.

Impactos Esperados:

- a. Redução das barreiras arquitetônicas e urbanas;
- b. Inclusão social de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- c. Valorização profissional e ampliação das oportunidades de atuação;
- d. Melhoria da qualidade de vida urbana e promoção da equidade no acesso à cidade.