



Política Nacional de Mobilidade Urbana - LEI nº 12.587/2012



São Paulo/SP, 29 de novembro de 2012

Ministério das Cidades - MCidades
Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana – SeMob
Departamento de Cidadania e Inclusão Social – DECIS

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc
Advogado

Aspectos Conceituais da Lei nº 12.587/2012

arts. 1º a 3º



MARCO REGULATÓRIO DA MOBILIDADE URBANA

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – LEI nº 12.587/2012

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc



- ✓ **A política de mobilidade urbana é instrumento da política urbana;**
- ✓ **Propugna o planejamento de redes integradas de transportes, com duplo objetivo de melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas em todo o território municipal;**
- ✓ **O espaço de planejamento é o geográfico, pois incorpora a dimensão territorial (Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001);**
- ✓ **Município deve planejar a mobilidade na área urbana da sede municipal, e a sua inter-relação com suas subunidades territoriais – os distritos – principalmente seus espaços urbanizados;**



- ✓ Adoção do Princípio da Gestão Democrática e do Controle Social no planejamento da mobilidade urbana (art. 2º, Lei nº 12.587/2012);
- ✓ Assegurar o pleno acesso universal à cidade (dimensões micro e macro-acessibilidade);
- ✓ Concepção do planejamento de redes dotadas de modalidades de transportes que deverão estar organizadas, coordenadas e integradas entre si, assim como os serviços e as infraestruturas dedicadas ao deslocamento de pessoas e cargas no espaço geográfico do município.



PRINCÍPIOS , DIRETRIZES E OBJETIVOS

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – LEI nº 12.587/2012

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc

PRINCÍPIOS – art. 5º, I a IX

I – acessibilidade universal;

II – desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI – segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII – equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.



I – integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;

II – prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III – integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

IV – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;

V – incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;

VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e

VII – integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.





I – reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;

II – promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

III – proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

IV – promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e

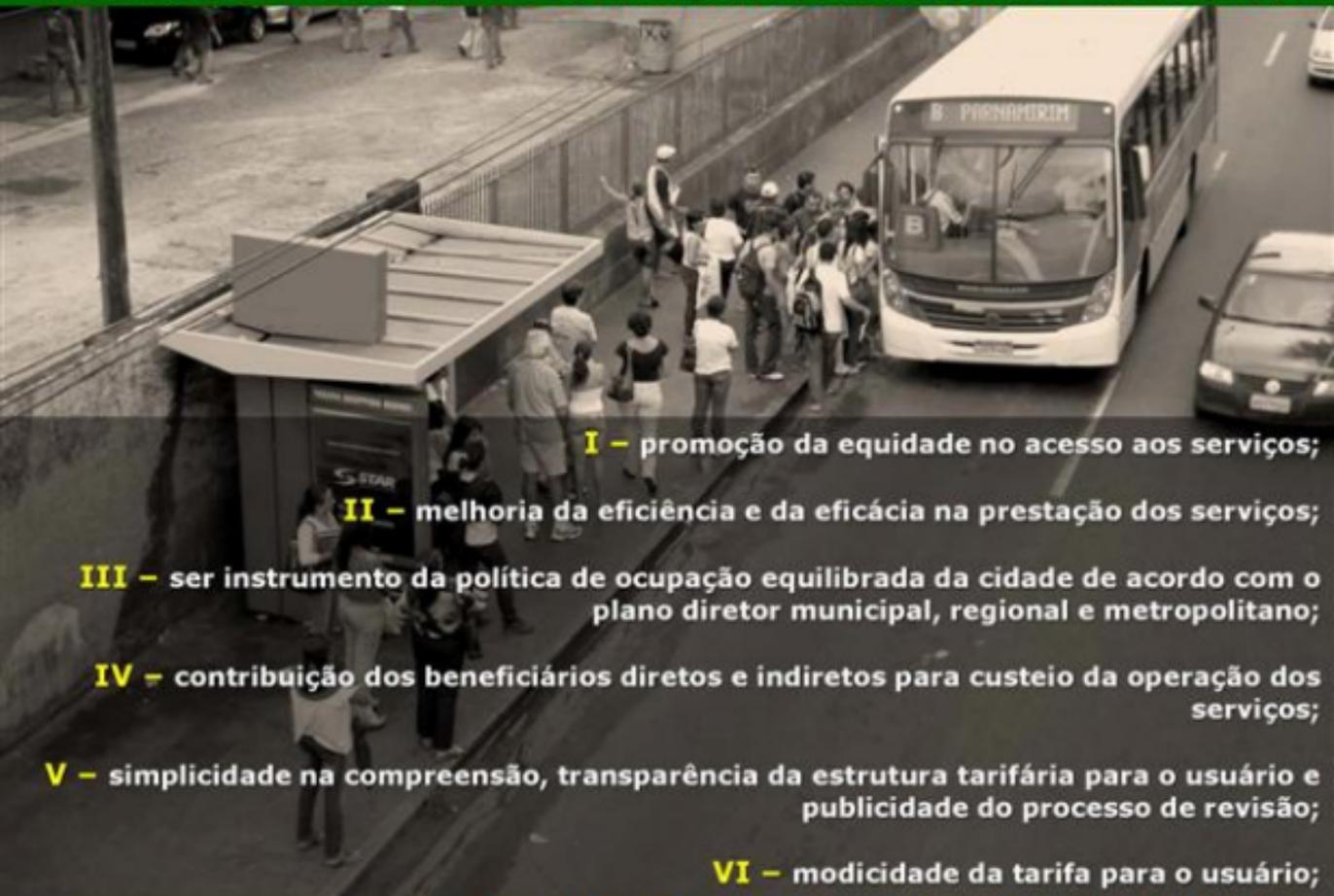
V – consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.



Diretrizes da Política Tarifária do Transporte Público Coletivo

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – LEI nº 12.587/2012

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc



I – promoção da equidade no acesso aos serviços;

II – melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;

III – ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;

IV – contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;

V – simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;

VI – modicidade da tarifa para o usuário;



VII – integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

VIII – articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

IX – estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Regime Econômico e Financeiro da Concessão e Permissão do Serviço de Transporte Público Coletivo – art. 9º, §§ 1º a 12

- ✓ Edital de licitação deve trazer o regime econômico e financeiro do serviço de transporte público;
- ✓ O serviço deve ser concedido e/ou permissionado mediante processo licitatório por meio da outorga do poder público.

Tarifa de remuneração dos serviços ① =

Preço Público cobrado do Usuário (Tarifa Pública) ②

+

Receita de outras Fontes de Custeio ③

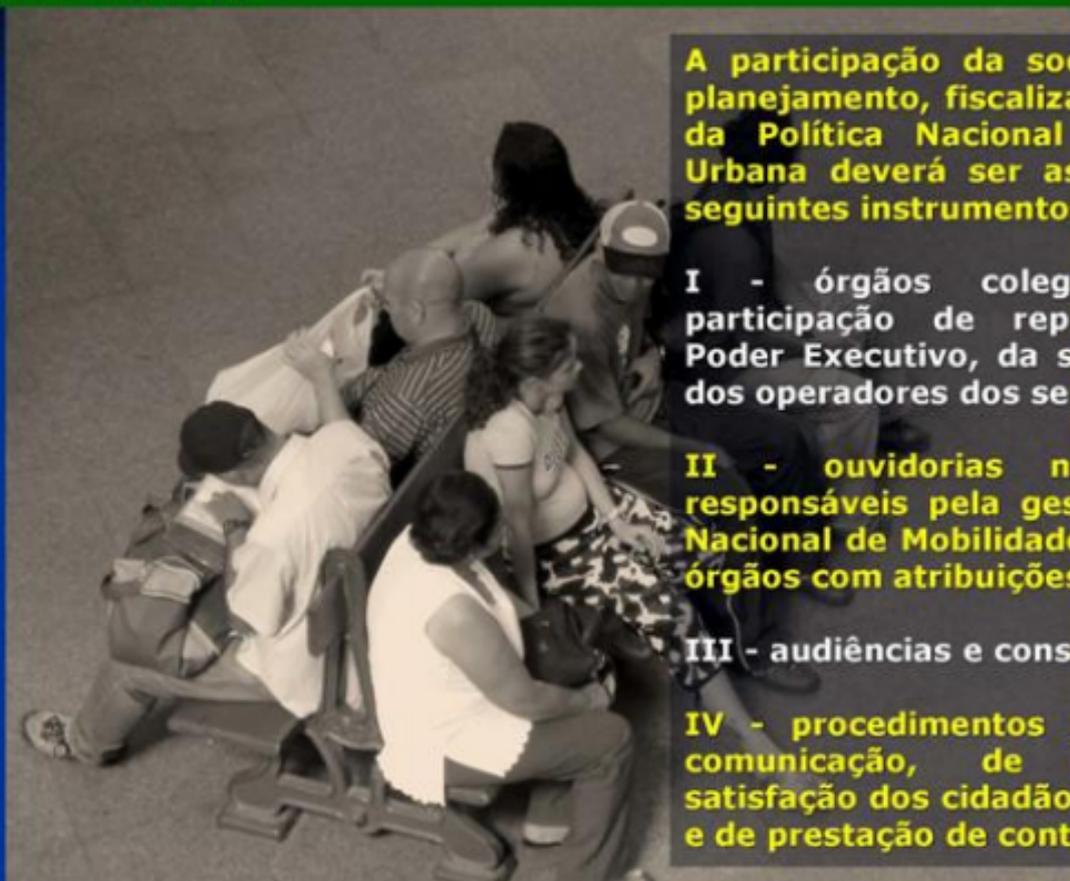
① < ② + ③ → **Superávit**

① > ② + ③ → **Déficit**



Direitos dos Usuários do Transporte Público Coletivo

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – LEI nº 12.587/2012
Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc



A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

Atribuições dos Municípios – art. 18, I a III



I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município; e



Diretrizes para o Planejamento e Gestão dos Sistemas de Mobilidade Urbana

Planejamento, Gestão e Avaliação do Sistema de Mobilidade Urbana art. 21, I a IV, conteúdo:

I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;

II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;

III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e

IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.



Atribuições dos Órgãos Gestores no Planejamento e Gestão do Sistema de Mobilidade Urbana – art. 22, I a VII

I - planejar e coordenar os diferentes modos e serviços, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a política tarifária;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;



Atribuições dos Órgãos Gestores no Planejamento e Gestão do Sistema de Mobilidade Urbana – art. 22, I a VII

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.



Instrumentos de Gestão do Sistema de Transporte e da Mobilidade Urbana – art. 23, I a IX

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

III - aplicação de tributos sobre modos e serviços de transporte urbano pela utilização da infraestrutura urbana, visando a desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade, vinculando-se a receita à aplicação exclusiva em infraestrutura urbana destinada ao transporte público coletivo e ao transporte não motorizado e no financiamento do subsídio público da tarifa de transporte público, na forma da lei;



Instrumentos de Gestão do Sistema de Transporte e da Mobilidade Urbana – art. 23, I a IX

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;



Instrumentos de Gestão do Sistema de Transporte e da Mobilidade Urbana – art. 23, I a IX



VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Plano de Mobilidade Urbana – art. 24, I a XI, §§ 1º a 4º

✓ *Instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana*

✓ *Atender aos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Lei.*

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;

III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;

IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

Plano de Mobilidade Urbana – art. 24, I a XI, §§ 1º a 4º

V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;

VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII - os polos geradores de viagens;



VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

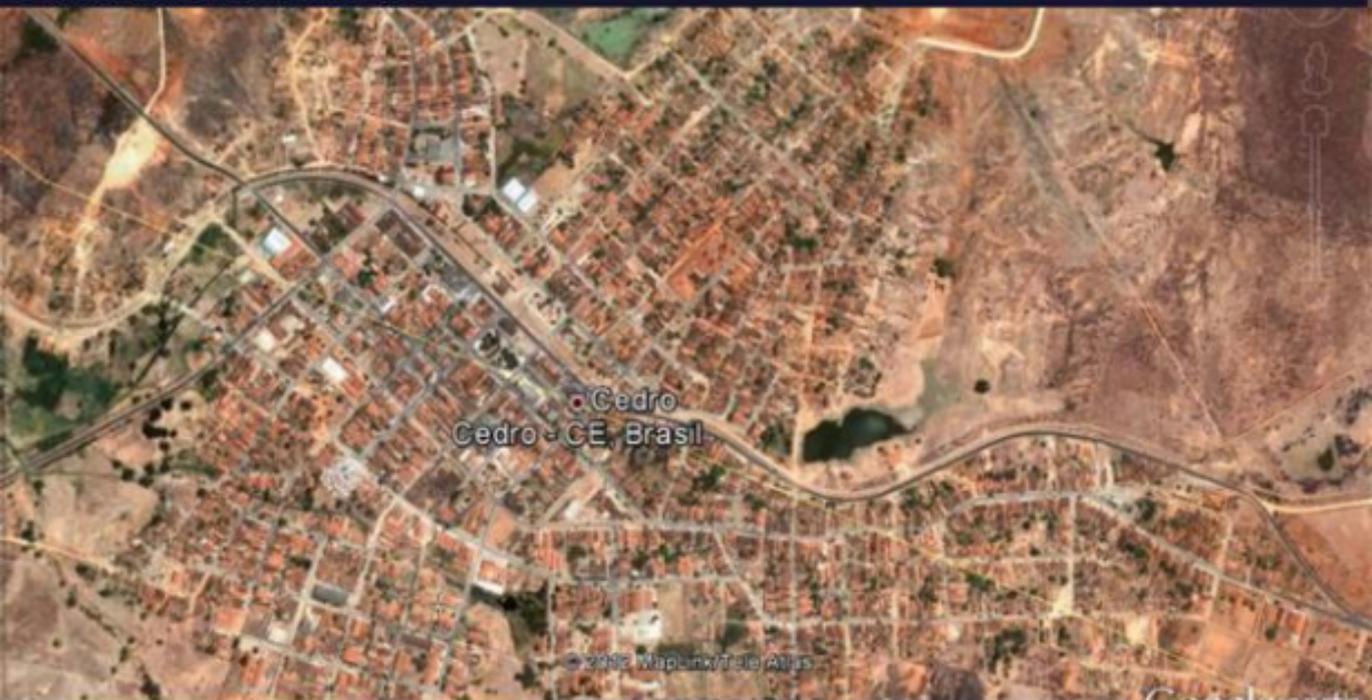
X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de **avaliação, revisão e atualização** periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.



Plano de Mobilidade Urbana – art. 24, I a XI, §§ 1º a 4º

§ 1º Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.



Cedro: 24.538 hab

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA – LEI nº 12.587/2012

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc

Plano de Mobilidade Urbana – art. 24, I a XI, §§ 1º a 4º



§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei.

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana na data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

Meus Agradecimentos pela Atenção

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc.

Ministério das Cidades - MCidades

Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana - SeMob

Departamento de Cidadania e Inclusão Social - DECIS

joao.alencar@cidades.gov.br

Fone: (+55 61) 2108 1136

Advogado
Bacharel em Direito (UnICEUB, 2010)
adv.jalencarjr@yahoo.com

Engenheiro Civil (UNIFOR, 1989)
Mestre (1992) e Doutor (2005) em
Engenharia de Transportes (COPPE/UFRJ)
jalencarjr@yahoo.com

Celular: (+55 61) 8162 3200

POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - LEI nº 12.587/2012

Eng. João Alencar Oliveira Júnior, D.Sc.