

UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

DEPARTAMENTO DE CIÊNCIA POLÍTICA

GESTÃO PÚBLICA

**POLÍTICAS PÚBLICAS E A LEI DE MOBILIDADE URBANA: O CASO DE  
BELO HORIZONTE**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentada à banca avaliadora como requisito parcial para aquisição do título de bacharel em Gestão Pública no Departamento de Ciência Política da Universidade Federal de Minas Gerais.

ALUNA: ANGELA ALMEIDA GARRIDO DE RESENDE

ORIENTADOR: Professor: Jose Ângelo Machado

BELO HORIZONTE

2015

## RESUMO

Esta monografia tem por objetivo fazer uma descrição e discussão sobre a Lei de Mobilidade Urbana 12.587/2012, avaliando sua contribuição para a melhoria do transporte coletivo público na cidade de Belo Horizonte. O tema mobilidade urbana, após a Lei 12.587/2012, tem despertado cada vez mais a atenção dos gestores públicos municipais, na tentativa de adequarem as cidades às normas exigidas pela mesma, na busca por cidades mais sustentáveis. Este trabalho utiliza como metodologia a pesquisa bibliográfica e análise documental e propõe um recorte para a cidade de Belo Horizonte, analisando como a referida Lei afetou o desenho das suas políticas públicas de mobilidade urbana a partir a análise do seu Plano de Mobilidade e da proposta de implantação do transporte coletivo público pela via do BRT.

**Palavras-Chave:** Mobilidade Urbana; Sustentabilidade ambiental; BRT; Lei de Mobilidade Urbana 12.587/2012

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço a Deus por me proporcionar vida, saúde e disposição para atingir meus objetivos.

Agradeço à minha família que vivenciou de perto os obstáculos e me encorajou nesta jornada como estudante.

Agradeço ao meu professor orientador José Ângelo Machado pelo suporte e apoio na elaboração deste trabalho.

E agradeço à Universidade Federal de Minas Gerais, a todos os professores, amigos e colegas que fizeram parte do processo da minha formação profissional.

## INDICE

<b>AGRADECIMENTOS .....</b>	<b>3</b>
<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>CAPÍTULO I: CONTEXTUALIZAÇÃO DO PROBLEMA DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL E SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL .....</b>	<b>8</b>
<b>CAPÍTULO II: A LEI DE MOBILIDADE URBANA 12.587/2012 .....</b>	<b>15</b>
<b>CAPÍTULO III: O PLANO DE MOBILIDADE DE BELO HORIZONTE .....</b>	<b>20</b>
<b>3.1. O BRT em Belo Horizonte .....</b>	<b>27</b>
<b>CONCLUSÃO FINAL .....</b>	<b>30</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>32</b>
<b>ANEXO: LEI 12.587/2012 .....</b>	<b>35</b>

## INTRODUÇÃO

O tema mobilidade urbana tem cada vez mais despertado o interesse da sociedade e também dos gestores públicos governamentais, de modo a proporcionar cidades que ofereçam mais qualidade de vida às pessoas e que sejam sustentáveis, não somente sob o ponto de vista ambiental mas também econômico e social.

Não há um consenso, sobre a definição do termo “mobilidade ”, que envolve uma dimensão ampla, não somente associada a transportes, e por isso, a Lei de Mobilidade Urbana 12.587/2012 assim o definiu em seu artigo 4º: “Para os fins desta Lei, considera-se: II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. (BRASIL, Lei nº 12.587/2012)

O presente trabalho propõe uma análise documental e bibliográfica com foco na Lei de Mobilidade Urbana e no transporte público coletivo, sob o modelo *Bus Rapid Transit* (BRT) , Sistema de Transporte por Ônibus, na cidade de Belo Horizonte, inaugurado em 2014. É desafiante e complexo o assunto mobilidade urbana e cada vez mais sua discussão tem colocado a necessidade de um novo tipo de gestão, com políticas públicas que levem em conta a função social das cidades e com foco em sistemas de transporte mais eficientes. Este modo de atuação irá exigir dos governos federal, estadual e municipal, nos próximos anos e talvez décadas, ações e soluções planejadas, coordenadas e com uma abordagem que deve envolver também consulta e participação das partes envolvidas nas escolhas propostas.

O planejamento das ações na dinâmica de locomoção das cidades visa proporcionar qualidade de vida aos cidadãos não somente no tempo presente, mas também para as gerações futuras, visto que a mobilidade afeta a economia, a dinâmica da vida das pessoas e o meio ambiente urbano.

A dinâmica de trânsito, principalmente transporte público coletivo, detém a prioridade das atenções da lei, mas não somente, pois visa também a participação social no planejamento e equidade dos serviços oferecidos. As estratégias de como lidar com o problema de mobilidade nas cidades anteriormente à referida lei, certamente existiram, porém eram pontuais e segmentadas, pois não havia tal instituto, que impôs aos municípios um prazo até abril de 2015 para que as mudanças fossem implementadas sob pena de não terem os recursos federais para transporte público repassados pela União.

Atualmente procura-se valorizar as pessoas que habitam as cidades, oferecendo-lhes espaços específicos, como por exemplo pedestres, ciclistas e deficientes bem como

o incentivo ao uso do transporte público integrado com o uso do solo e planejamento das formas de ocupação do território. O crescimento quase sempre desordenado e não planejado das cidades tem reflexos negativos tais como a frequência dos congestionamentos, aumento do tempo de deslocamentos, poluição sonora e ambiental e ocorrência de acidentes.

Outra linha de atuação que busca uma mudança de paradigma tem incidido sobre o estímulo ao uso da bicicleta, não como lazer, mas como forma alternativa de transporte, em cidades que possuem uma topografia mais plana, bem como a possibilidade de integração desta com outros modos de locomoção. O lado sustentável desse tipo de transporte, em especial seus benefícios ambientais, além de outros, tem despertado o interesse crescente da população, principalmente dos jovens .

O metrô de Belo Horizonte, por exemplo, já permite o acesso de bicicletas em horários estabelecidos e o Ministério das Cidades elaborou a Cartilha do Ciclista, na qual busca informar sobre legislação, sinalização e segurança para a circulação segura nas cidades, numa tentativa de transferir o foco da atenção dos meios motorizados para as pessoas.

Na busca por alternativas sustentáveis, utilizar a bicicleta como meio de transporte, por exemplo, passou a ser mais uma forma diferenciada de se pensar em locomoção, podendo ser integrada com outros tipos de transporte, como já é realidade em cidades como Amsterdam na Holanda, e Barcelona na Espanha.

No Brasil há 80 milhões de bicicletas e a elaboração de uma nova política de mobilidade urbana traz também possibilidades de que cada município possa planejar e gerir os sistemas locais de mobilidade pautados em suas características particulares, como topografia do solo.

Em diversas cidades foram montadas parcerias com instituições privadas no sentido de favorecer este tipo de locomoção, mesmo para aqueles que não possuem uma. São as bicicletas compartilhadas, distribuídas estrategicamente em certos locais das cidades e que podem ser utilizadas mediante o pagamento de tarifa.

O futuro das cidades traz, assim, desafios para o transporte público de modo a torná-lo mais sustentável, flexível e com custo atrativo para operadores, gestores e principalmente usuários. Mas o cidadão também sente o impacto e os transtornos que trazem as mudanças na tentativa de reverter o atual quadro de mobilidade deficiente em que se encontra boa parte das grandes cidades brasileiras. Até que as modificações sejam concluídas, muito frequentemente, as cidades tem se assemelhado a um canteiro

de obras, com projetos que privilegiam o transporte motorizado individual e de eficácia no máximo temporária.

Ter uma política de mobilidade urbana normatizada em lei, portanto, é proporcionar uma diretriz a nível nacional para a questão, de modo a atender às reivindicações da população e a orientar as ações públicas. A lei 12.587/2012 veio preencher esta lacuna ao estabelecer regras para o transporte público no tocante à fiscalização, ao planejamento a nível macro, à execução, à responsabilidade dos atores envolvidos tais como a União, Estados, Municípios e à sociedade. Ela traz também novos arranjos possíveis, além das fontes existentes de financiamento, e aponta quais subsídios e como concedê-los.

A articulação do plano de mobilidade com os planos Diretores tornou-se fundamental porque a lei de mobilidade urbana ampliou o conceito de transporte urbano. Entretanto, até mesmo pelo seu caráter recente, ainda sabemos pouco sobre como a referida lei impactou a formulação das políticas de mobilidade urbana nos grandes centros. Diante desta lacuna, este trabalho se propõe a explorar quais foram seus principais desdobramentos em um destes grandes centros: o Município de Belo Horizonte.

Para tanto, após esta introdução, no primeiro capítulo será abordado o processo de urbanização ocorrido no Brasil, e os principais problemas vivenciados pelas cidades brasileiras. No segundo, será analisada a lei 12.587/2012, seus princípios, diretrizes e artigos referentes ao transporte coletivo público. No terceiro, será abordado o Plano de Mobilidade de Belo Horizonte e a implementação do transporte coletivo público sob o modelo do BRT. Por último será feita a conclusão com as considerações finais.

## **CAPÍTULO 1: Contextualização do problema de mobilidade urbana no Brasil e sustentabilidade ambiental**

Conforme menciona o pesquisador Fausto Brito, em seu estudo sobre o Deslocamento da População Brasileira para as Metrôpoles, o Brasil vivenciou em um período relativamente curto, em torno de quarenta anos, um processo de concentração de pessoas nos centros urbanos, bem como evolução das cidades em metrôpoles. Esse processo impactou as cidades brasileiras de um modo muito peculiar, pois atualmente é nelas que a maioria e da população do Brasil se concentra e trabalha:

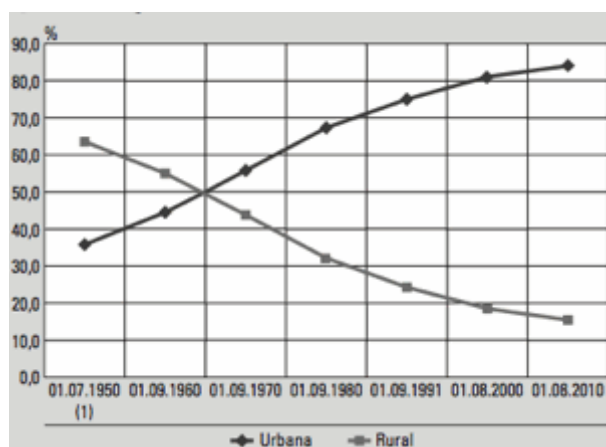
“A sociedade brasileira, na segunda metade do século XX, teve a marca estrutural do seu acelerado processo de urbanização. A construção irreversível da hegemonia do urbano independe das variações dos estoques demográficos dos seus grandes aglomerados bem como da realidade do movimento migratório de retorno” (BRITO, 2006),

Essa rápida urbanização da sociedade brasileira, que deixou de ser rural e passou a ser predominantemente urbana em cerca de quarenta anos, não foi somente devido à causa demográfica, tendo dimensões amplas, que inclui migrações internas, concentrações e redistribuições, e coloca as cidades como além de concentradoras de uma parcela crescente da população, mas também como um ambiente privilegiado das atividades econômicas mais relevantes e que agregam novos padrões de relações sociais de produção e estilo de vida (BRITO; SOUZA, 2006).

Os deslocamentos da população rural para os grandes centros urbanos ocorreram principalmente a partir de década de 1960, na qual a maioria da população era rural. Em 2010, segundo dados do IBGE, a população residente em área urbana atingiu o patamar de 84,4% (IBGE, 2010).



Gráfico 1: Proporção da população residente por situação de domicílio



Fonte: IBGE, Censo demográfico 2010

Aliado a tal fato, o modelo de desenvolvimento urbano no Brasil não tem proporcionado um crescimento pautado na equidade, inclusão social e sustentabilidade ambiental, acarretando nas cidades um trânsito muitas vezes caótico, engarrafamentos rotineiros, aumento dos tempos de deslocamentos casa-trabalho / estudo, poluição ambiental e sonora, bem como crescentes números de mortes de pedestres e motoristas no trânsito.

Além disso, não tem sido rara a implementação de políticas públicas federais que estimulam o uso de veículos automotores, bem como de políticas locais que privilegiam, nos centros urbanos, a modelagem de ruas e avenidas cada vez mais largas de modo a favorecer o trânsito, o que tem proporcionado um padrão de mobilidade no qual o transporte privado assume papel predominante. (VASCONCELLOS et al., 2011; RAMIS; SANTOS, 2012; CARVALHO et al, 2013; PEREIRA; SCHWANEN, 2013). Tais escolhas tem prejudicado a mobilidade e colocado em debate políticas direcionadas para o uso racional do transporte individual, bem como o incentivo ao transporte público coletivo, o que significa uma inversão na lógica atual dominante, principalmente nas grandes cidades.

Cada vez mais o tema transporte e deslocamentos urbanos tem motivado o interesse acadêmico como objeto de pesquisa, pois nos movimentos de protesto nas cidades de todo o mundo, há incêndios, depredação e atos de vandalismo envolvendo transportes públicos.

No Brasil em 2013 a dinâmica de protestos generalizados, principalmente nas cidades, começou no setor de transporte, com o aumento da tarifa na cidade de São Paulo, e logo espalhou-se por outras capitais. Em Belo Horizonte, tem sido recorrentes os embates jurídicos e mobilizações de rua da população civil organizada contra as empresas de ônibus, quando estas aumentam suas tarifas, trazendo a tona um tema que merece estudos mais aprofundados no tocante a subsídios e tarifas de transporte coletivos.

Nos últimos anos o Governo Federal apresentou dois programas incidindo sobre a questão: o Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), com foco na mobilidade urbana, e o PAC Mobilidade Grandes Cidades, que prioriza soluções para o transporte público setorialmente. Este último foi lançado em 2011 e prioriza o transporte de média e alta capacidade para os 51 municípios com mais de 700 mil habitantes, em todo o Brasil, propondo-se a beneficiar mais de 53 milhões de pessoas.

Aliado a isso, o impacto dos gastos com transporte no orçamento das famílias tem sido expressivo, conforme verifica o estudo feito por pesquisadores do IPEA (PEREIRA & CARVALHO, 2012), sobre gastos das famílias com transporte urbano público e privado no Brasil em 2003 e 2009. Observou-se, neste trabalho, que as famílias brasileiras gastam cerca de 15% de sua renda com transporte urbano e que os gastos com transporte privado são cinco vezes superior aos gastos com transporte público. Esse gasto verificado pelo estudo é expressivo, só perdendo para aqueles como habitação e alimentação, no orçamento das famílias.

Segundo o mesmo estudo, nas cidades há uma tendência de que os novos bairros residenciais populares sejam mais distantes das áreas centrais das cidades, o que implica deslocamentos maiores por parte dessa população que reside distante da área central e que efetua deslocamentos diários para trabalho, estudo e lazer.

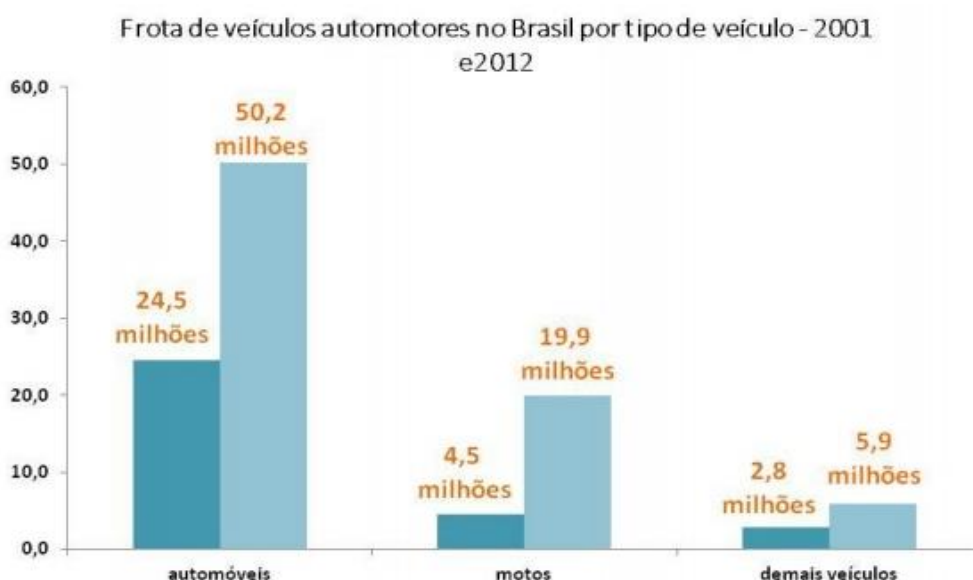
A quantidade de veículos automotores e motos, em número expressivo e superior ao de veículos coletivos no trânsito, gera um impacto negativo ao aumentar o tempo de deslocamento nas cidades.

A população brasileira não acompanhou o crescimento da frota de automóveis e motos, apresentando um crescimento de 12,48% num período de dez anos conforme revelado no Censo de 2010 do IBGE

O gráfico 2 permite visualizar que o quantitativo de automóveis passou de 24,5 milhões em 2001 para 50,2 milhões em 2012, bem como o expressivo número de motos, que passou de 4,5 milhões para 19,9 milhões no mesmo período. Ambos os veículos são os que estão presentes em maior número no espaço urbano, comprometendo a circulação e influenciando na qualidade de vida das pessoas.

Também a sustentabilidade ambiental sofre o impacto da rápida urbanização das cidades, já que a fonte mais utilizada no setor de transportes no Brasil ainda é a de combustível fóssil, que gera como consequência altas emissões de gases poluentes no ambiente urbano.

Gráfico 2- Frota no Brasil de veículos automotores período de 2001-2012



Fonte: Observatório das Metrópoles ( DENATRAN, 2013, P. 19.)

Pelo gráfico 3, percebe-se que as regiões metropolitanas que, envolvendo a cidade e municípios vizinhos, possuem maior crescimento percentual da frota de automóveis são as de São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte.

Gráfico3



Fonte: Observatório das Metrôpoles (DENATRAN, 2013 ).

A dissertação de mestrado em sociologia, intitulada *Deslocamentos urbanos e desigualdades sociais: um estudo do movimento diário da população de Belo Horizonte* (NETO, 2009) apresenta uma abordagem sociológica sobre deslocamento urbano e busca a relação existente entre os deslocamentos das pessoas na cidade de Belo Horizonte para atingir seus destinos e as desigualdades sociais presentes. Este trabalho trata da relação entre a organização da cidade, a localização da população, desigualdades sociais, sistemas de transportes e deslocamentos cotidianos, elementos de importância na formulação de propostas no setor de transporte urbano.

O trabalho destaca que o *status* socioeconômico importa, pois indivíduos de poder aquisitivo mais elevado residem em áreas com melhor infraestrutura e dependem menos do transporte coletivo, pois tem acesso a mais espaços e serviços. Também demonstrou também que gênero e raça são fatores importantes no padrão e na intensidade dos deslocamentos.

Alexandre Gomide, em estudo sobre *Transporte urbano e inclusão social: Elementos Para Políticas Públicas* (GOMIDE, IPEA, 2003), abordou os impactos do transporte urbano sobre a pobreza, esta não somente como uma situação de insuficiência de renda para satisfazer necessidades básicas como moradia, vestuário, alimentação, mas também quanto à privação aos serviços essenciais como o transporte coletivo. O

autor destaca o processo de urbanização perverso das cidades que, via de regra, não dispõe de uma infraestrutura de transporte eficiente, principalmente para a parcela da população que vive nas periferias, favelas, loteamentos irregulares, e regiões limítrofes com outros municípios.

O estudo do autor traz uma reflexão sobre o tema transporte e pobreza como também sobre os impactos crescentes do transporte sobre a renda familiar e a necessidade de formulação de políticas públicas com foco em transporte urbano mais abrangente e eficiente, como modo de minimizar as condições muitas das vezes precárias, que esta parcela dos habitantes das cidades se encontra, também com respeito à mobilidade.

Como parte do estudo realizado pelo IPEA, e denominado Sistema de Indicadores de Percepção Social (IPEA, 2011), a tabela abaixo evidencia em termos de média nacional qual o tipo de transporte utilizado dentro da cidade, por região e a nível nacional. O transporte público (ônibus) é o que apresenta maior percentual (44,3%) e a bicicleta o menor (7%). Quando se analisam as regiões isoladamente, percebe-se que podem ocorrer variações quanto ao meio de transporte mais utilizado. A região Sudeste é aquela onde a porcentagem de utilização do transporte público é mais expressiva (50,7%). A região Centro-Oeste é a que mais utiliza o carro para locomoção, entre as cinco regiões, e quanto à locomoção por moto, o maior percentual se encontra na região Nordeste (19,4%).

Pode-se perceber com essa análise da tabela que o plano de mobilidade a ser executado pelos municípios, por exigência da lei 12.587/2012, deve ser individualizado, pois cada cidade vivencia uma realidade diferente.

**Qual meio de transporte que você mais usa para se locomover em sua cidade? (%)**

	<b>Brasil</b>	<b>Sul</b>	<b>Sudeste</b>	<b>Centro-Oeste</b>	<b>Nordeste</b>	<b>Norte</b>
<i>Transporte Público</i>	44,3	46,3	50,7	39,6	37,5	40,3
<i>Carro</i>	23,8	31,7	25,6	36,5	13,0	17,6
<i>Moto</i>	12,6	12,4	11,6	6,5	19,4	8,2
<i>A pé</i>	12,3	7,6	8,3	13,7	18,8	16,1
<i>Bicicleta</i>	7,0	2,0	3,8	3,7	11,3	17,9

Fonte: SIDS, Mobilidade Urbana,(IPEA ,2011 P 4)

Diante do cenário brasileiro apresentado até o momento, compreende-se a importância da criação da Lei de Mobilidade Urbana e a urgência de sua implementação nas cidades do país. No próximo capítulo faremos uma análise crítica dos artigos contidos na referida Lei.

## **Capítulo II: A LEI DE MOBILIDADE URBANA 12.587/2012**

A Lei 12.587/2012 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana e atendeu à determinação constitucional, tendo sido inclusive a Constituição Federal de 1988 a primeira que trouxe um capítulo dedicado ao tema. A Lei atribui à União competência para instituir as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive no que se refere aos transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2011).

Trata-se de uma norma jurídica regulatória que tem vinte e oito artigos, dos quais seis dizem respeito ao tema transporte público coletivo, o que denota a dimensão dada pelo legislador federal ao assunto mobilidade nas cidades.

A lei de mobilidade urbana vai ao encontro da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) que é

um conjunto de princípios, diretrizes e objetivos, construídos democraticamente, a partir da 1ª Conferência Nacional das Cidades em 2003, para nortear os investimentos em habitação, saneamento ambiental, mobilidade urbana, transporte e trânsito, bem como promover uma política fundiária e imobiliária incluyente e fortalecer institucionalmente os municípios brasileiros. (PNDU, 2004)

Na construção da PNDU é importante ressaltar a atuação de instituições como o Ministério das Cidades, criado em 2003, que desenvolve ações e políticas nas áreas de transporte e mobilidade urbana, trânsito, questão fundiária e planejamento territorial,

As ações e políticas existentes direcionadas para esses temas se mostraram segmentadas e até pouco eficazes de 1986 até 2003, pois não havia uma política integrada referente ao tema no governo federal. Exemplificando esta postura existente, cabe citar que a inclusão, via emenda da função social da propriedade e da função social da cidade à Constituição Federal de 1988, partiu de iniciativa popular.

A lei 12.587/2012 visou garantir sustentabilidade e eficiência nos deslocamentos nas cidades, colocando como prioridade o transporte público coletivo sobre o individual motorizado. É uma conquista da sociedade, principalmente porque foi promulgada após um trâmite de dezessete anos, em que foram feitas significativas alterações, inclusive no que diz respeito ao termo mobilidade urbana.

Inicialmente o termo mobilidade era utilizado de forma restrita para se referir ao transporte coletivo, tendo assumido uma concepção mais abrangente a partir da Política

Nacional de Mobilidade Urbana, que priorizou também, pedestres e modos alternativos de transporte.

Conforme esclarece a cartilha sobre Mobilidade Urbana (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2011), os princípios tratados na lei no artigo 5º referem-se a conceitos abrangentes e que visam orientar a compreensão do texto da Lei, podendo servir como base para elaboração de novas normas a respeito do assunto, ou seja, leis, decretos ou outros atos administrativos.

Percebe-se que o legislador, neste mesmo artigo, trouxe a preocupação de tornar o ambiente urbano mais inclusivo e sustentável, dando especial destaque à acessibilidade de todos, à equidade no acesso à infraestrutura de transporte coletivo, bem como a importância do controle social na gestão e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Conceitos como eficiência, eficácia e efetividade na prestação do serviço público também estão elencados neste artigo. Textualmente o artigo define o seguinte:

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

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.

Também segundo a mesma cartilha, as diretrizes trazem orientações sobre os caminhos a seguir para que sejam atingidos os objetivos da Lei. Na enumeração dos sete itens desse artigo há a intenção de priorizar o transporte público, o que até então não vinha sendo feito. As cidades tentavam alargar suas ruas e avenidas em detrimento, muitas vezes, do espaço destinado aos pedestres e canteiros de vegetação, de modo a permitir a circulação de um número crescente de veículos automotores.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

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; A busca por tecnologia menos poluente e renovável destacando o modo de transporte não motorizado como alternativa viável.

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.

Quanto aos objetivos descritos no artigo 7º, estão elencadas cinco ações que visam, na essência, reduzir as desigualdades sociais, melhorar as condições urbanas de

mobilidade e oportunidades de acesso pautadas pela equidade e definir uma concepção de ação continuada a longo prazo.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

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.

A Lei veio preencher a ausência de uma política pública direcionada à mobilidade urbana e procurou conjugar esforços utilizando recursos públicos e privados (parcerias público privadas). Trouxe uma nova maneira de estruturar e dimensionar a mobilidade urbana e estabeleceu, também, que as ações deveriam estar em consonância com o Plano Diretor do Município, enfatizando a importância das ações planejadas e coordenadas. Especificou, ainda, as atribuições da União, estados e municípios, assim como priorizou o transporte público coletivo, os veículos não motorizados - como por exemplo ciclovias - a integração entre os modos e serviços de transporte urbano, bem como o uso do solo de modo para que o deslocamento urbano seja mínimo, como por exemplo pistas exclusivas de trânsito para coletivos.

A Lei trouxe, ainda, a possibilidade de restrição de acesso e horários em determinadas áreas urbanas, a preocupação com o pedestre e suas limitações físicas, as atribuições específicas da União, estados e municípios, bem como direitos dos usuários no tocante a itinerários, horários e a participação no planejamento e avaliação de políticas de mobilidade urbana. Enfatizou, também, a obrigação de licitação para contratação de transporte público.

Ao priorizar a circulação do ônibus na via urbana, a Lei 12.587/2012 teve por objetivo estimular o proprietário do automóvel a migrar para o transporte público e, como consequência, reduzir os custos ambientais, sociais e econômicos, trazendo melhorias da qualidade de vida para a cidade. O prazo de elaboração do plano de mobilidade para as cidades acima de 20 mil habitantes, entretanto, expirou em abril de 2015.

O modelo brasileiro de urbanização produzido nas últimas décadas trouxe consequências negativas impactantes na qualidade de vida das pessoas, tendo os serviços e programas sociais em sentido mais amplo, e não somente aqueles ligados ao tema mobilidade urbana, tais como políticas sociais habitacionais, de regulação territorial e de equidade no acesso a bens e serviços (GOMIDE, 2006) assumido grande importância dentro de uma estratégia mais geral de reorganização do espaço urbano.

O tema mobilidade urbana e acesso com equidade aos serviços públicos denota, com mais evidência, as desigualdades de oportunidades presentes no Brasil e pontualmente evidenciadas nas cidades, principalmente para os cidadãos que utilizam diariamente os serviços para se deslocarem rumo ao trabalho ou estudo (movimento pendular), fonte de estudos por parte da comunidade acadêmica.

Cabe ressaltar que, ao promover investimentos na melhoria do transporte coletivo, em última análise se está investindo em inclusão social, dado o impacto esperado do uso do primeiro no orçamento das famílias de baixa renda, conforme já apontado em estudo do IPEA (GOMIDE, 2003). O benefício deste tipo de transporte não se restringe, como no caso dos veículos particulares, ao uso de vias mais extensas e amplas, mas também na construção de um ambiente melhor para a cidade como um todo.

A lei 12.587/2012 trouxe esta preocupação de maior equidade em seus artigos, como também condicionou o Plano de Mobilidade do município adequado ao Plano Diretor, este definido em lei federal em 2001, e que busca regular o uso e a propriedade do solo em prol do bem coletivo e do equilíbrio ambiental.

Belo Horizonte teve seu plano Diretor estabelecido pela Lei 7165/1996, como parte integrante do planejamento municipal, em 23/09/2015, foi encaminhado à Câmara Municipal o Projeto de Lei do novo Plano Diretor, em conformidade com a atual Lei do Estatuto da Cidade, que inclui temas de preservação do patrimônio histórico, questões ambientais, desenvolvimento sustentável, mobilidade urbana e habitação popular.

## **CAPÍTULO III: O PLANO DE MOBILIDADE DE BELO HORIZONTE**

Atualmente com a concentração de 84% da população brasileira (IBGE 2010) em centros urbanos, ocorrem constantes problemas na locomoção urbana e necessidade de constantes investimentos públicos no setor de transportes. O gerenciamento da demanda e da qualidade dos serviços de transporte público é um tema complexo e a grandiosidade do desafio exige uma mudança de abordagem na formulação do planejamento da infraestrutura do sistema de transporte.

Belo Horizonte, foi inaugurada em 1897, tendo sido a primeira cidade brasileira planejada e projetada naquela época, com previsão de abrigar duzentos mil habitantes. Sua projeção foi realizada em cinco anos. Na década de 1930 era conhecida como “Cidade jardim” e o gerenciamento de trânsito e meio ambiente da cidade ainda não se defrontava com situações-problema alarmantes. Atualmente, nas primeiras décadas do século XXI, a cidade vivencia problemas típicos das grandes cidades, como aqueles relativos à mobilidade e à falta de sustentabilidade ambiental, impactando a qualidade de vida dos moradores da cidade e da região metropolitana.

A atual Região Metropolitana de Belo Horizonte engloba 34 municípios que respondem por 35% do Produto Interno Bruto de estado de Minas Gerais (BHTRANS, 2011). A cidade possui um Plano Diretor, determinado por lei para cidades com mais de 500 mil habitantes, e o Plano de Mobilidade foi criado em consonância com este Plano Diretor, seguindo os objetivos, diretrizes e metas da lei 12.587/2012.

Belo Horizonte, centro da terceira maior região metropolitana do país, como a maioria das grandes cidades, também vivencia um dos principais problemas atuais modernos, que é a falta de mobilidade urbana.

Portanto o transporte público urbano, no caso específico da cidade de Belo Horizonte, merece melhorias no sentido de atender as parcelas de população em bairros mais isolados e de baixa renda, de modo a minimizar o impacto das desigualdades já presentes.

Em grandes metrópoles os padrões de deslocamentos são o resultado de uma complexa relação entre estrutura sócio demográfica, rede de transportes, contexto institucional, hierarquia de espaços, desejos e necessidades das pessoas (TIMMERMAN

ET al, 2002; GRUNFELD, 2006) e vem sendo cada vez mais objeto de estudo ao se implantar um novo modo de locomoção.

O Plano de mobilidade da cidade de BH na busca por soluções, procurou primeiramente identificar os pontos críticos e que apresentam sinais de saturação de locomoção como nas vias de acesso e passagem pela área central, as avenidas Cristiano Machado, Presidente Antônio Carlos e Cristiano Machado e Amazonas.

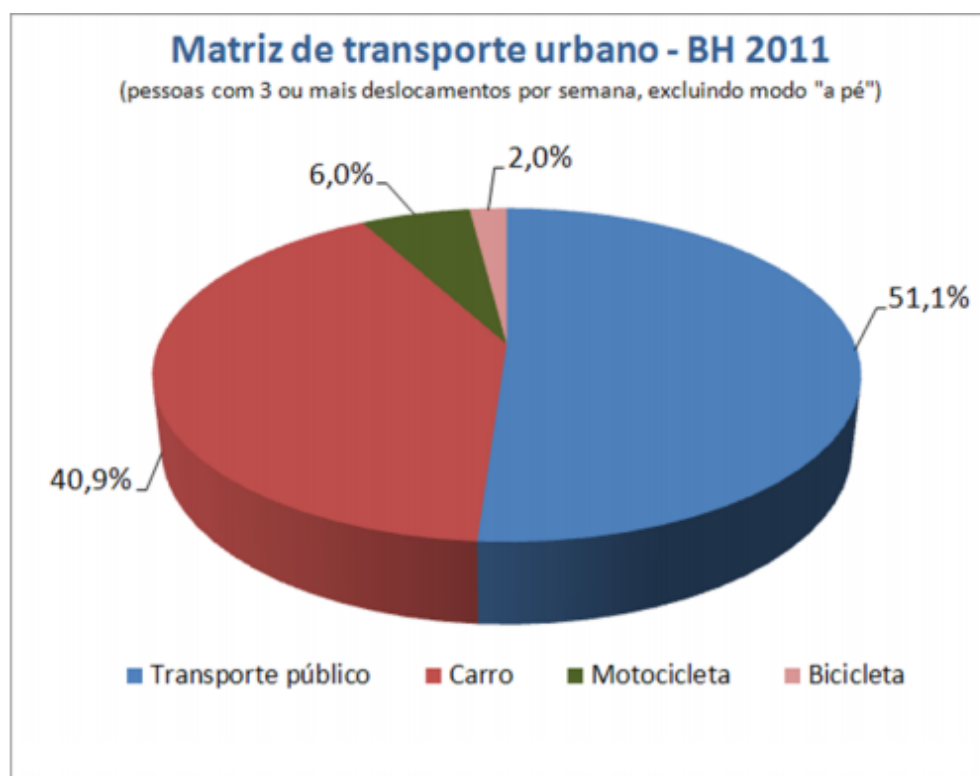
Buscou-se fazer uma projeção para o ano de 2020, na hipótese de ocorrência de interferência plena do poder público. Verifica-se, com isso, uma preocupação em tentar inverter a tendência atual tendo sido, para isso, feita uma análise dos pontos críticos do sistema viário atual.

As ações previstas foram direcionadas por eixos de expansão: Eixo Norte-direção Confins, Eixo Sul-direção Nova Lima, Eixo Leste-Direção Sabará, Eixo Oeste-direção Contagem/Betim e Eixo Noroeste-direção Ribeirão das Neves.

Foi constatado através de estudos de trânsito, que Belo Horizonte já apresenta horários críticos de mobilidade como início da manhã e ao final do dia e que, mesmo não tendo atingido patamares de comprometimento de mobilidade iguais aos apresentados em cidades como Rio de Janeiro e São Paulo, já há preocupação por parte das autoridades em criar mecanismos de gerenciamento do problema.

Observa-se que a parte central e planejada da cidade não está com uma perfeita articulação com a parte exterior da cidade, que apresenta uma periferia em expansão e em situação limítrofe com outros municípios. Belo Horizonte é ponto de convergência, quer seja pelo próprio planejamento da cidade, mas também como ponto de passagem e concentração de atividades econômicas.

O percentual de carros em Belo Horizonte é elevado (40,9%), em 2011, e é consequência de políticas públicas econômicas que até então favoreceram este tipo de transporte. A distribuição do sistema da matriz de transporte urbano na cidade de Belo Horizonte tem no transporte público (51,1 %) seu percentual mais expressivo (BHTRANS 2011), mas pede políticas públicas que aumentem este percentual de modo a trazer mais fluidez ao trânsito.



Fonte: BHTRANS, 2011

O Plano de Mobilidade Belo Horizonte – PlaMob BH – foi elaborado no período de 2003-2010, tendo como horizonte de planejamento o ano de 2020. O projeto levou em consideração também a interferência que os municípios vizinhos fazem no sistema de ônibus da cidade, já que a cidade é um centro concentrador de viagens.

Cabe ressaltar que houve um lapso de tempo que antecedeu a elaboração do Plano, propriamente dito, até a data de 03 de setembro de 2013, quando, mediante o Decreto 15317/2013, foi instituído o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte. As fases que ocorreram até sua consolidação foram: O pré-Plano, em 2003 e 2004, no qual foram definidas as bases conceituais; e, entre 2005 e 2007, quando foi definido o relatório preliminar entre técnicos da BHTRANS e da Prefeitura. A LOGIT, empresa de Engenharia Consultiva, foi contratada mediante licitação, realizando o diagnóstico e prognóstico preliminar entre abril de 2007 e fevereiro de 2008, tendo o desenvolvimento do mesmo ocorrido entre março de 2008 e agosto de 2010.

Desde então tem sido realizados balanços anuais da mobilidade urbana, com objetivo de fazer o monitoramento e o acompanhamento dos resultados, os quais são disponibilizados para consulta e transferência de arquivo no site da BHTRANS.

A fim de orientar o desenho de suas ações, foram montados três cenários: um tendencial (nada a fazer), outro com restrição de investimentos pós-Copa do Mundo e, por fim, um considerando investimentos plenos no pós Copa do Mundo. O município tem procurado investir esforços neste último cenário, que traz como desafios uma rede de transporte estruturada e integrada, incluindo linhas de metrô e corredores de BRT nos eixos principais, com proposta de estar totalmente em operação até 2020, sendo complementada por ônibus convencionais e rede de ciclovias.

De forma a conseguir alcançar estes objetivos, foi criado o Plano Estratégico BHTRANS 2020, tendo sido a Política Municipal de Mobilidade Urbana aprovada sob a Lei Municipal 10134/2011.

A proposta do Plano de Mobilidade Urbano de Belo Horizonte é tratar o tema mobilidade e alguns dos seus componentes de modo integrado a fim de superar uma situação apontada por pesquisas que evidenciam um crescimento progressivo no tempo de deslocamento no espaço urbano, em vista do aumento do número de automóveis e motos.

Os objetivos e estratégias propostas se baseiam no conceito de Desenvolvimento Orientado para o Transporte (TOD), forma de atuação que envolve políticas que privilegiam padrão de desenvolvimento misto de solo, com maior densidade de residências, postos de trabalho, lojas e serviços próximos da rede de transporte coletivo permitindo facilidades de deslocamentos também para pedestres e ciclistas. Como exemplo da aplicação desse conceito, pode-se citar a construção de shoppings centers integrados à estações de transportes coletivos.

### **Relação entre Metas do PlanMob-BH e TOD**

Tabela 2: Metas e elementos chaves do TOD

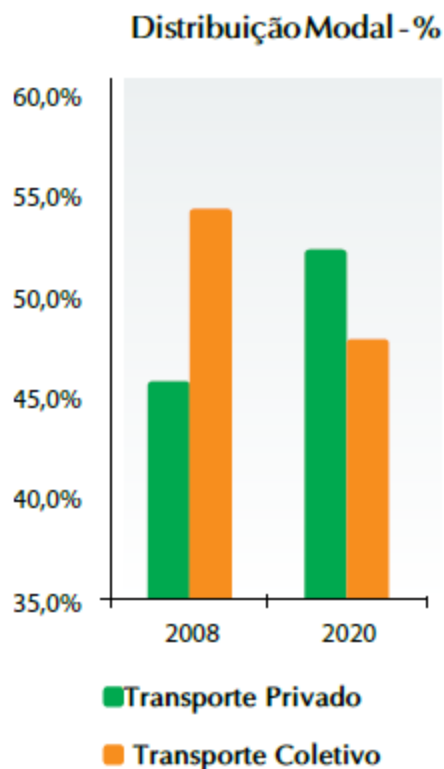
<b>Principais Metas do PlanMobBH</b>	<b>Elementos-chave do TOD</b>
Acessibilidade	Prioridade para modos coletivos e não motorizados
Segurança	Maior concentração e movimentação de pedestres
Eficiência	Maior densidade de usuários no entorno dos corredores
Qualidade de vida	Maior acessibilidade, menos poluição, mais saúde para a população
Dinamismo econômico	Usos mistos nas proximidades da rede de transporte coletivo
Ação integrada	Uso do solo conectado com transporte
Inclusão social	Melhoria da acessibilidade à população de baixa renda

Fonte PlanMobBH, 2010, P. 35.

O prognóstico, de tendência atual, segundo a BHTRANS, se não forem feitas mudanças significativas no sistema de mobilidade de BH, é de inversão da distribuição modal – ou seja, o modo como as viagens são realizadas pelas pessoas, como por exemplo, privativo, coletivo, por bicicleta . No cenário temporal de 2008-2020, a distribuição modal do transporte privado deverá prevalecer em 2020, caso não sejam direcionadas ações para tentar reverter esta tendência. Isto trará impacto negativo direto na velocidade média dos deslocamentos, principalmente em horários de maior movimento.



Gráfico 5: Distribuição modal



Fonte: PlanmobBH, 2010, p.24 .

Alternativas como transporte público integrado, melhoria da infraestrutura, logística e ênfase na de transporte coletivo sobre trilhos e em corredores especiais, priorizando conforto e rapidez, são as principais soluções propostas, inclusive já tendo sido adotadas em cidades da Europa e dos Estados Unidos, onde isso já ocorre.

No que tange à rede cicloviária, BH ainda apresenta grandes limitações em termos de extensão e conexão com o sistema de transporte coletivo. Porém há estudos da BHTRANS objetivando requalificar e estimular seu uso como modo integrado com as estações de transporte coletivo, o que já acontece no BRT implantado na cidade em 2014, ainda que de modo incipiente. Mesmo não tendo uma topografia que favoreça a utilização de bicicletas, a criação de rotas mais condizentes com o relevo da cidade, e também de ciclo-faixas já começa a ser implantado na cidade.

Quanto ao deslocamento de pedestres, a proposta é investir em pontos de travessias, com faixas e elevação principalmente na região central.

Também é importante promover a conscientização da população sobre os benefícios de uma utilização racional do transporte, o que muitas vezes pode significar restrição ao uso do veículo individual, tanto para estacionar quanto para trafegar em áreas centrais, bem como o incentivo a respeitar os corredores específicos de circulação. Também quanto à locomoção e convivência com o transporte de carga, a restrição de sua circulação no tempo e espaço na cidade foi uma das estratégias propostas no Plano.

A implantação de sistemas do tipo BRT (Bus Rapid Transit), instalados com sucesso em cidades como Curitiba e Bogotá, na Colômbia, mostrou-se um modo de transporte de alta capacidade, que se propõe a realizar um transporte rápido, confiável e eficiente, com utilização de corredores dedicados e mais viáveis do ponto de vista financeiro de investimento, e que foi colocado em prática na cidade em 2014.

O BRT tem como características os corredores exclusivos, embarque e desembarque no mesmo nível dos veículos, introduzindo a possibilidade de sistema de pré-pagamento de tarifa, veículos com maior capacidade de transporte de passageiros, transferências de rotas, controle operacional central, informação em tempo real ao usuário, bem como preocupação com acessibilidade universal.

Nas experiências vivenciadas por outras cidades que implementaram medidas de gerenciamento da mobilidade, as ações propostas no Plano deram ênfase na melhoria da infraestrutura do transporte coletivo, integrado com modos não motorizados que trazem benefícios, tanto do ponto de vista energético quanto ambiental, mas também sobre a qualidade de vida. Elas foram inspiradas em experiências modelo desenvolvidas anteriormente nas cidades de Bogotá e Curitiba, quando constatou-se que a transferência dos usuários do transporte individual para o coletivo é viável, desde que as intervenções privilegiem o conforto, a segurança e rapidez aos usuários.

No relatório do PlanMobBH, o diagnóstico do sistema de mobilidade aponta para uma visível limitação no sistema de logística da cidade ao processo de planejamento urbano, pois mesmo tendo implementado medidas regulamentares na área central referente à limitação de transporte de carga e de horários de abastecimento dos estabelecimentos, ainda carece de uma conexão maior a nível operacional desse problema.

Quanto ao aspecto institucional, a construção de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável traz desafios no tocante a articulação de ações no processo de tomada de decisão, implementação e avaliação, pois a presença de muitos e

diferentes órgãos, ministérios e secretarias da União, estados e municípios, envolvidos em ações interligadas, pode trazer conflitos de competências, com ações pontuais que somente postergam o problema e com cunho eleitoral.

### **3.1. O BRT em Belo Horizonte**

A prefeitura de Belo Horizonte, em estudos recentes consoante com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que estabelece diretrizes para um transporte que minimize os efeitos da exclusão sócio-espacial nas grandes metrópoles, buscou avaliar qual o melhor sistema de transporte para a capital mineira. Foram levados em consideração vários modos de transportes, entre eles: a ampliação do metrô; a implantação de um BRT na já existente *Bus Way* das Avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado; o trólebus; e mesmo o VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) foi cogitado.

A solução mais economicamente viável para o transporte público da capital mineira teve como modelo o BRT de Curitiba, cidade que se destaca por seu transporte público, considerado dos melhores da América Latina e que inspirou o TransMilênio de Bogotá.

O BRT - *Bus Rapid Transit* ou Sistema de Transporte por Ônibus de Belo Horizonte, denominado MOVE, visa interligar as regiões de Venda Nova, Pampulha, Região Norte, Leste, Centro e Centro-Sul da cidade e transportar mais de um milhão de pessoas. A expectativa é que desafogue o Metrô de superfície, os ônibus convencionais e agilize os deslocamentos na cidade.

Trata-se de um sistema de transporte coletivo já implementado em 191 cidades do mundo, e no Brasil já é realidade nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Cascavel, Curitiba, Goiânia, Maringá, Porto Alegre, Salvador, Uberlândia, Vitória, Campo Grande, dentre outras. Os ônibus são maiores que os convencionais, e possuem algumas características semelhantes ao metrô, tais como: rapidez, conforto, confiabilidade, dentre outros atributos, pois operam em via exclusiva e com logística moderna.

As vias de escoamento já disponíveis na cidade, como as Avenidas Antônio Carlos e Cristiano Machado, bem como relação custo benefício inferiores à construção

de um metrô subterrâneo, foram fatores importantes na escolha desse tipo de locomoção para a cidade de Belo Horizonte.

O Plano de Mobilidade urbana de BH, prevê a implantação de corredores exclusivos do sistema BRT, que visam diminuir o número de viagens de automóveis privados. Belo Horizonte é a sexta cidade mais populosa do país e o principal polo de desenvolvimento industrial e comercial de Minas Gerais, com 83,12% da atividade econômica representada pelo setor de serviços (IBGE, 2010; PBH, 2011).

O BRT , que assumiu em BH a denominação MOVE, entrou em operação em 2014 e transporta cerca de 700 mil passageiros por dia, segundo caderno técnico da Associação Nacional de empresas de transportes Urbanos (NTU, 2011). Os veículos possuem modelos articulados ou padrão, utilizam corredores de circulação específicos e reduziram em 47% o tempo de viagem dos usuários. Existe uma central de monitoramento que é responsável pela fiscalização, controle e monitoramento da operação dos ônibus, com vigilância 24 horas. Há cinco estações de integração: Venda Nova, Vilarinho, Pampulha, São Gabriel e José Cândido. A linha alimentadora faz a ligação bairro-estação de integração e a linha troncal direta faz a circulação sem efetuar paradas, da estação de integração ao centro. Os corredores área Central, Cristiano Machado, Antônio Carlos e Carlos Luz-Pedro II.

O Sistema BRT tem se mostrado uma solução viável como solução de mobilidade para médias e grandes cidades e tem recebido verbas do governo federal através dos programas Programa de Aceleração do crescimento da Mobilidade Urbana (PAC) e PAC Mobilidade Grandes Cidades. ( BRTBRASIL 2011). A previsão é o que o transporte se estenda a 750 mil usuários transportados diariamente, com redução de 50% do tempo de viagem dos passageiros da cidade de Belo Horizonte e região metropolitana.

A política pública do BRT em Belo Horizonte, no entanto, é recente e ainda está em processo de ajustes. Visa facilitar a circulação regional e fortalecimento das centralidades regionais, pois com uma única tarifa permite-se fazer transbordos em linhas de integração com atributos como rapidez, conforto e segurança. visando “Assegurar as melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em todo o espaço urbano e contribuir para sua melhoria em âmbito metropolitano” de acordo com o Plano Estratégico da BHTRANS 2010 -2020

Por fim cabe ressaltar que, com todos os desafios que uma obra desse vulto implica, o BRT de Belo Horizonte, juntamente com o do RJ e as ciclovias implantadas em São Paulo, conquistaram em janeiro de 2015 o prêmio transporte sustentável do Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento (ITDP). Belo Horizonte foi agraciada devido ao sistema BRT/MOVE, implantado em 2014, com 23 quilômetros de corredores centrais, revitalização da região central com ruas para pedestres e rede de ciclovias de 27 quilômetros. Este prêmio Transporte Sustentável, já contemplou cidades como Nova York, Bogotá, Londres, São Francisco, Buenos Aires e, desde 2005, reconhece as melhores iniciativas para melhorar a mobilidade urbana da população e redução da emissão de gases do efeito estufa.

Figura 1- BRT - estações em BH



Brtbrasil, 2011, P. 35.

## CONCLUSÃO FINAL

No âmbito das cidades de uma forma mais geral pôde-se constatar que o acesso a transportes urbanos e às oportunidades aos serviços públicos essenciais não são iguais para todos, conforme comprovam estudos acadêmicos sobre o tema.

A limitação dos deslocamentos no ambiente urbano é portanto, realidade e também está presente em Belo Horizonte, com maior probabilidade de encontrar mulheres, desempregados, trabalhadores manuais e pessoas idosas no grupo que sofre mais este impacto. As desigualdades de ocupação existem no espaço urbano e, também, nas possibilidades de locomoção, ainda que o status socioeconômico não seja o elemento determinante do tempo médio de deslocamento, o que depende mais diretamente do tipo de transporte (NETO, 2009).

A Lei 12.587/2012, também chamada Lei da Mobilidade Urbana, tem um papel muito importante para as cidades brasileiras, pois dá tratamento legal a temas cada vez mais impactantes na vida urbana, especialmente à combinação entre mobilidade e sustentabilidade ambiental. É um instrumento que visa mudanças, mas traz também desafios, principalmente ao nível de gestão, considerando perspectivas e prazos fora das soluções imediatistas.

As soluções apontadas pelo Plano para Belo Horizonte foram diversificadas – e as ações envolvem a combinação de diferentes modos de transporte, preocupação maior com o pedestre nas áreas centrais, classificação das vias com priorização para circulação de veículos coletivos e maior planejamento nas ações envolvendo o estado e o município.

Dentre os elementos que podem dificultar sua implementação da Lei de Mobilidade Urbana, cabe destacar a ausência de qualificação técnica para formular, implementar e avaliar as estratégias, principalmente em municípios menores. Pois mesmo o Ministério das Cidades tendo disponibilizado cursos e cartilhas, e órgãos como a Caixa Econômica Federal e Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social também atuarem com realização de seminários, e capacitação de corpo técnico, muitos municípios não conseguiram cumprir o prazo determinado pela Lei 12587/2012 para elaboração do Plano de Mobilidade ou, aqueles que o fizeram, foi pouco além de uma mera carta de intenção.

Um Plano de Mobilidade requer além de uma equipe técnica para conduzir e acompanhar todo o processo, a participação democrática da sociedade, através de Órgãos colegiados, Conselhos e Consultas Públicas, que já vem acontecendo a nível municipal, estadual e nacional, porém sem ação deliberativa eficaz.

Neste horizonte de desafios, o tema tarifa zero ou transporte público gratuito é recorrente, o que merece um estudo mais aprofundado por parte da comunidade acadêmica no tocante ao aspecto econômico e também operacional, pois envolve expressivos valores do orçamento para cidades populosas. Ao implementar ações e propostas no planejamento de mobilidade conforme determina a lei 12.587/2012, buscase melhorar o nível de conforto, segurança e qualidade dos serviços oferecidos, entretanto a dinâmica de cada cidade é única e está em contínua evolução. Por isso a elaboração de Plano de mobilidade deve ser uma referência inicial, que precisa ser continuamente revisto e acompanhado, inclusive dentro de uma visão sistêmica, que implica também uma logística urbana pautada não somente em problemas pontuais.

A lei de Mobilidade Urbana é, assim, um marco legal que visa valorizar e melhorar a infraestrutura das cidades, mas não somente, pois em última análise traz a preocupação com o viver em cidades.

Em Belo Horizonte adotou-se o modelo de transporte público do BRT, seguindo o sucesso obtido pela implantação em outras cidades, que prioriza a rapidez, conforto, confiabilidade, menores custos-benefícios e alta capacidade de transporte, mas que ainda demanda melhorias, acompanhamento logístico e maior participação da sociedade principalmente em plataformas participativas digitais.

Os eventos Copa do Mundo de 2014 e a Olimpíada de 2016 com sede no país sem dúvida trazem desafios e oportunidades em termos de investimentos direcionados para infraestrutura de transportes de massa, que necessitam de constante acompanhamento e planejamento por parte dos governos.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Relatório Geral**. Disponível em: <<http://portal1.antp.net/site/simob/Downloads/Forms/AllItems.aspx>>. Acesso em: 14 nov. 2015.

BRASIL. **Constituição da República Federativa**. Brasília: Departamento de Imprensa Nacional, 1988.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/index.php/politica-nacional-de-mobilidade-urbana.html>>. Acesso em: 06 nov. 2015.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**. Cadernos MCidades. Brasília, n. 6, nov. 2004b.

BRTBRASIL. Disponível em : <<http://brtbrasil.org.br/index.php/sub-menu1/201-projeto-do-brt-impressiona-tecnicos-do-ministerio-das-cidades#.VmAY-XarQdU>>. Acesso em 08 nov.2015.

BRITO, F. **O deslocamento da população brasileira para as metrópoles**, 2006.

BRITO, F.; SOUZA, J. **Expansão Urbana De Belo Horizonte E Da Rmbh: A Mobilidade Residencial E O Processo De Periferização**, Nos Anos 80 E 90, 2006.

CARVALHO, C. H. R. **Comunicados do IPEA: A mobilidade urbana no Brasil**, 2010.

CARVALHO, C. H. R. **Custos dos acidentes de trânsito no Brasil**. Apresentação do Ipea. Comunicados do Ipea. A mobilidade urbana no Brasil. 2010.

CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. M. **Gastos das famílias brasileiras com transporte urbano público e privado no Brasil: Uma análise da POF 2003 e 2009**. Texto para discussão Ipea. 2012.



Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte S/A. **Diagnóstico e Prognóstico Preliminar do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte, 2008. Disponível em:  
<[http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob\\_page.show?\\_docname=9604265.PDF](http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/pls/portal/!PORTAL.wwpob_page.show?_docname=9604265.PDF)>. Acesso em 11 out. 2015.

GOMIDE, A. A. **Agenda Governamental E O Processo De Políticas Públicas: O Projeto De Lei De Diretrizes Da Política Nacional De Mobilidade Urbana**, 2008. Disponível em: <[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td\\_1334.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/TDs/td_1334.pdf)>. Acesso em: 12 nov. 2015.

GOMIDE, A. A. **Mobilidade Urbana, Iniquidade E Políticas Sociais**. 2006. Disponível em:  
<[https://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas\\_sociais/bps\\_12\\_completo.pdf#page=244](https://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/politicas_sociais/bps_12_completo.pdf#page=244)>. Acesso em: 30 out. 2015.

GOMIDE, A. A. **Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas**. Brasília: Ipea, 2003 (Texto para Discussão n. 960).

GOUVÊA, V.B.C. **Uma Visão da Mobilidade Urbana Sustentável**. Revista dos Transportes Públicos, v.2, p.99 - 106, 2006.

NETO, A. L. M. **Deslocamentos urbanos e desigualdades sociais: um estudo do movimento diário da população de Belo Horizonte**, 2009. Disponível em:  
<<http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/handle/1843/VCSA-8BNQP5>>. Acesso em : 11 nov. 2015.

PAVANI, F. **Análise Da Política Nacional De Mobilidade Urbana Sustentável – Pmus**, 2008. Disponível em:  
<[http://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq\\_urbanismo/disciplinas/aup0270/6t-alun/2008/m2-pol-mobilid-urb/m2-08pavani-mobilidade.pdf](http://www.fau.usp.br/cursos/graduacao/arq_urbanismo/disciplinas/aup0270/6t-alun/2008/m2-pol-mobilid-urb/m2-08pavani-mobilidade.pdf)>. Acesso em : 26 out. 2015.

Portal BRT Brasil. Disponível em: <[www.brtbrasil.org.br/](http://www.brtbrasil.org.br/)>. Acesso em: 04 nov. 2015.

Portal Agência Brasil. Disponível em: <<http://agenciabrasil.ebc.com.br/>>. Acesso em: 26 out. 2015.

Sistema de Indicadores de Percepção Social (SIPS): Mobilidade Urbana. Disponível em:

[http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110124\\_sips\\_mobilidade.pdf](http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/SIPS/110124_sips_mobilidade.pdf). Acesso em: 28 out.2015.

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C. H. R.; PEREIRA, R. H. F. **Transporte e Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: CEPAL. Escritório no Brasil/ IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34).

# ANEXO: LEI 12.587/2012

## LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

### CAPÍTULO I

#### DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Parágrafo único. A Política Nacional a que se refere o caput deve atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no § 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade).

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

## Seção I

### Das Definições

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte motorizado privado: meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## Seção II

### Dos Princípios, Diretrizes e Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

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.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

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.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

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.

## CAPÍTULO II

### DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

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.

§ 1º (VETADO).

§ 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.

§ 3º (VETADO).

Art. 9º O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **deficit** ou subsídio tarifário.

§ 4º A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se **superavit** tarifário.

§ 5º Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o **deficit** originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º Na ocorrência de **superavit** tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;

II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8º e 9º desta Lei.



Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.

~~Art. 12. Os serviços públicos de transporte individual de passageiros, prestados sob permissão, deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.~~

Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas. (Redação dada pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil). (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1º e 2º dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga. (Incluído pela Lei nº 12.865, de 2013)

Art. 12-B. (Vide Lei nº 13.146, de 2015) (Vigência)

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.

### CAPÍTULO III

#### DOS DIREITOS DOS USUÁRIOS

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. 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.

#### CAPÍTULO IV

#### DAS ATRIBUIÇÕES

Art. 16. São atribuições da União:

I - prestar assistência técnica e financeira aos Estados, Distrito Federal e Municípios, nos termos desta Lei;

II - contribuir para a capacitação continuada de pessoas e para o desenvolvimento das instituições vinculadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana nos Estados, Municípios e Distrito Federal, nos termos desta Lei;

III - organizar e disponibilizar informações sobre o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a qualidade e produtividade dos serviços de transporte público coletivo;

IV - fomentar a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e nas regiões metropolitanas;

V – (VETADO);

VI - fomentar o desenvolvimento tecnológico e científico visando ao atendimento dos princípios e diretrizes desta Lei; e

VII - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público interestadual de caráter urbano.

§ 1º A União apoiará e estimulará ações coordenadas e integradas entre Municípios e Estados em áreas conurbadas, aglomerações urbanas e regiões metropolitanas destinadas a políticas comuns de mobilidade urbana, inclusive nas cidades definidas como cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países, observado o art. 178 da Constituição Federal.

§ 2º A União poderá delegar aos Estados, ao Distrito Federal ou aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo interestadual e internacional de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim, observado o art. 178 da Constituição Federal.

Art. 17. São atribuições dos Estados:

I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;

II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e

III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

Parágrafo único. Os Estados poderão delegar aos Municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, desde que constituído consórcio público ou convênio de cooperação para tal fim.

Art. 18. São atribuições dos Municípios:

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

IV – (VETADO).

Art. 19. Aplicam-se ao Distrito Federal, no que couber, as atribuições previstas para os Estados e os Municípios, nos termos dos arts. 17 e 18.

Art. 20. O exercício das atribuições previstas neste Capítulo subordinar-se-á, em cada ente federativo, às normas fixadas pelas respectivas leis de diretrizes orçamentárias, às efetivas disponibilidades asseguradas pelas suas leis orçamentárias anuais e aos imperativos da Lei Complementar no 101, de 4 de maio de 2000.

## CAPÍTULO V

### DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA

Art. 21. O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

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.

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade urbana:

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;

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

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes:

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;

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;

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.

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

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;

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.

§ 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.

§ 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.

## CAPÍTULO VI

### DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o **caput** será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

## CAPÍTULO VII

### DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 26. Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

Art. 27. (VETADO).

Art. 28. Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.

Brasília, 3 de janeiro de 2012; 191º da Independência e 124º da República.

DILMA ROUSSEFF

*Nelson Henrique Barbosa Filho*

*Paulo Sérgio Oliveira Passos*

*Paulo Roberto dos Santos Pinto*

*Eva Maria Cella Dal Chiavon*

*Cezar Santos Alvarez*

*Roberto de Oliveira Muniz*

Este texto não substitui o publicado no DOU de 4.1.2012

