

compõem o sistema.

No máximo, a partir de dezembro de 2007, todos os modelos e marcas de veículos de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário deverão ser fabricados acessíveis e estar disponíveis para integrar a frota operante. Como no caso do transporte rodoviário, a acessibilidade nos serviços de transporte coletivo metroferroviário e ferroviário obedecerá ao disposto nas normas técnicas de acessibilidade da ABNT.

Barcos e aviões. No caso do transporte aquaviário, as normas técnicas para fabricação de novos veículos deverão ser editadas até o final de 2006, havendo ainda prazo de mais três anos para que os veículos comecem a ser fabricados. As operadoras terão quatro anos e meio para proceder à adaptação de toda a frota, com base em normas técnicas que deverão estar prontas em dois anos.

No prazo de até trinta e seis meses, a contar da data da publicação do decreto de regulamentação, os serviços de transporte coletivo aéreo e os equipamentos de acesso às aeronaves deverão estar acessíveis e disponíveis para serem operados de forma a garantir o seu uso por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Tributos. O decreto determina que o governo federal estude a viabilidade de reduzir ou isentar de tributos a importação de equipamentos que não sejam produzidos no País, necessários no processo de adequação do sistema de transporte coletivo, desde que não existam similares nacionais, e para fabricação ou aquisição de veículos ou equipamentos destinados aos sistemas de transporte coletivo.

tiu a regulamentação

da Secretaria de Mobilidade do Ministério das Cidades.

Depois dessa primeira reunião, cumpriu-se um cronograma de encontros na capital federal, organizados por iniciativa da Secretaria da Mobilidade. O resultado foi a elaboração de um documento que expressava as diretrizes desse trabalho de consenso, encaminhado a diversas áreas governamentais que tratam do assunto, o que teve influência profunda no processo de regulamentação.

O documento apresenta critérios claros do que pode e deve ser adaptado nos veículos em circulação, bem como a definição de uma família de veículos acessíveis, incluindo a sugestão de prazos compatíveis para projetar, desenvolver e testar esses veículos, de forma que a indústria pudesse se colocar em condições de produzi-los e para que houvesse adequação da infra-estrutura.

Assim a indústria poderá fabricar cada veículo a um custo muito mais baixo do que é possível hoje, uma vez que, no momento, os veículos acessíveis disponíveis no mercado são praticamente protótipos, sem escala para tornar a produção mais econômica.

Novo Estatuto transforma a ANTP em uma entidade mais ágil e moderna

Uma Assembléia Geral Extraordinária especialmente convocada aprovou no dia 16 de dezembro de 2004 o novo Estatuto da ANTP, que já está em vigor. A necessidade de adaptar o Estatuto ao novo Código Civil, em vigência desde 2003, foi a primeira motivação da mudança. A adaptação teria que ser feita até janeiro de 2005.

“Aproveitando a oportunidade, decidimos empreender a modernização do Estatuto, tornando-o mais adequado às atuais necessidades de uma organização que cresceu muito nestas quase três décadas e que tem, entre outras missões, o papel de propor e defender políticas públicas locais e nacionais para a qualificação da mobilidade em nosso País”, disse



Jurandir Fernandes (foto), presidente da ANTP. A íntegra do novo Estatuto está no site da ANTP (www.antp.org.br).

Segundo o superintendente da ANTP, Nazareno Affonso (foto), este foi um longo e democrático processo de debate. “Discutimos as sucessivas versões do texto por quase dois anos, incorporando idéias e contribuições de muitos companheiros. Isso foi essencial para que pudéssemos produzir uma peça que aprofunda um traço essencial da ANTP, a sua característica amplamente democrática”.



Pontos relevantes da reforma

O artigo 5º do novo Estatuto estabelece que a ANTP “tem por objetivo promover ações que contribuam para a garantia do direito ao transporte público de qualidade, à cidadania no trânsito e à mobilidade urbana sustentável; estudos e difusão de conhecimento especializado sobre questões referentes à mobilidade urbana, transporte e trânsito, abrangendo as dimensões técnico-científicas, políticas, sociais, culturais, econômicas, ambientais e urbanísticas”.

A ANTP passa a ser uma entidade cujos sócios são exclusivamente personalidades jurídicas, e não mais pessoas físicas. Uma disposição transitória define que “os atuais sócios individuais em pleno gozo de seus direitos estatutários, passam, automaticamente, a integrar categoria dos membros beneméritos. De acordo com o artigo 36, as pessoas físicas e jurídicas, de direito público ou privado, brasileiras ou estrangeiras, que contribuam extraordinariamente para a manutenção e o desenvolvimento da mobilidade urbana, do transporte e do trânsito. O parágrafo único desse artigo afirma que os membros beneméritos terão direito ao recebimento de publicações e a descontos na participação em eventos.

Conselho Diretor. A eleição do Conselho Diretor se democratiza para todos os sócios. Esse organismo manteve os 25 membros titulares, dos quais, até oito são vice-presidentes, e passou a ter 10 membros suplentes, eleitos por voto direto em Assembléia Geral, com mandato mínimo de 24 meses e máximo de 30 meses, permitida a reeleição. Por cinco gestões após deixarem o posto, os ex-presidentes serão

considerados membros natos do Conselho Diretor.

No antigo estatuto, só tinham direito a voto para eleger o Conselho Diretor os “sócios efetivos”, ou seja, entidades públicas e representantes nacionais dos diversos setores. Para dar celeridade às decisões do próprio Conselho Diretor e atender às necessidades de gestão cotidiana da ANTP, instituiu-se uma instância entre o Conselho Diretor e o superintendente (novo nome para o cargo de diretor-executivo). Trata-se do Comitê Executivo, integrado pelo presidente e pelos vice-presidentes da ANTP.

Ficou estabelecido quorum qualificado de 2/3 dos presentes para as assembléias sobre mudanças estatutárias ou extinção da sociedade. Houve também a introdução de um artigo que determina o equilíbrio econômico e financeiro da associação.

Regimentos. Para garantir a flexibilidade nas normas operacionais, mais sujeitas a alterações conjunturais, decidiu-se que o Estatuto tratará das grandes questões, deixando o detalhamento de pontos administrativos e eleitorais para regulamentos específicos, a serem elaborados.

O Regimento Interno dirá como os processos entram e saem do Conselho Diretor, como é o trânsito documental, o fluxograma entre as Assembléias Gerais, as reuniões do Conselho Diretor, as reuniões do Conselho Executivo e a Superintendência. Este regulamento tratará também de todas as questões que estão genericamente contidas como obrigação da sociedade.

O Regimento Eleitoral regulará as questões que cercam o processo eleitoral, podendo introduzir novidades que favoreçam o processo de escolha, como o voto pela Internet.