



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

Excelentíssima(o) Juíza(iz) Federal da ____ Vara Federal da Seção Judiciária do Acre

Procedimento Administrativo n. 1.10.000.000388/2021-80

“A inclusão acontece quando se aprende com as diferenças e não com as igualdades”.

(Paulo Freire)

O **MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL**, com fundamento nos arts. 127, 129, inciso III, da Constituição Federal e no art. 5º da Lei n. 7.347/85, propõe

**AÇÃO CIVIL PÚBLICA
COM PEDIDO DE MEDIDA LIMINAR**

em face da **(1) AGÊNCIA NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL (ANAC)**, autarquia especial federal, inscrita no CNPJ 07.947.821/0001-89, com endereço no Setor Comercial Sul, Quadra 09, Lote C, Edifício Parque Cidade Corporate, Torre A (1º ao 7º andar), Brasília (DF), CEP 70.308-200;

(2) INFRAERO, empresa pública federal, com endereço no Setor de Concessionárias e Locadoras 5 Edifício Sede Aeroporto, Asa Sul, Brasília (DF), CEP 02022-021;

(3) UNIÃO, pessoa jurídica de direito público interno, a ser citada pela Procuradoria da União no Estado do Acre, com sede na Rua Rui Barbosa, n. 142, Centro, CEP 69900-084, fone (68) 3212-8300, em Rio Branco (AC);

(4) MUNICÍPIO DE RIO BRANCO (AC), pessoa jurídica de direito público interno, a ser citada pela Procuradoria Geral do Município, localizada na Avenida Getúlio Vargas, bairro



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

Bosque, Rio Branco (AC), CEP: 69.900-000;

(5) **MUNICÍPIO DE CRUZEIRO DO SUL (AC)**, pessoa jurídica de direito público interno, a ser citada pela Procuradoria Geral do Município, localizada na Rua Rui Barbosa, 67, Centro, Cruzeiro do Sul (AC), CEP 69980-000;

(6) **CONCESSIONÁRIA DOS AEROPORTOS DA AMAZÔNIA S.A.**, pessoa jurídica de direito privado (sociedade empresária), inscrita no CNPJ sob o n. 42.548.035/0001-00, estabelecida na Av. Djalma Batista, 1719, Edifício Atlantic Tower, sala 607B, Bairro Chapada, Manaus (AM), CEP 69.050-010, endereço eletrônico: admvinci@vinci-airports.com.br, pelos seguintes fatos e fundamentos.

1. Objeto da demanda

Esta ação civil pública pretende garantir condições mínimas de acessibilidade aos passageiros com deficiência no embarque e desembarque realizados nos aeroportos brasileiros e a condenação dos réus pelos danos morais coletivos causados às pessoas com deficiência.

2. Os fatos

O Procedimento Administrativo n. 1.10.000.000388/2021-80 foi instaurado nesta Procuradoria da República para analisar as condições de acessibilidade para o embarque e desembarque de pessoas com deficiência no Aeroporto Internacional Plácido de Castro, em Rio Branco.

Como providência inicial, determinou-se a realização de relatório circunstanciado sobre as condições de acessibilidade para PCDs no referido aeroporto, o que foi cumprido em visita técnica feita no dia 02 de setembro de 2021.

A equipe técnica do MPF constatou, através de registros fotográficos e entrevistas com os gestores da Infraero e supervisores das companhias aéreas, o seguinte:



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

a) ausência de sinalização tátil para pessoas com deficiência visual em pisos e superfícies do aeroporto, tais como corredores, elevadores, escadas, banheiros e demais instalações;

b) ausência de equipamentos suficientes que auxiliem os passageiros com deficiência no embarque e desembarque, como cadeiras motorizadas, equipamento de ascenso e descenso (ambulift), rampas de acesso às aeronaves, pontes de embarque/desembarque (fingers);

c) ausência de fiscalização na parada de veículos na via pública de circulação do aeroporto, de modo que os motoristas ocupam as vagas reservadas para PCD ou bloqueiam o acesso às rampas e faixas elevadas para travessia de pedestres;

d) presença de rachaduras de dilatação na faixa exclusiva para deslocamento de passageiros dentro da pista de pouso e decolagem, onde ocorre o embarque e desembarque, com potencial para ocorrência de acidentes com passageiros em cadeiras de rodas;

e) ausência de acessibilidade para cadeirantes no único terminal de autoatendimento do Banco 24h existente no aeroporto, de maneira que, para a PCD realizar o autoatendimento no terminal, precisa contar com a ajuda de terceiros, o que fragiliza a sua segurança;

f) é insuficiente o número de assentos reservados às PCDs no terminal de desembarque (apenas quatro assentos para o aeroporto inteiro);

g) obstáculos físicos na calçada de circulação externa, tais como rachaduras, tampas de passagem com nível elevado e valas a céu aberto;

h) nenhuma das companhias aéreas possui balcão adaptado para o atendimento de PCD;

i) apenas a companhia Gol Linhas Aéreas possui rampa para embarque e desembarque de passageiros. No entanto, o equipamento só pode atender um voo por vez. Se houver mais de



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

um voo com embarque/desembarque de PCD no mesmo horário, um deles necessariamente será carregado manualmente;

j) na companhia LATAM Airlines os passageiros PCDs são carregados no colo ou apoiados manualmente para embarque/desembarque da aeronave, conforme diversas imagens juntadas ao relatório;



k) ausência de fraldário adulto nos aeroportos do estado do Acre.

O relatório destacou também que as principais companhias aéreas a operar voos no terminal do aeroporto são a Gol Linhas Aéreas e a Latam Airlines, que operam juntas 4 voos diários e transportam em média 1200 passageiros diariamente, com uma média diária de 20 passageiros PCDs, que solicitam atendimento especial no embarque/desembarque das aeronaves.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

Segundo os funcionários da companhia aérea Latam, em dias de chuva as escadas ficam escorregadias, o que faz com que ocorram frequentes acidentes com os passageiros, que podem, inclusive, agravar o estado de saúde da PCD.

Diante dessas constatações, o MPF requisitou à Superintendência do Aeroporto Internacional de Rio Branco que informasse quais medidas seriam adotadas para sanar as irregularidades apontadas no relatório técnico e garantir a acessibilidade às pessoas com deficiência, bem como para que encaminhasse cronograma detalhado dessas atividades.

Apenas após reiteração do ofício anterior, a INFRAERO respondeu, laconicamente, o seguinte (Ofício n. SEDE-OFI-2021/10470):

a) para resolução da falta de sinalização tátil seria necessário encaminhar à área de Engenharia para realização de estudos, especificações técnicas e orçamentos, para então pleitear recursos;

b) para aquisição de equipamentos dotados de facilidades, seria necessário realizar o levantamento das necessidades, encaminhar às áreas sistêmicas para produção de especificações técnicas de cada equipamento, orçar e então pleitear recursos para os procedimentos licitatórios seguintes;

c) a fiscalização de via pública é atribuição do órgão municipal (RBTRANS), e resta a esta empresa pública solicitar a presença destes no aeroporto;

d) as rachaduras reportadas situam-se entre o pátio de pavimento rígido e a via de serviço. Ações paliativas são tomadas, no entanto, trata-se de problema estrutural, cuja solução definitiva se daria por estudos da área de engenharia para produção de especificações técnicas e orçamentos, e só então, a captação de recursos para as fases subsequentes;

e) o contrato que abrange o Terminal Eletrônico de Autoatendimento (TC02.2016.029.0010) é um contrato de concessão de área, e não de um serviço oferecido pela



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

INFRAERO. No entanto, será emitida comunicação formal àquela empresa sobre a necessidade de atendimento aos normativos de acessibilidade;

f) é possível o deslocamento de outra longarina de assentos para a sala de desembarque, contudo, nesse caso não há normativo que oriente a quantidade de assentos, porque se trata de área de trânsito e não de espera;

g) as imagens apresentadas em relatório demonstram a calçada oposta à área de embarque/desembarque e fora de percurso destinado a acessos a equipamentos públicos e estacionamento. Além disso, as valas a céu aberto são áreas entre a rampa da faixa elevada e a sarjeta. As faixas elevadas do Aeroporto de Rio Branco cumprem os requisitos normativos, tanto para a largura da faixa de trânsito de pedestres quanto as inclinações de suas rampas no sentido da via de rolamento;

h) os balcões de atendimento na área de check-in, bem como nas áreas de BVRI do Aeroporto de Rio Branco, disponibilizadas pela Infraero às companhias aéreas, possuem o balcão rebaixado, com os devidos recuos para atendimento de cadeirantes. A informação de que o local seria destinado ao suporte de bagagens é equívoca, pois as bagagens que devem ser despachadas são dispostas nas balanças e esteiras destinadas a esse propósito, sendo ali o seu suporte;

i) para aquisição de equipamentos é necessário o cumprimento dos ritos processuais licitatórios;

j) a necessidade de estrutura para fraldário adulto demandaria a necessidade de estudos, recursos e processo licitatório.

Informou, por fim, que “o Aeroporto Internacional de Rio Branco (AC) - Plácido de Castro, integra o Bloco Norte da 6ª Rodada de Concessões, cujo contrato já está assinado e homologado pela ANAC, e cujo PTO - Plano de Transição Operacional, se encerra no dia 20 de janeiro de 2022, de modo que toda ação que demande recursos e processos licitatórios não gozarão de tempo hábil para serem executados por esta empresa pública nesse aeroporto”.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

Em seguida, como forma de contemplar todos os aeroportos do estado do Acre no procedimento, determinou-se a realização de vistoria no aeródromo de Cruzeiro do Sul (AC), que também resultou em relatório circunstanciado das irregularidades lá encontradas.

Naquele aeroporto, também foram constatadas inúmeras irregularidades e a repetição das violações à dignidade das pessoas com deficiência que são diariamente humilhadas pela falta de acessibilidade.

3. O direito

3.1. Direitos das pessoas com deficiência nos planos internacional e constitucional

A Convenção da ONU sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência e seu Protocolo Facultativo foram incorporadas no ordenamento brasileiro com *status* de emenda constitucional (Decreto b. 6.949/09).

Já no preâmbulo, a Convenção reconhece que “deficiência é um conceito em evolução e que a deficiência resulta da interação entre pessoas com deficiência e as barreiras devidas às atitudes e ao ambiente que impedem a plena e efetiva participação dessas pessoas na sociedade”.

A expressão “pessoa portadora de deficiência”, apesar de ser utilizada pela redação original da CF, carrega o estigma do termo “portador” - aquele que porta, carrega consigo a deficiência, como se fosse possível deixar de tê-la. Por esse motivo, a Organização das Nações Unidas utiliza “pessoas com deficiência” - *persons with disabilities*.

De acordo com a Convenção, pessoas com deficiência são aquelas que têm impedimentos de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, os quais, em interação com diversas barreiras, podem obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdades de condições com as demais pessoas (art. 1º).

Flávia Piovesan destaca que o conceito de pessoa com deficiência estabelecido na Convenção é inovador, por declarar explicitamente que o meio ambiente econômico e social pode



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

ser causa ou fator de agravamento da deficiência.¹

No que se refere à evolução do conceito de pessoa com deficiência, André de Carvalho Ramos discorre sobre o superado modelo médico, que via a deficiência como um “defeito pessoal” sujeito a tratamento ou cura:

Vale ressaltar, nesse ponto, que o *medical model*, modelo médico da abordagem da situação das pessoas com deficiência, via a deficiência como um ‘defeito’ que necessitava de tratamento ou cura. Quem deveria se adaptar à vida social eram as pessoas com deficiência, que deveriam ser ‘curadas’.

A atenção da sociedade e do Estado, então, voltava-se ao reconhecimento dos problemas de integração da pessoa com deficiência para que esta desenvolvesse estratégias para minimizar os efeitos da deficiência em sua vida cotidiana.

A adoção desse modelo gerou falta de atenção às práticas sociais que justamente agravavam as condições de vida das pessoas com deficiência, ocasionando pobreza, invisibilidade e perpetuação dos estereótipos das pessoas com deficiência como destinatárias da caridade pública (e piedade compungida), negando-lhes a titularidade de direitos como seres humanos.

Além disso, como a deficiência era vista como “defeito pessoal”, a adoção de uma política pública de inclusão não era necessária.²

Em seguida, o autor realiza um importante contraponto com o atual modelo de direitos humanos, cuja premissa é o alcance da igualdade material através da eliminação de barreiras:

Já o modelo de direitos humanos (ou modelo social) vê a pessoa com deficiência como ser humano, utilizando o dado médico apenas para definir suas necessidades. A principal característica desse modelo é sua abordagem de ‘gozo dos direitos sem discriminação’.

Este princípio de antidiscriminação acarreta a reflexão sobre a necessidade de políticas públicas para que seja assegurada a igualdade material, consolidando a responsabilidade do Estado e da sociedade na eliminação

¹ PIOVESAN, Flávia. Direitos humanos e o direito constitucional internacional. 11. ed. São Paulo: Saraiva, 2010.

² RAMOS, André de Carvalho. Curso de Direitos Humanos. 7. ed. - São Paulo: Saraiva Educação, 2020, *epub*.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

das barreiras à efetiva fruição dos direitos do ser humano. Assim, não se trata mais de exigir da pessoa com deficiência que esta se adapte, mas sim de exigir, com base na dignidade humana, que a sociedade trate seus diferentes de modo a assegurar a igualdade material, eliminando as barreiras à sua plena inclusão.

No plano infraconstitucional, já atenta a esses conceitos, a Lei n. 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência) reconhece como pessoa com deficiência “aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras por obstruir sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas”.

O processo de consolidação da autonomia das PCDs passa pela identificação da barreira que impede o exercício pleno de direitos e adaptação *do ambiente* para conferir autonomia a estes cidadãos.

Para dar efetividade à igualdade, necessária uma conduta ativa que diminua desigualdades e inclua os grupos vulneráveis. Ao afirmar a meta da igualdade material, a Convenção faz clara opção pela sociedade inclusiva.

Para tanto, é urgente a eliminação de barreiras físicas e atitudinais e a plena concretização da acessibilidade, em todas as suas modalidades, não só por meio do amparo na legislação em vigor, mas também pelo maciço investimento em tecnologia assistiva.

A verdadeira acessibilidade e gozo do direito fundamental e social à livre locomoção por uma pessoa com deficiência contempla todas as suas dimensões: urbanísticas, arquitetônicas, nos transportes, nas atitudes e nas tecnologias, para que o primeiro passo ao cumprimento da lei seja dado (art. 3º, I, Lei n. 13.146/2015).

Atualmente, também estão em vigor as Leis Federais n. 7.853/1989, n. 10.048/2000 e n. 10.098/2000, bem como o Decreto Federal n. 5.296/2004 e a NBR (norma técnica expedida pela Associação Brasileira de Normas Técnicas) n. 9.050, recentemente atualizada em 2020, que estabelecem parâmetros arquitetônicos capazes de tornar prédios e espaços públicos e privados



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

compatíveis com os padrões de acessibilidade.

Ao se constatar que o ambiente econômico e social pode ser causa ou fator de agravamento da deficiência, incumbe ao Estado o dever de adotar ajustes, adaptações ou modificações razoáveis e apropriadas que assegurem às pessoas com deficiência o exercício dos direitos humanos em igualdade de condições com as demais (art. 55, Lei n. 13.146/2015).

A alteração do modelo de atuação do Estado determina a remoção e a eliminação de obstáculos que impeçam o pleno exercício dos direitos das pessoas com deficiência, e propicie a evolução de suas potencialidades, com autonomia e participação, de modo que de mero “objeto” de políticas assistencialistas passem a ser tratadas como reais sujeitos titulares de direitos.

Passou-se, então, a reconhecer que o tratamento discriminatório não ocorre apenas por alguma ação dolosa, mas também pela ausência de ajustamento razoável. Assim, discriminação é conceituada como toda a forma de diferenciação, exclusão ou restrição baseada em deficiência, inclusive a recusa de adaptação razoável (art. 2º da Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência).

No mesmo sentido, a Convenção Interamericana para a Eliminação de todas as Formas de Discriminação contra Pessoas Portadoras de Deficiência (Decreto n. 3.956/2001) - cujo *status* é de norma supralegal (STF, RE 466.343-SP, RE 349.703-RS e RE 511.961-SP) - determina que o Estado se abstenha de restrições baseadas em deficiência, que tenha o efeito de impedir ou anular o reconhecimento, gozo ou exercício dos direitos humanos e liberdades fundamentais das pessoas com deficiência.

A Lei 13.146/2015 trilhou igual caminho e vedou o tratamento discriminatório por omissão dos agentes responsáveis (art. 4º).

Nesse contexto, a Convenção Internacional sobre os Direitos das Pessoas com Deficiência impõe aos Estados a adoção das “medidas apropriadas para assegurar às pessoas com deficiência o acesso, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, ao meio físico, ao transporte, à informação e comunicação, inclusive aos sistemas e tecnologias da informação e comunicação,



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

bem como a outros serviços e instalações abertos ao público ou de uso público, tanto na zona urbana como na rural (...), que incluirão a identificação e a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade” (art. 9º).

Ainda de acordo com a Convenção (art. 2º), tal garantia de acesso, em igualdade de oportunidades, mediante a eliminação de obstáculos e barreiras à acessibilidade, deve ser concretizada tanto por meio da concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados, na maior medida possível, por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico (“desenho universal”), quanto mediante modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional ou indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que as pessoas com deficiência possam gozar ou exercer, em igualdade de oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos humanos e liberdades fundamentais (“adaptação razoável”).

A adaptação razoável se revela imprescindível para a inclusão e permanência das pessoas com deficiência na sociedade e possibilita o cumprimento do desiderato de promoção do aprendizado comunitário de convivência plural e democrática com as diferenças, conforme ressaltou o Supremo Tribunal Federal no julgamento da MC/ADI 5.357/DF (Rel. Min. Edson Fachin):

A atuação do Estado na inclusão das pessoas com deficiência, quer mediante o seu braço Executivo ou Legislativo, pressupõe a maturação do entendimento de que se trata de ação positiva em uma dupla via. Explico: essa atuação não apenas diz respeito à inclusão das pessoas com deficiência, mas também, em perspectiva inversa, refere-se ao direito de todos os demais cidadãos ao acesso a uma arena democrática plural. A pluralidade - de pessoas, credos, ideologias, etc. - é elemento essencial da democracia e da vida democrática em comunidade.

Nessa toada, a Constituição da República prevê em diversos dispositivos a proteção da pessoa com deficiência, conforme se verifica nos artigos 7º, XXXI, 23, II, 24, XIV, 37, VIII, 40, § 4º, I, 201, § 1º, 203, IV e V, 208, III, 227, § 1º, II, e § 2º, e 244.

Pluralidade e igualdade são duas faces da mesma moeda. O respeito à pluralidade não prescinde do respeito ao princípio da igualdade. E na atual quadra histórica, uma leitura focada tão somente em seu aspecto formal



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

não satisfaz a completude que exige o princípio.

Além da igualdade material prevista no preâmbulo e no *caput* do art. 5º, a própria Constituição Federal prevê de modo específico a garantia da autonomia à pessoa com deficiência através da adequação de logradouros, edifícios de uso público e veículos de transporte coletivo a fim de garantir acesso adequado às pessoas portadoras de deficiência (art. 227, par. 2º).

A promoção da autonomia à pessoa com deficiência é garantida pelo desenvolvimento de tecnologias assistivas que visam eliminar as barreiras existentes na sociedade (art. 3º, inciso III, Lei 13.146/2015).

O enfoque mais condizente, portanto, com a evolução da sociedade atual é a promoção da igualdade material, mediante a implementação de medidas que assegurem a autonomia da pessoa com deficiência, uma vez que sua limitação física decorre também de barreiras arquitetônicas/socioambientais e da omissão em implementar a tecnologia assistiva representa uma das formas de discriminação.

A situação retratada de discriminação é a encontrada nos aeroportos do estado do Acre e de todo o país.

3.2. As irregularidades constatadas nos aeroportos do estado do Acre

A) Equipamento de ascenso e descenso para embarque e desembarque

As regras de acessibilidade em aeródromos públicos são definidas pela Resolução Anac n. 280/2013.

Os aeroportos que operam com aeronaves de altura maior do que 1,60m entre o solo e a parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros devem disponibilizar pontes de embarque, rampa ou outro equipamento de ascenso e descenso, conforme art. 20, *caput*, §§ 1º a 3º da Resolução:



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

Art. 20. O embarque e o desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC devem ser realizados preferencialmente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§1º O equipamento de ascenso e descenso ou rampa previstos no caput devem ser disponibilizados e operados pelo operador aeroportuário, podendo ser cobrado preço específico dos operadores aéreos.

§2º É facultado ao operador aéreo disponibilizar e operar seu próprio equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§3º Os operadores aéreo e aeroportuário estão autorizados a celebrar contratos, acordos ou outros instrumentos jurídicos com outros operadores ou com empresas de serviços auxiliares ao transporte aéreo para disponibilização e operação dos equipamentos de ascenso e descenso ou rampa previstos nos §§ 1º e 2º deste artigo.

A Resolução excepciona a previsão para os aeródromos que operam com aeronaves de altura máxima de 1,60 m. Em vez de disciplinar o meio específico, o ato normativo estipula uma obrigação negativa: qualquer que seja a solução adotada para o embarque e o desembarque de PCD, **não se aceita o transporte manual de passageiro:**

Art. 20. O embarque e o desembarque do PNAE que dependa de assistência do tipo STCR, WCHS ou WCHC devem ser realizados preferencialmente por pontes de embarque, podendo também ser realizados por equipamento de ascenso e descenso ou rampa.

§ 4º Excetua-se do previsto no caput o embarque ou desembarque de PNAE em aeronaves cuja altura máxima da parte inferior do vão da porta de acesso à cabine de passageiros em relação ao solo não exceda 1,60 m (um metro e sessenta centímetros).

§ 5º Nos casos especificados no § 4º deste artigo, o embarque ou desembarque do PNAE podem ser realizados por outros meios, desde que garantidas suas segurança e dignidade, sendo vedado carregar manualmente o passageiro, exceto nas situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave.

§ 6º Para fins do disposto no § 5º deste artigo, carregar manualmente o



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

passageiro significa sustentá-lo, segurando diretamente em partes de seu corpo, com o efeito de elevá-lo ou abaixá-lo da aeronave ao nível necessário para embarcar ou desembarcar.

Além disso, a norma NBR 14273 (ABNT) exige a instalação de sistema eletromecânico de elevação para os aeroportos com fluxo anual superior a 100.000 passageiros:

5.3 Embarque/desembarque por passarela telescópica

Quando o terminal dispuser de passarela telescópica, deverão existir cadeiras de rodas e pessoal treinado disponíveis para o transporte, sem demora no embarque/desembarque, de pessoas portadoras de deficiência motora que não se utilizarem de sua própria cadeira, entre a empresa aérea e a porta da aeronave. Nos casos em que a passarela telescópica não atender a inclinação máxima de 12,5%, indicada em 6.4.1.1. da NBR 9050:1994, as empresas transportadoras devem prestar a assistência que se fizer necessária.

5.4 Embarque/desembarque sem passarela telescópica

Quando o embarque/desembarque não se der por meio de passarela telescópica, deve ser efetuado por sistema eletromecânico de elevação que permita que a pessoa portadora de deficiência possa ser transportada de/até a porta da aeronave, de modo confortável, seguro e sem demora.

5.4.1 Quantidade de sistemas de elevação

As administrações aeroportuárias, em acordo com as empresas aéreas, devem prover os aeroportos de sistema de elevação que permita o transporte da pessoa portadora de deficiência até a porta da aeronave, de acordo com as quantidades mínimas fixadas na tabela 2.

Tabela 2 - Aparelho eletromecânico de elevação

Fluxos anuais de passageiros no aeroporto	Quantidade de aparelhos
Até 100 000	Nenhum
De 100 000 a 1 000 000	1
Acima de 1 000 000	2



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

A Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) divulgou que em 2019 passaram mais de 340 mil passageiros pelo Aeroporto Internacional Plácido de Castro, em Rio Branco³. Considerando esse número, o referido aeroporto deveria ter, no mínimo, um sistema de elevação eletromecânico que permita o transporte da pessoa com deficiência até a porta da aeronave.

O Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (AC), por sua vez, teve um fluxo anual de 95,3 mil passageiros⁴ em 2017. O número, atualmente, está defasado e seguramente já ultrapassou o parâmetro normativo. De qualquer forma, o embarque e desembarque de passageiros com deficiência não pode ocorrer através do transporte manual (art. 20, par. 5º, Resolução ANAC 280).

No entanto, apenas a companhia aérea GOL possui rampa de embarque e desembarque em ambos os aeroportos do estado do Acre. Não há equipamento próprio do operador aeroportuário para o embarque de PCDs em voos privados ou de outras companhias aéreas.

B) Mobiliário acessível para atendimento ao público

O Decreto n. 5.296/2004 prevê a obrigatoriedade de mobiliário de recepção e atendimento adaptado à altura e à condição física de pessoas em cadeiras de rodas, bem como determina a existência de local específico para atendimento de PCDs:

Decreto n. 5.296/2004

Art. O atendimento prioritário compreende tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas de que trata o art. 5º.

§ 1º O tratamento diferenciado inclui, dentre outros:

II - mobiliário de recepção e atendimento obrigatoriamente adaptado à altura e à condição física de pessoas em cadeira de rodas, conforme estabelecido nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT;

³ Disponível em: <<https://g1.globo.com/AC/AC/re/noticia/2020/01/17/aeroporto-de-rio-branco-recebeu-mais-de-340-mil-passageiros-em-2019-diz-infraero.ghtml>>.

⁴ Disponível em: <<https://www4.infraero.gov.br/imprensa/noticias/aeroporto-de-cruzeiro-do-sul-tem-alta-de-19-na-movimentacao-em-2017/>>.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

IX - a existência de local de atendimento específico para as pessoas referidas no art. 5º.

Ao regulamentar a previsão legal, a NBR ABNT 9050:2020 especificou os padrões técnicos para que os balcões de atendimento, bilheterias e caixas de pagamento sejam acessíveis:

NBR 9050:2020 ABNT

9.2.1.4 Balcões de atendimento acessíveis devem possuir superfície com largura mínima de 0,90 m e altura entre 0,75 m a 0,85 m do piso acabado, assegurando-se largura livre mínima sob a superfície de 0,80 m.

9.2.1.5 Devem ser asseguradas altura livre sob o tampo de no mínimo 0,73 m e profundidade livre mínima de 0,30 m, de modo que a P.C.R. tenha a possibilidade de avançar sob o balcão.

9.2.1.6 Quando houver um conjunto com número superior a seis postos de atendimento, deve ser previsto um posto acessível para atendente em cadeira de rodas (P.C.R.), que apresente áreas para aproximação frontal e circulação adjacente, que permita giro de 180°.

9.2.2.2 Caixas de pagamento acessíveis e dispositivos de pagamento devem possuir superfície de manuseio e alcance visual com altura entre 0,80 m a 0,90 m do piso acabado e devem ter espaço para a aproximação lateral ou frontal para a P.C.R., conforme a seguir:

a) para aproximação frontal, deve ser assegurada altura livre sob a superfície de no mínimo 0,73 m, com profundidade livre mínima de 0,30 m. Deve ser garantida ainda circulação adjacente que permita giro de 180° à P.C.R.;

b) para aproximação lateral, deve ser assegurada passagem livre de 0,90 m de largura.

9.2.3.4 As bilheterias e balcões de informação acessíveis devem possuir largura mínima de 0,90 m e altura entre 0,90 m a 1,05 m do piso acabado.

9.2.3.5 As bilheterias e balcões de informação acessíveis devem garantir aproximação lateral à P.C.R. e circulação adjacente que permita rotação de 180°.

9.2.3.6 Próximo às bilheterias devem ser disponibilizados dispositivos organizadores de fila, para que as filas de espera não interfiram no acesso de pessoas com mobilidade reduzida e P.C.R.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

De acordo com os relatórios que acompanham esta inicial, ambos os aeroportos do estado do Acre descumprem a previsão normativa.

No aeroporto internacional Plácido de Castro, em Rio Branco (AC), nenhuma das companhias aéreas possui balcão de atendimento acessível e os PCDs são atendidos na parte rebaixada ao lado do balcão principal, local destinado ao suporte de bagagens. Já no aeroporto internacional de Cruzeiro do Sul (AC), o balcão de atendimento para pessoas com deficiência possui recuo de aproximação de apenas 20cm, além de estar ocupado com uma série de panfletos informativos.

C) Sinalização tátil e visual

A sinalização tátil e visual é de crucial importância para assegurar o tráfego de pessoas com deficiência de forma autônoma e segura. O Decreto n. 5.296/2004 determina sua obrigatoriedade em espaços de uso público e a ABNT prevê as normas técnicas aplicáveis:

Decreto n. 5.296/2004

Art. 15 No planejamento e na urbanização das vias, praças, dos logradouros, parques e demais espaços de uso público, deverão ser cumpridas as exigências dispostas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

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

III - a instalação de piso tátil direcional e de alerta.

Art. 26 Nas edificações de uso público ou de uso coletivo, é obrigatória a existência de sinalização visual e tátil para orientação de pessoas portadoras de deficiência auditiva e visual, em conformidade com as normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

NBR 9050:2020 ABNT

6.3.8 Sinalização no piso

A sinalização visual e tátil no piso indica situações de risco e direção. Deve atender ao disposto em 5.4.6 e em normas específicas.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

5.1.3 Princípio dos dois sentidos

A informação deve ocorrer através do uso de no mínimo dois sentidos: visual e tátil ou visual e sonoro.

5.4.6 Sinalização tátil e visual no piso

Para a sinalização tátil e visual no piso atender ABNT NBR 16537.

O aeroporto internacional Plácido de Castro, em Rio Branco (AC), carece de sinalização tátil em pisos e superfícies, como corredores, elevadores, escadas, saguão e áreas de embarque e desembarque. Além disso, na área externa de circulação de pedestres existe uma demarcação com piso tátil direcional em posição incorreta, conforme imagens constantes no relatório em anexo.

Já o aeroporto internacional de Cruzeiro do Sul (AC) não possui piso tátil, nem mapa tátil em nenhuma de suas dependências.

D) Terminais de autoatendimento acessíveis

Sobre os terminais de autoatendimento bancário, há previsão legal expressa sobre a obrigatoriedade de sua adaptação a pessoas com deficiência física, visual, mental ou auditiva:

Decreto 5296/2004

Art. 16 As características do desenho e a instalação do mobiliário urbano devem garantir a aproximação segura e o uso por pessoa portadora de deficiência visual, mental ou auditiva, a aproximação e o alcance visual e manual para as pessoas portadoras de deficiência física, em especial aquelas em cadeira de rodas, e a circulação livre de barreiras, atendendo às condições estabelecidas nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

§ 1º Incluem-se nas condições estabelecida no caput:

(...)

II - as cabines telefônicas e os terminais de auto-atendimento de produtos e serviços;

(...)

§ 3º As botoeiras e demais sistemas de acionamento dos terminais de auto-atendimento de produtos e serviços e outros equipamentos em que haja interação com o público devem estar localizados em altura que



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

possibilite o manuseio por pessoas em cadeira de rodas e possuir mecanismos para utilização autônoma por pessoas portadoras de deficiência visual e auditiva, conforme padrões estabelecidos nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

A NBR ABNT 9050, a seu turno, traz as regras específicas para que os caixas de atendimento bancário assegurem a autonomia e segurança dos dados da pessoa com deficiência.

9.4.2 Caixas de autoatendimento bancário

9.4.2.1 Os caixas de autoatendimento bancário devem atender ao alcance manual e visual, conforme 4.6 e 4.8, e ser localizados em áreas adequadamente iluminadas, de modo a evitar reflexos, garantindo imagem nítida do equipamento e dos dispositivos de operação.

9.4.2.2 Próximo às caixas de autoatendimento bancário acessíveis, devem ser previstos aparelhos intercomunicadores que permitam que o usuário informe sobre problemas de operação.

9.4.2.3 Os caixas de autoatendimento bancário acessíveis devem dispor de dispositivos para acomodação de bengalas, muletas ou produtos de apoio similares, possibilitando às pessoas com deficiência visual ou mobilidade reduzida a liberação das mãos.

O único caixa de autoatendimento bancário presente nos aeroportos de Cruzeiro do Sul (AC) e Rio Branco (AC) é inadequado para o uso de cadeirantes, de modo que a PCD necessita de ajuda de terceiros para utilizá-lo. Tal situação, além de ferir a dignidade e autonomia da pessoa com deficiência, compromete a segurança de seus dados e de seu patrimônio.

E) Assentos para pessoas com deficiência

Ao tratar sobre a acessibilidade, a ABNT dispõe que é necessário haver uma área de descanso para a PCD a cada 50 m, caso o percurso seja de baixa declividade, e a cada 30m para pisos com inclinação de 3 a 5%:

Decreto n. 5.296/2004

Art. 6º O atendimento prioritário compreende tratamento diferenciado e



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

atendimento imediato às pessoas de que trata o art. 5º.

§ 1º O tratamento diferenciado inclui, dentre outros:

I - assentos de uso preferencial sinalizados, espaços e instalações acessíveis;

Decreto n. 5.296/2004

Art. 6º O atendimento prioritário compreende tratamento diferenciado e atendimento imediato às pessoas de que trata o art. 5º.

§ 1º O tratamento diferenciado inclui, dentre outros:

V - disponibilidade de área especial para embarque e desembarque de pessoa portadora de deficiência ou com mobilidade reduzida;

NBR 9050:2020 ABNT

6.5 Área de descanso

Recomenda-se prever uma área de descanso, fora da faixa de circulação, a cada 50 m, para piso com até 3 % de inclinação, ou a cada 30 m, para piso de 3 % a 5 % de inclinação. Recomenda-se a instalação de bancos com encosto e braços. Para inclinações superiores a 5 %, deve ser atendido o descrito em 6.6. Estas áreas devem estar dimensionadas para permitir também a manobra de cadeiras de rodas.

Ocorre que, no aeroporto internacional de Rio Branco (AC), há apenas um conjunto com quatro assentos para pessoas com deficiência na área de desembarque/recolhimento das bagagens. Não há área de descanso ao longo do extenso percurso entre a aeronave e a referida sala.

Não convence a argumentação utilizada pela Infraero (Ofício n. SEDE-OFI-2021/10470) no sentido de que não há normativo que oriente a quantidade de assentos, porque se trata de área de trânsito e não de espera. É preciso que os operadores quantifiquem o fluxo de passageiros no aeroporto para dimensionar o correspondente número de assentos de descanso.

Já o aeroporto de Cruzeiro do Sul (AC) não conta com assentos específicos para pessoas com deficiência em nenhum ambiente, o que viola todas as normativas sobre a matéria.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

F) Fraldário adulto

Considerando que aeroportos são espaços de grande circulação de pessoas e é preciso chegar ao local com antecedência e há longa espera pela abertura do *checkin*, embarque na aeronave, retirada das bagagens, além de demoradas escalas e conexões, é imprescindível a existência de fraldário adulto em aeroportos, conforme especificações da ABNT.

NBR 9050:2020 ABNT

7.9 Sanitários e banheiros com trocador para criança e adulto - Sanitário familiar

Em edifícios de uso público ou coletivo, definidos em 7.4.3.2, dependendo da sua especificidade ou natureza de seu uso, recomenda-se ter sanitário familiar com entrada independente, com boxe provido de sanitário acessível (ver 7.5) e de boxe com superfície para troca de roupas na posição deitada, com dimensões mínimas de 0,70 m de largura por 1,80 m de comprimento e 0,46 m de altura, devendo suportar no mínimo 150 kg, e providos de barras de apoio, conforme 7.14.1.

7.14.1 Cabinas

Os vestiários em cabinas individuais acessíveis com uma superfície para troca de roupas na posição deitada devem atender às dimensões da Figura 131. A área de transferência deve ser garantida, podendo as áreas de circulação e manobra estar externas às cabinas.

7.14.1.1 As cabinas individuais devem ser providas de duas barras de apoio horizontais, na parede frontal e na parede lateral oposta à porta, conforme Figura 131. O espelho e o cabide devem ser instalados conforme a Figura 131.

7.14.1.2 A porta da cabina deve atender ao descrito em 6.11.2.7, tendo sentido de abertura para o lado externo.

Nos aeroportos do estado do Acre, não há cabine para vestiário acessível, tampouco fraldário adulto.

G) Banheiros acessíveis

A ABNT também traz as regras para que os banheiros de uso público sejam efetivamente acessíveis:



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

Lei n. 10.098/2000

Art. 6º Os banheiros de uso público existentes ou a construir em parques, praças, jardins e espaços livres públicos deverão ser acessíveis e dispor, pelo menos, de um sanitário e um lavatório que atendam às especificações das normas técnicas da ABNT.

NBR 9050:2020 ABNT

7.4.3.1 Em espaços de uso público ou uso coletivo que apresentem unidades autônomas de comércio ou serviços, deve ser previsto, no mínimo, um sanitário por pavimento, localizado nas áreas de uso comum do andar. Quando o cálculo da porcentagem de 5 % de peças sanitárias do pavimento resultar em mais do que uma instalação sanitária ou fração, estas devem ser divididas por sexo para cada pavimento.

7.4.3.2 Em estabelecimentos como shoppings, terminais de transporte, parques, clube esportivos, arenas verdes (ou estádios), locais de shows e eventos ou em outros edifícios de uso público ou coletivo, com instalações permanentes ou temporárias que, dependendo da sua especificidade ou natureza, concentrem um grande número de pessoas, independentemente de atender à quantidade mínima de 5 % de peças sanitárias acessíveis, deve também ser previsto um sanitário acessível para cada sexo junto a cada conjunto de sanitários.

7.4.4 Recomenda-se que nos conjuntos de sanitários seja instalada uma bacia infantil para uso de pessoas com baixa estatura e de crianças.

7.4.5 Banheiros e vestiários devem ter no mínimo 5 % do total de cada peça instalada acessível, respeitada no mínimo uma de cada. Quando houver divisão por sexo, as peças devem ser consideradas separadamente para efeito de cálculo.

7.5 Dimensões do sanitário acessível e do boxe sanitário acessível

As dimensões do sanitário acessível e do boxe sanitário acessível devem garantir o posicionamento das peças sanitárias e os seguintes parâmetros de acessibilidade:

e) os lavatórios devem garantir altura frontal livre na superfície inferior, conforme Figura 99, e na superfície superior a altura pode variar de 0,78 m a 0,80 m, exceto a infantil;



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

Os pisos dos sanitários ou boxes sanitários devem observar as seguintes características:

- a) ser antiderrapantes, conforme 6.3;
- b) não ter desníveis junto à entrada ou soleira;
- c) ter grelhas e ralos posicionados fora das áreas de manobra e de transferência.

Conforme consta no relatório realizado no aeroporto internacional de Cruzeiro do Sul (AC), os banheiros para pessoas com deficiência no saguão principal e na área de embarque e desembarque não possuem piso antiderrapante, dispositivo de alarme sonoro e visual nem identificação do banheiro de forma tátil em braile. Os lavatórios dos banheiros nas áreas de embarque e desembarque estão fixados a uma altura superior a 0,80 cm e não possuem barra de apoio.

H) Obstáculos ao deslocamento das pessoas com deficiência

A Lei n. 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, dispõem expressamente que os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas dos espaços públicos ou privados de uso comunitário deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da ABNT:

Lei n. 10.098/2000

Art. 5º O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, nestes compreendidos os itinerários e as passagens de pedestres, os percursos de entrada e de saída de veículos, as escadas e rampas, deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas de acessibilidade da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

NBR 9050:2020 ABNT

6.3.5 Grelhas e juntas de dilatação

Em rotas acessíveis, as grelhas e juntas de dilatação devem estar fora do fluxo principal de circulação.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

Quando não possível tecnicamente, os vãos devem ter dimensão máxima de 15 mm, devem ser instalados perpendicularmente ao fluxo principal ou ter vãos de formato quadriculado/circular, quando houver fluxos em mais de um sentido de circulação.

6.3.6 Tampas de caixas de inspeção e de visita

A superfície das tampas deve estar nivelada com o piso adjacente, e eventuais frestas devem possuir dimensão máxima de 15 mm. As tampas devem estar preferencialmente fora do fluxo principal de circulação.

As tampas devem ser firmes, estáveis e antiderrapantes sob qualquer condição, e a sua eventual textura, estampas ou desenhos na superfície não podem ser similares à da sinalização de piso tátil de alerta ou direcional.

No entanto, em Cruzeiro do Sul (AC) foram constatados diversos obstáculos ao deslocamento de pessoas com deficiência ao longo do aeroporto. Do mesmo modo, no aeroporto de Rio Branco (AC) verificou-se a existência de rachaduras de dilatação, tampas de passagem com nível elevado e buracos consideráveis na pista exclusiva para deslocamento de passageiros. Segundo os funcionários das companhias aéreas, as rodas dianteiras das cadeiras de pessoas com deficiência enroscam nesses buracos e rachaduras e podem, inclusive, levar a graves acidentes.

I) Outras irregularidades

Além das irregularidades já retratadas quanto à ausência de mobiliário acessível, sinalização visual e tátil, fraldário adulto, presença de rachaduras e obstáculos físicos nas faixas de deslocamento de pedestres, assentos insuficientes e terminal bancário de autoatendimento inacessível, também foram constatadas outras circunstâncias que desrespeitam a legislação vigente.

No Aeroporto Internacional Plácido de Castro, em Rio Branco (AC), é insuficiente a fiscalização pelo departamento de trânsito da Prefeitura Municipal de Rio Branco. Conforme consta no relatório em anexo, condutores de veículos de aplicativos, táxis e particulares estacionam em fila dupla para aguardar a chegada do passageiro na via de circulação do aeroporto, além de estacionarem nas vagas reservadas às pessoas com deficiência e sobre as



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

faixas elevadas para pedestres, com bloqueio da parada dos demais veículos e a passagem na faixa de pedestres.

Já no Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul (AC), além das irregularidades já mencionadas, verificou-se que:

a) há somente um funcionário habilitado em língua brasileira de sinais e este trabalha em regime de escala, ou seja, nos dias em que não está presente, o aeroporto fica desprovido desse elemento de acessibilidade (art. 6º, par. 1º, III, Decreto n. 5.296/2004);

b) o último treinamento dos funcionários para adequado atendimento às pessoas com deficiência ocorreu há cerca de 04 anos, em que pese o art. 35, da Resolução n. 280/2013 da Agência Nacional de Aviação Civil determinar que o operador aeroportuário estabeleça um programa contínuo de treinamento para o referido atendimento;

c) não estão disponíveis ao público as informações acerca dos possíveis meios que podem ser empregados para o embarque e desembarque de pessoas com deficiência (art. 21, par. 2º, Resolução n. 280/2013-ANAC);

d) não há sistema de controle de qualidade de serviço prestado às pessoas com deficiência (art. 36, Resolução n. 280/2013-ANAC);

e) não é realizado o registro dos atendimentos a pessoas com deficiência para acompanhamento e controle estatístico (art. 37, Resolução n. 280/2013-ANAC);

f) não há funcionário responsável por acessibilidade em período integral (art. 39 da Resolução n. 280/2013-ANAC).

Como se vê, o cenário indicado nos relatórios é de absoluta violação aos procedimentos mínimos relativos à acessibilidade de passageiro com deficiência no serviço de transporte aéreo.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

Em cenário semelhante, o Juízo da 2ª Vara Federal de Uberlândia (MG) condenou a INFRAERO a: I) manter o equipamento *ambulift* (veículo adaptado com plataforma elevatória para efetuar o embarque e desembarque de pessoas com deficiência) em plena condição de funcionamento, com manutenções periódicas; II) disponibilizar, em tempo integral, funcionários capazes de operar o equipamento *ambulift* de forma adequada para embarque e desembarque de passageiros; III) indenizar o dano moral coletivo causado à dignidade humana das pessoas com deficiência (Ação Civil Pública n. 0008578-62.2016.4.01.3803).

Não há dúvida quanto ao desrespeito à dignidade das pessoas com deficiência, que são diariamente tolhidas de sua autonomia nos aeroportos do estado do Acre. As diversas irregularidades apresentadas nos relatórios, além de inconstitucionais e ilegais, geram risco à vida, saúde e dignidade das PCDs e devem, portanto, ser sanadas com absoluta prioridade.

4. O dano moral coletivo

Para o STJ, dano moral coletivo “é categoria autônoma de dano que não se identifica com os tradicionais atributos da pessoa humana (dor, sofrimento ou abalo psíquico), mas com a violação injusta e intolerável de valores fundamentais titularizados pela coletividade (grupos, classes ou categorias de pessoas)” (REsp n. 1502967/RS, 3ª Turma, Rel. Min. Nancy Andrighi, julgado em 07/08/2018).

No caso, a exposição diária de pessoas com deficiência a humilhações, risco de acidentes e agravamento de seu estado de saúde, bem como severos entraves à sua autonomia nos aeroportos do estado do Acre configuram dano moral coletivo.

O Programa Interesse Público, produzido pelo Ministério Público Federal na TV Justiça, realizou reportagem especificamente sobre o aeroporto de Rio Branco (AC)⁵. No vídeo, é possível constatar a ausência de mobiliário acessível, sinalização visual e tátil, fraldário adulto, presença de rachaduras e obstáculos físicos nas faixas de deslocamento de pedestres, assentos insuficientes e terminal bancário de autoatendimento inacessível.

⁵ Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=I0d13p-tUjU>



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

Além disso, no aeroporto internacional Plácido de Castro, em Rio Branco (AC), é insuficiente a fiscalização pelo departamento de trânsito da prefeitura municipal. Conforme consta no relatório produzido pelo MPF, condutores de veículos de aplicativos, táxis e particulares estacionam em fila dupla para aguardar a chegada do passageiro na via de circulação do aeroporto, além de estacionarem nas vagas reservadas para pessoas com deficiência e sobre as faixas elevadas para pedestres, com bloqueio da parada dos demais veículos e da passagem na faixa de pedestres.

Nacionalmente, e a partir das provas a serem produzidas nesta ACP, também está comprovada a omissão e inércia da ANAC, INFRAERO e UNIÃO ao não fiscalizarem as determinações contidas na legislação, nas resoluções da ANAC e nas diretrizes da ABNT.

Por exemplo, no aeroporto de Foz do Iguaçu (PR), uma pessoa com deficiência acometida pela síndrome dos ossos de cristal precisou se arrastar por uma escada para conseguir embarcar na aeronave⁶. Exatamente devido à fragilidade de sua estrutura óssea, por questão de segurança, a passageira recusou-se a ser carregada no colo (única opção oferecida pela companhia aérea e pelo aeroporto), pois qualquer movimento inadequado poderia causar danos irreversíveis à sua integridade física: restou-lhe apenas a opção de *se arrastar* pela escada até a porta da aeronave.

Já no aeroporto Zumbi dos Palmares, em Maceió (AL), uma senhora de 79 anos *caiu* da escada do avião enquanto era carregada em uma cadeira por funcionários do aeroporto. Com o acidente durante o desembarque, a idosa perdeu a consciência e só foi atendida cerca de duas horas depois pela equipe do SAMU, acionada por seus familiares⁷.

No aeroporto de Congonhas (SP), um passageiro com deficiência *foi arremessado* ao chão durante o deslocamento entre o terminal de passageiros e a aeronave⁸. Não havia cinto de segurança, nem foram postas presilhas para travar sua cadeira de rodas no veículo de transporte. Após uma freada brusca, a cadeira de rodas tombou e lançou o passageiro ao chão,

⁶ Disponível em: <<https://veja.abril.com.br/brasil/cadeirante-se-arrasta-para-entrar-em-aviao-da-gol-em-foz-do-iguacu/>>.

⁷ Disponível em: <<https://g1.globo.com/al/alagoas/noticia/2015/12/cadeirante-cai-de-escada-de-aviao-no-aeroporto-zumbi-dos-palmares.html>>.

⁸ Disponível em: <<https://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2010/12/ele-foi-tratado-como-bagagem-diz-filha-de-cadeirante-ferido-em-sp.html>>.



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

que teve traumatismo cranioencefálico e entrou em coma. Em seguida, o coma evoluiu para estado vegetativo até o seu óbito, três anos depois⁹.

Está clara a reiterada quebra da confiança, da boa-fé objetiva e da legítima expectativa que os cidadãos depositam naqueles que prestam serviços públicos. É evidente que, à luz do direito à boa administração pública, espera-se que a Administração Pública tenha atuação democrática e plural, proporcional cumpridora de seus deveres, com transparência, motivação, imparcialidade e respeito à moralidade, à participação social e à plena responsabilidade por suas condutas omissivas e comissivas.¹⁰

Ao deixar de promover a acessibilidades nos aeroportos brasileiros, em conduta contrária à proteção constitucional das pessoas com deficiência, as rés incorrem em ato ilícito.

O dano extrapatrimonial deve ser fixado considerando a necessidade de punir o ofensor e para evitar que repita o seu comportamento discriminatório, e deve levar em conta a gravidade da lesão, a situação econômica do agente e as circunstâncias do ato.

Assim, pede-se o arbitramento de indenização por dano moral coletivo como forma de compensação a todas as pessoas com deficiência que tiveram sua autonomia tolhida e integridade física exposta às arbitrariedades narradas nesta inicial.

5. A tutela de urgência

Os arts. 12 da Lei n. 7.347/85 e 300 do CPC estabelecem que será possível conceder mandado liminar, desde que constatada a presença de dois pressupostos: perigo de dano e probabilidade do direito.

A *probabilidade do direito* está comprovada através das normas técnicas, legais e constitucionais que determinam a plena acessibilidade dos aeroportos e ambientes públicos em

⁹ Disponível em: <<https://trf-3.jusbrasil.com.br/jurisprudencia/884218210/apelacao-civel-apciv-42812720114036100-sp/inteiro-teor-884218220>>.

¹⁰ FREITAS, Juarez. *Direito fundamental à boa administração pública*. 3. ed. São Paulo: Malheiros, 2014.



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

geral. Da mesma forma, as violações praticadas pelas rés estão demonstradas cabalmente nos relatórios juntados aos autos.

Por sua vez, o *perigo de dano* advém dos graves riscos à saúde, integridade física e vida das pessoas com deficiência ao serem expostas às irregularidades narradas, sob sol e chuva, todos os dias. Não se pode conceber a manutenção desse cenário de violação incessante à dignidade das PCDs até o desfecho desta ação civil pública.

6. Os pedidos

Pelo exposto, o MPF requer:

(a) a concessão de tutela de urgência para determinar, *em âmbito nacional*:

a.1) à ANAC e à UNIÃO que realizem, no prazo de 60 dias, levantamento de todos os aeroportos com fluxo anual superior a 100.000 passageiros que não possuem passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (*ambulifit*) e adotem providências para exigi-los dos respectivos operadores aeroportuários, inclusive com a aplicação de penalidades pelo descumprimento da Resolução ANAC 280/2013 e das NBRs 9050 e 14273, ambas da ABNT.

a.2) à ANAC e à UNIÃO que, no prazo de 120 dias, apresentem cronograma de fiscalização anual dos aeroportos com fluxo anual superior a 100.000 passageiros que contemple, no mínimo, a adequação da acessibilidade nos (a) mobiliários, (b) banheiros e fraldários, (c) sinalização tátil e visual, (d) assentos, (e) terminais de autoatendimento, inclusive com a aplicação de penalidades pelo descumprimento da Resolução ANAC 280/2013 e das NBRs 9050 e 14273, ambas da ABNT.

a.3) à ANAC e à UNIÃO que, nas novas concessões de aeroportos, exijam dos operadores aeroportuários a passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (*ambulifit*), operados por funcionários qualificados para a garantir a segurança no transporte de pessoas com deficiência;



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

a.4) à UNIÃO que comunique, através da Secretaria Nacional do Consumidor e com o apoio da Secretaria Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência, as irregularidades narradas nesta ação civil pública aos integrantes do Sistema Nacional de Defesa do Consumidor para a fiscalização dos aeroportos e das companhias aéreas;

(b) a concessão de tutela de urgência para determinar, *em âmbito estadual*:

b.1) à Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A. e à INFRAERO que, no prazo de 10 dias, adquiram passarela telescópica ou sistema eletromecânico de elevação (*ambulifit*) e disponibilizem funcionários capazes de operá-lo nos períodos em que houver voos, de modo que passageiros com deficiência não sejam carregados manualmente nos aeroportos do estado do Acre, exceto em situações que exijam a evacuação de emergência da aeronave;

b.2) à Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A. e à INFRAERO que construam fraldário adulto nos aeroportos do Acre, no prazo de 30 dias;

b.3) aos Municípios de Rio Branco e de Cruzeiro do Sul que realizem manutenção nas vias de circulação de pessoas, de modo a retirar rachaduras e obstáculos capazes de causar acidentes, mediante plano de execução com prazo máximo de 6 meses para conclusão das reformas;

(c) na fase de saneamento, a inversão do ônus da prova;

(d) a realização de perícia para identificação completa das condições de acessibilidade de todas as instalações dos aeroportos do Acre;

(e) ao final, que os pedidos sejam julgados procedentes, para:

e.1) confirmar a tutela de urgência requerida nos itens “a” e “b”;

e.2) *em âmbito nacional*, seja determinado à UNIÃO, ANAC e INFRAERO, que adotem providências para:



MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO

- e.2.1) proibir a utilização indevida dos mobiliários acessíveis nos aeroportos;
- e.2.2) garantir a sinalização tátil e visual em todas as dependências dos aeroportos brasileiros;
- e.2.3) assegurar a oferta de informações através do uso de, no mínimo, dois sentidos: visual e tátil ou visual e sonoro nos aeroportos brasileiros;
- e.2.4) garantir acessibilidade nos banheiros e sanitários conforme as especificações da NBR 9050 da ABNT;
- e.2.5) elaborar estudos e adotá-los para estabelecer quantitativo mínimo de assentos reservados às PCDs para cada área dos aeroportos, de acordo com o fluxo proporcional de passageiros;
- e.2.6) exigir, no contrato de concessão de terminais bancários de autoatendimento dos aeroportos, se necessário mediante aditivo contratual, que o equipamento seja acessível e atenda às especificações da ABNT; e
- e.2.7) manter programa periódico anual de treinamento dos funcionários para o atendimento qualificado às pessoas com deficiência.

e.3) no Estado do Acre, seja determinada a correção das irregularidades constatadas em laudo pericial a ser elaborado durante a instrução processual, e:

e.3.1) à Concessionária dos Aeroportos da Amazônia S.A e à INFRAERO que:

- e.3.1.1) instalem mobiliário acessível para atendimento ao público;
- e.3.1.2) instalem sinalização tátil e visual em todas as dependências dos aeroportos;
- e.3.1.3) assegurem a oferta de informações através do uso de, no mínimo, dois sentidos: visual e tátil ou visual e sonoro;
- e.3.1.4) promovam a adequação dos banheiros e sanitários às especificações da NBR 9050 da ABNT;
- e.3.1.5) instalem espaço de descanso ao longo do trajeto de embarque e desembarque e adéquem a quantidade de assentos para pessoas com deficiência



**MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL
PROCURADORIA DA REPÚBLICA NO ACRE
5º OFÍCIO**

em todas as dependências dos aeroportos, mediante quantitativo a ser estabelecido em perícia judicial; e
e.3.1.6) exijam, no contrato de concessão de terminal bancário de autoatendimento dos aeroportos no Acre, inclusive mediante aditivo contratual, que o equipamento seja acessível e atenda às especificações da ABNT.

(f) a condenação da ANAC, INFRAERO e UNIÃO, solidariamente, ao pagamento de dano moral coletivo no valor de R\$ 1.000.000,00, quantia a ser revertida em favor de projetos de apoio e educação a pessoas com deficiência, elaborados com o auxílio de associações e entidades com experiência na temática e participação do MPF.

Em razão da natureza dos direitos defendidos e a posição oficial da INFRAERO, o MPF informa que não aceita conciliar.

Dá-se à causa do valor de R\$ 1.000.000,00.

Rio Branco (AC), 21 de julho de 2022.

LUCAS COSTA ALMEIDA DIAS
Procurador da República
Procurador Regional dos Direitos do Cidadão