

The logo for Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) features the word "ipea" in a white, lowercase, sans-serif font. Below the letters "e" and "a", the tagline "Por um Brasil desenvolvido" is written in a smaller, white, sans-serif font. The text is set against a dark blue background with a yellow and green swoosh graphic that curves around the logo.

ipea  
Por um Brasil desenvolvido

# A Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012

Ipea, 06 de janeiro de 2012

# Sumário

- **Objetivo:** avaliar a nova Lei de Diretrizes da Política de Nacional Mobilidade Urbana sancionada em 3 de janeiro de 2012.
- **Pontos:**
  - Fundamentação
  - Histórico
  - Principais medidas
  - Desafios
  - Considerações finais

# Fundamentação

- Artigos 21, XX, e 182 da Constituição Federal
  - Compete à União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos
  - A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes

# Histórico

- Em 2007, o Poder Executivo envia ao Congresso Nacional o PL 1687, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana
- A proposição do Executivo é apensada ao PL 694/1995 (do Dep. Alberto Goldman), que dispunha sobre as diretrizes do Transporte Coletivo Urbano
- Abril de 2009, instalação da Comissão Especial na Câmara dos Deputados (relatoria dep. Ângela Amin)
- Agosto 2010, remessa ao Senado (PLC 166/2010)
- Dezembro de 2011, sem alterações de mérito, o Senado remete a Lei à sanção presidencial

# Objetivos da Lei

- Estabelecer diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e contribua para o desenvolvimento urbano sustentável.
  - Modernizar o marco regulatório dos serviços de transportes públicos
  - Defender os interesses dos usuários dos serviços de transporte coletivo
  - Consolidar a gestão democrática das políticas públicas
  - Estabelecer as bases para uma agenda federativa compartilhada

# Principais medidas

- **Princípios (art. 5º)**
  - Acessibilidade universal
  - Desenvolvimento sustentável das cidades
  - Equidade no uso do espaço público de circulação
  - Participação e controle social
  - Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos meios de transporte
  - Eficiência e eficácia na prestação dos serviços de transporte urbano

# Principais medidas

- **Diretrizes (art. 6º)**
  - Integração com as políticas de uso do solo e desenvolvimento urbano (habitação, saneamento)
  - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado
  - Complementaridade e integração entre os modos de transporte
  - Mitigação dos custos ambientais dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade
  - Incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e não poluentes

# Principais medidas

- Obrigatoriedade dos municípios em divulgar os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor final das tarifas (art. 8º)
- Mudança do regime econômico e financeiro das concessões de transporte coletivo (art. 9º)
  - da remuneração baseada no custo para a remuneração resultante de processo licitatório
  - Estabelecido o valor inicial da tarifa, este passará a ser reajustado em períodos predefinidos, que incluirá a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários
  - Eventuais subsídios ao custeio da operação do transporte público coletivo deverão ser definidos em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência,(art. 10)
- Fixação apenas dos valores máximos das tarifas de taxi (art. 12)



# Principais medidas

- O Código de Defesa do Consumidor passa a valer para os usuários do transporte público (art. 14)
  - Direito do usuário ser informado nos pontos, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas
  - Dever do Poder Público em estabelecer e divulgar padrões de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como disponibilizar os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta
- Participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política de Mobilidade Urbana (art. 15)

# Principais medidas

- Atribuições da União (art. 16)
  - Assistência técnica e financeira aos municípios
  - Capacitação e formação de pessoal
  - Organização e disponibilização de informações nacionais
  - Fomento a projetos de grande e média capacidade
  - Apoio à gestão compartilhada nas regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, inclusive nas cidades gêmeas localizadas em regiões de fronteira com outros países

# Principais medidas

- Exigência que todos os municípios acima de 20 mil habitantes elaborem seus planos de mobilidade urbana, instrumento de efetivação da política (arts. 22 e 24)
  - O Estatuto da Cidade definia que a elaboração do plano era obrigatória apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes.
  - Os municípios terão um prazo de até 3 anos a partir da promulgação da lei) para elaborarem os seus planos, sob pena de não receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.
    - Com a nova lei, o número de municípios obrigados a terem um plano de mobilidade passa de 38 para 1.663.

# Principais medidas

- Disponibilização de instrumentos de racionalização do uso dos automóveis (art. 23)
  - Restrição e controle de acesso e circulação em locais e horários predeterminados
  - Controle de estacionamentos, inclusive com pagamento pela sua utilização do espaço público
  - Aplicação de tributos sobre a utilização da infraestrutura viária, visando desestimular o uso de determinados modos, vinculando a receita à aplicação exclusiva no transporte público coletivo

# Desafios

- O financiamento das gratuidades e benefícios tarifários a determinadas classes de usuários do transporte coletivo
- Mecanismos permanentes de financiamento da infraestrutura
- A questão da mobilidade nas cidades de patrimônio histórico
- As condições de acesso a fundos, garantias públicas, transferências financeiras, empréstimos, avais e os financiamentos, realizadas por instituições federais
- A exigência de elaboração de plano de mobilidade para cidades acima de 20 mil habitantes

# Considerações finais

- A nova lei, portanto:
  - reconhece a existência de desigualdades no uso do espaço público e a geração de externalidades negativas por determinados modos
  - disponibiliza instrumentos de gestão de transporte e trânsito para compensação dessas desigualdades
  - fornece segurança jurídica para que os municípios possam tomar medidas de priorização aos meios não-motorizados e coletivos de transporte em detrimento ao individual
  - abre a possibilidade para que ações e investimentos das prefeituras que venham a contrariar as diretrizes fixadas na lei possam ser contestados pela sociedade

# Considerações finais

- Porém...
  - Ela não é suficiente para garantir sustentabilidade das cidades, com a necessária ampliação dos investimentos, redução dos congestionamentos e da poluição do ar, e a melhoria da qualidade dos serviços públicos de transporte
- É necessário:
  - Engajamento político dos atores sociais para “fazer a lei pegar”
  - Capacitação do Poder Público, sobretudo do municipal, que terá que adequar e implementar as diretrizes e instrumentos da lei à realidade de suas cidades