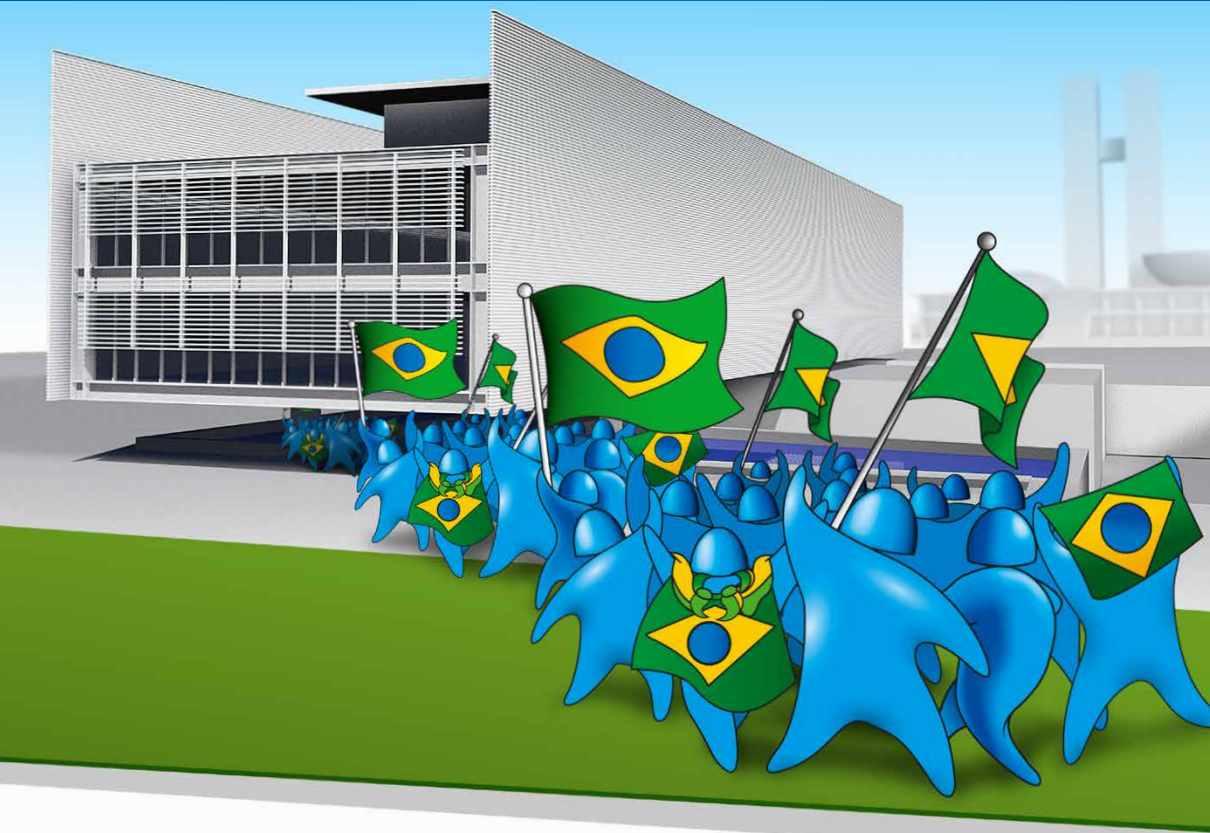


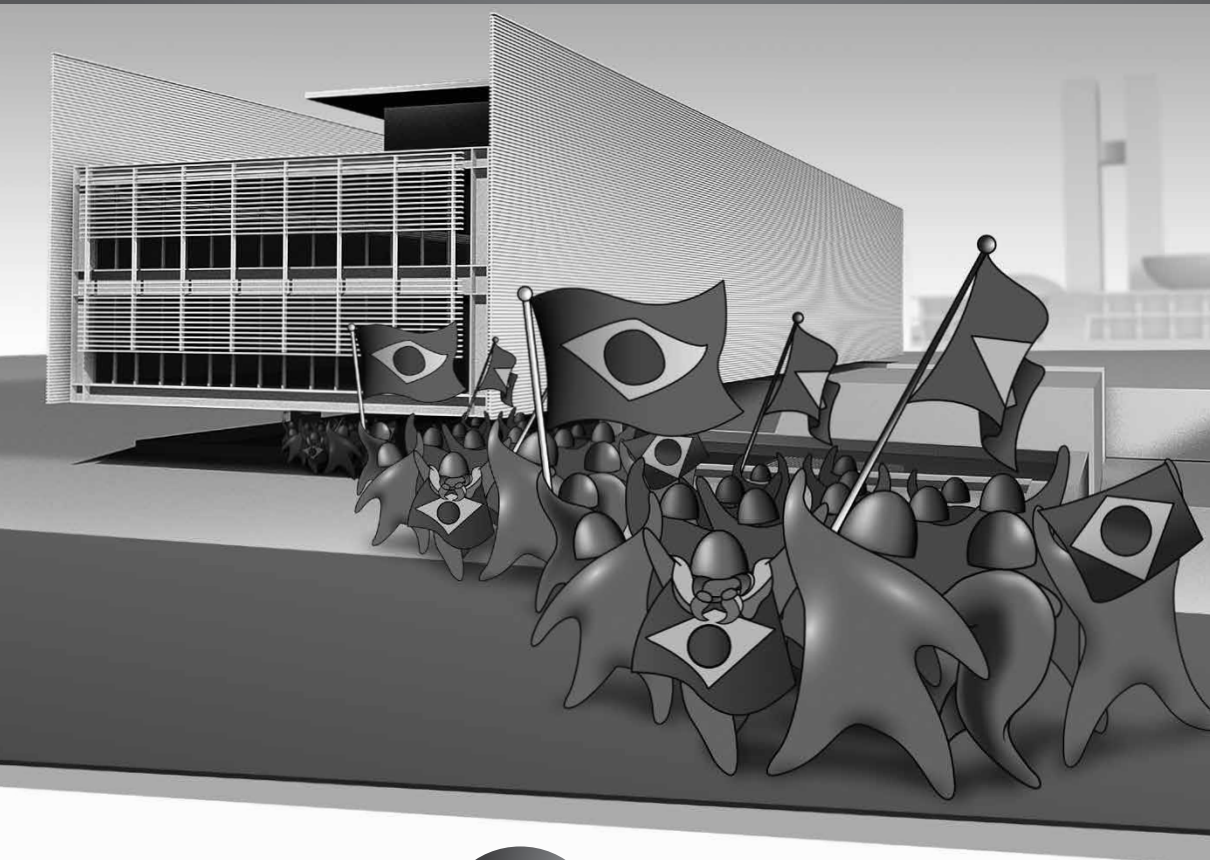
MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

A Gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade

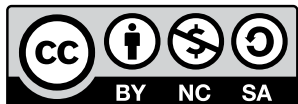


MOBILIDADE URBANA MUNICIPAL

A Gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade



2016 Confederação Nacional de Municípios – CNM.



Esta obra é disponibilizada nos termos da Licença Creative Commons: Atribuição – Uso não comercial – Compartilhamento pela mesma licença 4.0 Internacional. É permitida a reprodução parcial ou total desta obra, desde que citada a fonte. A reprodução não autorizada para fins comerciais constitui violação dos direitos autorais, conforme Lei 9.610/1998.

As publicações da Confederação Nacional de Municípios – CNM podem ser acessadas, na íntegra, na biblioteca *online* do Portal CNM: **www.cnm.org.br**.

Autora

Luma Cordeiro Costa

Revisão de textos

Keila Mariana de A. O. Pacheco

Supervisão Técnica e Editorial

Augusto Braun

Diagramação

Themaz Comunicação

Diretoria-Executiva

Gustavo de Lima Cezário

Ficha catalográfica:

Confederação Nacional de Municípios – CNM

Mobilidade Urbana Municipal: A Gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade
– Coletânea Gestão Pública Municipal: Gestão 2017-2020 – Brasília: CNM, 2016.

84 páginas.

ISBN 978-85-8418-065-3

1. Mobilidade Urbana Municipal. 2. Gestão do trânsito. 3. Plano de Mobilidade.



SGAN 601 – Módulo N – Asa Norte – Brasília/DF – CEP: 70830-010

Tel.: (61) 2101-6000 – Fax: (61) 2101-6008

E-mail: atendimento@cnm.org.br – Website: www.cnm.org.br

Diretoria CNM – 2015-2018

PRESIDENTE	Paulo Roberto Ziulkoski
VICE-PRESIDENTE	Glademir Aroldi
1º SECRETÁRIO	Eduardo Gonçalves Tabosa Júnior
2º SECRETÁRIO	Marcelo Beltrão Siqueira
1º TESOUREIRO	Hugo Lembeck
2º TESOUREIRO	Valdecir Luiz Colle
CONSELHO FISCAL	Mário Alves da Costa
CONSELHO FISCAL	Expedito José do Nascimento
CONSELHO FISCAL	Dalton Perim
CONSELHO FISCAL	Cleudes Bernardes da Costa
CONSELHO FISCAL	Djalma Carneiro Rios
REGIÃO SUL	Seger Luiz Menegaz
REGIÃO SUDESTE	Elder Cássio de Souza Oliva
REGIÃO NORTE	Valbetânio Barbosa Milhomem
REGIÃO NORDESTE	Maria Quitéria Mendes de Jesus
REGIÃO NORDESTE	Gilliano Fred Nascimento Cutrim
REGIÃO CENTRO-OESTE	Divino Alexandre da Silva

Carta do Presidente



Prezado(a) Municipalista,

Idealizado há 14 anos pela Confederação Nacional de Municípios (CNM), o projeto *Seminários Novos Gestores* busca apresentar aos prefeitos as pautas correntes que precisam de especial atenção no dia a dia das gestões municipais com o governo federal e com o Congresso Nacional e proporcionar um momento de reflexão sobre alguns dos principais desafios que serão enfrentados no decorrer de seus mandatos.

A CNM, nesta *Coletânea Gestão Pública Municipal*, traz ao novo gestor um rol de temas que, neste momento, o guiarão e ajudarão no desenvolvimento de suas políticas locais. Ao longo de todo o mandato, a Entidade estará ao seu lado, apoiando suas iniciativas, orientando os caminhos a serem seguidos e, principalmente, lutando junto ao Congresso Nacional e ao governo federal pela melhoria das relações entre os Entes, por respeito à autonomia dos nossos Municípios e por mais recursos para possibilitar melhores condições de vida às nossas populações.

Nesta obra, integrante da coletânea, sob o título *Mobilidade Urbana Municipal: a gestão do trânsito e o Plano de Mobilidade*, serão tratadas as competências municipais quanto à gestão do trânsito e quanto à Política Nacional de Mobilidade Urbana, contemplando a integração ao Sistema Nacional de Trânsito e as etapas de elaboração do Plano de Mobilidade. Além disso, também será abordada a criação de políticas públicas locais de mobilidade que garantam o direito ao transporte e que proporcionem o acesso a outros direitos, também previstos na Constituição Federal, a partir do desenvolvimento de ferramentas adaptadas à realidade de seu Município.

Boa leitura e uma excelente gestão!

Paulo Ziulkoski

Presidente da CNM

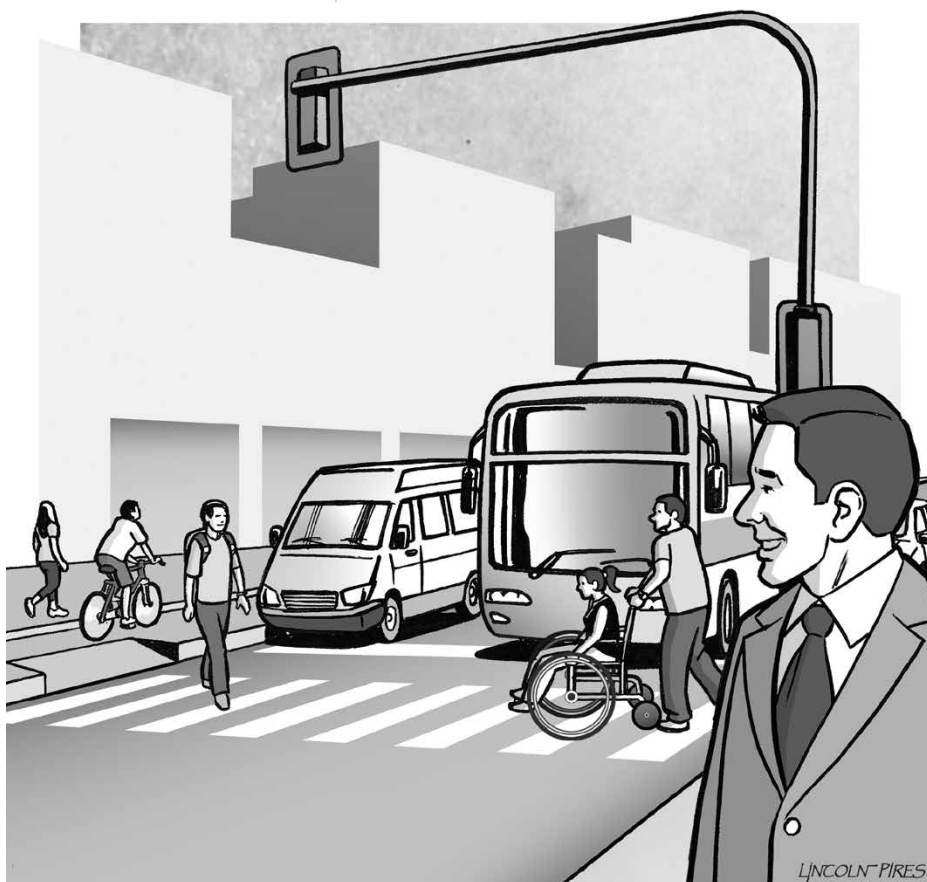
Sumário

1. Competências: Trânsito e Transporte	11
1.1 Contexto	11
1.2 Compete à União	12
1.2.1 Legislação	12
1.2.2 Transporte como direito social	15
1.3 Compete aos Estados	18
1.3.1 Legislação	18
1.3.2 Regiões Metropolitanas.....	21
1.4 Compete aos Municípios.....	24
1.4.1 Legislação	24
1.4.2 Órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios	27
1.4.3 O agente da autoridade de trânsito.....	29
1.4.4 A fiscalização e o controle do trânsito	30
2. Gestão do Trânsito: Política Nacional de Trânsito	32
2.1 Gestão do trânsito no Município.....	32
2.1.1 Contexto	32
2.1.2 Sistema Nacional de Trânsito.....	35
2.2 Política Nacional de Trânsito.....	37
2.2.1 Contexto	37
2.2.2 Estrutura e Organização	38
2.3 A municipalização do trânsito	40
2.3.1 Contexto	40
2.3.2 Estrutura.....	41
2.3.3 Competências	43

2.3.4 O excesso de carga nas vias municipais	44
2.3.5 Desafios da municipalização	48
3. Municípios e a Mobilidade Urbana: Política Nacional de Mobilidade Urbana.....	51
3.1 Mobilidade Urbana nos Municípios	51
3.1.1 Desafios	51
3.1.2 Prazo	54
3.2 Plano Municipal de Mobilidade.....	54
3.2.1 Contexto	54
3.2.2 O Término do Prazo	56
3.2.3 Critérios Mínimos	57
3.2.4 Etapas para elaboração do plano de mobilidade	58
4. Financiamento.....	62
4.1 Gestão do Transporte Público	62
4.1.1 Contexto	62
4.1.2 Contratos de concessão.....	63
4.2 Judicialização do Transporte	64
4.2.1 Desafios	64
4.2.2 Ações judiciais.....	65
4.3 Política tarifária e recursos para financiamento	69
4.3.1 Fontes adicionais de recursos	70
4.3.2 Fundo para subsidiar os gastos dos Municípios com transporte gratuito	71
4.3.3 O Funset.....	72
5. Considerações finais.....	73
6. Bibliografia	79

Resumo

Contempla as competências previstas na Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim como o panorama, as competências e as obrigações municipais quanto à gestão do trânsito, uma vez que a integração ao Sistema Nacional de Trânsito e a elaboração e execução do Plano de Mobilidade são grandes desafios municipais.



1. Competências: Trânsito e Transporte

1.1 Contexto

A gestão pública da mobilidade urbana engloba mais que o transporte público e o trânsito: contempla o planejamento, a execução, o acompanhamento e a participação social em todo o processo. Com os grandes problemas gerados pelo crescimento desordenado das cidades e a dispersão urbana, os impactos à população interferem no acesso a outros direitos e tornam os custos dos serviços urbanos maiores.

Contudo, a Confederação Nacional de Municípios (CNM) segue sua vocação de direcionar os gestores locais, mostrando que a mobilidade urbana também deve ser tratada como prioridade. A Entidade tem dado suporte permanente aos Municípios, por meio da área técnica específica.

Grande parte dos Municípios ainda enfrentam desafios com a gestão do trânsito determinada pelo Código de Trânsito Brasileiro, Lei 9.503/1997, que determina a obrigatoriedade a todos os Municípios de gerir o próprio trânsito por meio da realização de processo de municipalização, levado a termo com a sua inserção do Sistema Nacional de Trânsito.

A atuação dos Municípios na área de mobilidade urbana é demandada de diversas formas. Os governos locais são os Entes federados mais próximos da população e são os primeiros a serem cobrados por soluções. Ao mesmo tempo, a legislação federal, por meio da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), Lei 12.587/2012, estabelece uma série de exigências ao poder local, como a elaboração dos planos locais de mobilidade urbana.

Todo o esforço leva em conta a concepção de que a Política Nacional de Mobilidade Urbana deve resultar em ações integradas dos três níveis de governo: cada um faz a sua parte em favor da mobilidade urbana, da acessibilidade e do trânsito seguro e em defesa da vida.

A melhoria da mobilidade constitui uma das principais demandas da população brasileira, exigidas durante os protestos em todo o país, iniciados em 2013. As exigências impactam os governos locais. A mobilidade urbana nos Municípios deve estar mais presente nas discussões, para que sejam encontradas soluções às grandes limitações enfrentadas pelos gestores municipais. É possível a criação de políticas públicas locais de mobilidade por meio da análise da realidade local, estimulando trânsito e acesso a serviços a partir do desenvolvimento de ferramentas adaptadas à realidade dos Municípios brasileiros.

1.2 Compete à União

1.2.1 Legislação

A União possui a competência constitucional de instituir diretrizes de desenvolvimento urbano, incluindo habitação, saneamento básico e transportes urbanos, prevista no art. 21, inc. XX, da Constituição Federal. Os serviços públicos poderão ser prestados diretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios ou sob regime de concessão ou permissão, conforme o art. 175, sempre mediante licitação pública.

O art. 22 da Constituição determina à União a competência de legislar sobre o trânsito e transporte: “Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: [...] XI – trânsito e transporte” (BRASIL, 1988).

Esta competência privativa não se refere a uma competência exclusiva, pois na exclusividade existe um impedimento para delegar. Todavia, como a competência é privativa, significa que pode ter sua responsabili-

dade transferida, de acordo com o parágrafo único: “Lei complementar poderá autorizar os Estados a legislar sobre questões específicas das matérias relacionadas neste artigo” (BRASIL, 1988).

No caso das normas sobre trânsito e transporte, os Estados e os Municípios não podem editá-las, sob pena de tornar inconstitucional a lei que sobrepõe a competência da União; por exemplo, habilitar a condução de veículos automotores por menores de 18 anos. Nesse caso ocorreria invasão da competência legislativa da União, conforme art. 22, inc. XI, da Constituição.



Atenção

Para que o Estado-membro possa legislar nesse quesito, a União precisa delegar, por meio de lei complementar, sobre as questões relativas a trânsito e transporte de modo específico.

A partir de tal competência, criou-se o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), introduzido pela Lei 9.503/1997. A criação do CTB objetivou a construção de um trânsito com critérios que garantam maior segurança e a definição do Sistema Nacional de Trânsito:

Art. 5º O Sistema Nacional de Trânsito é o conjunto de órgão e entidades da União dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normatização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades. (BRASIL, 1997)

O Código de Trânsito Brasileiro prevê o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) – como conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios (DENATRAN, 2004) e tem como responsável máximo o Conselho Nacional de Trânsito (Contran), que exerce as funções de órgão coordenador, normativo e consultivo e é vinculado ao Ministério das Cidades pelo Decreto Federal 4.711/2003: “Art. 7º Compõem o Sistema Nacional de Trânsito os seguintes órgãos e entidades: I – o Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN, coordenador do Sistema e órgão máximo normativo e consultivo” (BRASIL, 1997).

O Contran tem competência para regulamentar o funcionamento do Sistema Nacional de Trânsito, como órgão máximo, normativo e coordenador. Por meio das resoluções, ele estabelece normas, atos administrativos normativos, que complementam e normatizam o CTB. Em seu art. 12, o CTB lista, entre as competências do Contran, estabelecer as normas regulamentares e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.

A Política Nacional de Trânsito tem por base a Constituição Federal; como marco legal relevante, o Código de Trânsito Brasileiro; como referenciais, a Convenção de Viena e o Acordo Mercosul. Dentro das competências da União, o Código de Trânsito Brasileiro prevê a gestão da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito, no art. 19:

Art. 19. Compete ao órgão máximo executivo de trânsito da União:

I – cumprir e fazer cumprir a legislação de trânsito e a execução das normas e diretrizes estabelecidas pelo CONTRAN, no âmbito de suas atribuições;

II – proceder à supervisão, à coordenação, à correção dos órgãos delegados, ao controle e à fiscalização da execução da Política Nacional de Trânsito e do Programa Nacional de Trânsito. (BRASIL, 1997)

O Programa Nacional de Trânsito aborda as questões do trânsito de forma integrada ao uso do solo, ao desenvolvimento urbano e regional, à mobilidade urbana, ao sistema viário, à educação e ao meio ambiente (DENATRAN, 2004).

ENTENDA MELHOR

As resoluções têm força de lei?



O Contran não pode legislar por estar vinculado ao Poder Executivo, por meio do Ministério das Cidades: segundo a Constituição Federal, art. 5º, inc. II, “ninguém será obrigado a fazer ou deixar de fazer alguma coisa senão em virtude de Lei” (BRASIL, 1988). Seguindo o princípio da legalidade, a Constituição prevê a obrigação de cumprir somente o que a lei determina. Entretanto, o CTB expressa em alguns artigos que o Contran pode estabelecer complementação sobre determinado assunto, conforme o Princípio da Legalidade.

A Constituição Federal determina, além das competências sobre o trânsito e transporte, a implantação da política de educação para segurança de trânsito, em conjunto com os Estados e os Municípios.

1.2.2 Transporte como direito social

O art. 175 da Constituição Federal incube ao poder público, diretamente, ou mediante concessão e/ou permissão, a prestação de serviços públicos. No caso do serviço público de transporte, foram es-

tabelecidas as competências para a União Federal no art. 21, inc. XII, alíneas “d” e “e”:

Art. 21. Compete à União:

XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão: [...]

d) os serviços de transporte ferroviário e aquaviário entre portos brasileiros e fronteiras nacionais, ou que transponham os limites de Estado ou Território;

e) os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros. (BRASIL, 1988)

Considerando o assunto dentro da temática de mobilidade urbana, cabe à União instituir diretrizes para os transportes urbanos em um conceito mais amplo de desenvolvimento urbano. Essas diretrizes ainda não estão detalhadas na Constituição.

Um dos marcos da legislação urbanística federal é a Lei 10.257/2001 – o Estatuto da Cidade –, que, entretanto, não avançou muito na definição de diretrizes para o transporte e a mobilidade urbana. Isso resultou na criação da Lei 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), prevendo, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, os objetivos e as diretrizes da política de desenvolvimento urbano:

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. (BRASIL, 2012)

Em linhas gerais, a lei busca a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município. Além de definir os modos e a

classificação dos serviços de transporte, apresenta os itens de infraestrutura de mobilidade urbana. Entre os princípios da lei, estão a busca pela acessibilidade universal, a equidade no acesso do cidadão ao transporte público coletivo e a priorização de modais não motorizados.



A Proposta de Emenda à Constituição 90/2011, aprovada em 2015, incluiu o transporte público na lista de direitos sociais dos cidadãos. Outros direitos sociais são a Educação, Saúde, Alimentação, Moradia e Trabalho.

O transporte público coletivo enfrenta muitos problemas, e sua inclusão como direito social tem o objetivo de estimular os governos a buscarem soluções para financiar este setor. Na prática, a inclusão abre espaço para a proposição de outras leis para destinação de recursos ao setor de transportes, como acontece em outras áreas. Uma dessas soluções é o subsídio total das passagens para qualificar o transporte público, que tem influência direta no acesso a outros direitos.

As áreas de Saúde e Educação possuem recursos vinculados orçamentariamente. Com isso, a União, os Municípios e os Estados não podem deixar de destinar um percentual específico em lei para essas áreas. No caso do transporte, reconhecido como direito social pela Constituição, pode acontecer o mesmo, já que o novo texto gera um direito que o Estado é obrigado a atender, por meio de uma política pública que o assegure à população.

1.3 Compete aos Estados

1.3.1 Legislação

Os Estados têm a competência constitucional para legislar sobre o trânsito e o transporte de acordo com a Constituição: “Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios: [...] XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito” (BRASIL, 1988).

Dentro das competências dos Estados e do Distrito Federal, previstas no art. 155 da Constituição, estão a instituição de impostos relativos à circulação de mercadorias e prestação de serviços entre Municípios:

Art. 155. Compete aos Estados e ao Distrito Federal instituir impostos sobre: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)...

II – operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, ainda que as operações e as prestações se iniciem no exterior; (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

III – propriedade de veículos automotores. (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993) (BRASIL, 1988)

O imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual, intermunicipal e de comunicação (ICMS) é de competência dos Estados e do Distrito Federal. Sua regulamentação constitucional está prevista na Lei Complementar 87/1996, alterada posteriormente pelas Leis Complementares 92/1997, 99/1999 e 102/2000.

A instituição de imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA) é de competência dos Estados e dos Municípios. O IPVA

incide sobre a propriedade do veículo automotor, incluindo embarcações e aeronaves. A alíquota utilizada como referência é determinada por cada governo estadual, com base em critério próprio. A base de cálculo é o valor venal do veículo, estabelecido pelo Estado que cobra o referido imposto.

O valor arrecadado com o IPVA é dividido: 50% fica com o Estado e os outros 50% são repassados ao Município onde foi efetuado o licenciamento. Há casos especiais de isenção de IPVA, como paraveículos de transporte público de passageiros, e também algumas leis estaduais que concedem isenções específicas.



CONHEÇA MAIS

A CNM elaborou a cartilha *Finanças Municipais: o que tenho de recursos?*, que aponta a gestão de recursos como instrumento de transformação no planejamento municipal, com orientações mais detalhadas sobre o tema. Acesse no site: <<http://www.cnm.org.br/biblioteca>>.

O art. 144 da Constituição Federal determina que a segurança pública é dever do Estado, direito e responsabilidade de todos, e deve ser exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio, por meio dos seguintes órgãos:

Art. 144. [...]

§ 10. A segurança viária, exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas: (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014)

I – compreende a educação, engenharia e fiscalização de

trânsito, além de outras atividades previstas em lei, que assegurem ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente; e (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014) II – compete, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, aos respectivos órgãos ou entidades executivos e seus agentes de trânsito, estruturados em Carreira, na forma da lei. (Incluído pela Emenda Constitucional nº 82, de 2014) (BRASIL, 1988)

O direito à segurança é prerrogativa constitucional indisponível, garantido mediante a implementação de políticas públicas, impondo ao Estado a obrigação de criar condições objetivas que possibilitem o efetivo acesso a tal serviço. A aplicação das penalidades por infrações previstas no art. 22 do Código de Trânsito, em seu inc. VI, é de competência dos Estados e do Distrito Federal (órgãos estaduais e distrital de trânsito), no âmbito de sua circunscrição, “excetuadas aquelas relacionadas nos incisos VII e VIII do art. 24, no exercício regular do Poder de Polícia de Trânsito” (BRASIL, 1997).

É possível observar que o art. 24, inc. VII, do CTB determina a competência dos Municípios (órgãos municipais de trânsito), no âmbito de suas circunscrições, de aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito. Torna-se claro que o legislador foi bastante taxativo ao mencionar que os órgãos executivos de trânsito dos Municípios estão restritos a aplicar apenas as penalidades de advertência por escrito e multa, ficando a cargo dos Estados, bem como ao Distrito Federal, a competência pela aplicação das demais penalidades estabelecidas pelo CTB, quais sejam: suspensão do direito de dirigir, apreensão do veículo, cassação da Carteira Nacional de Habilitação, cassação da Permissão para Dirigir e frequência obrigatória em curso de reciclagem.

1.3.2 Regiões Metropolitanas

Os problemas urbanos deixaram de ser municipais para serem metropolitanos. O sistema de transporte público é o principal deles, em vista do grande deslocamento diário de pessoas entre vários Municípios, impondo que a gestão de políticas públicas extrapole os limites político-administrativos de um Município. A Constituição prevê, no art. 25, § 3º, que a criação das regiões metropolitanas são competência dos Estados:

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição [...]

§ 3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. (BRASIL, 1988)

No entanto, as tentativas de coordenação ou cooperação entre Municípios e entre Estados e Municípios são bastante recentes e frágeis, havendo uma verdadeira lacuna e muitos debates jurídicos sobre a gestão metropolitana.



O Estatuto da Metrópole foi instituído pela Lei 13.089/2015, exigindo que as regiões metropolitanas e aglomerações urbanas tenham um plano de desenvolvimento urbano integrado.

Esse plano deve ser aprovado mediante lei estadual a ser revista no máximo a cada dez anos, sendo que o processo de elaboração do plano e a fiscalização de sua aplicação deverão envolver a promoção de audiências públicas e debates com participação de representantes da sociedade em todos os Municípios integrantes da unidade territorial urbana.

Como gestão conjunta, o Estatuto da Metrópole busca a integração de ações entre os Municípios que formam uma região metropolitana e prevê a governança interfederativa, o compartilhamento de responsabilidades entre Estados e Municípios no planejamento e na execução de ações para o cumprimento das funções públicas de interesse comum. Contudo, os problemas de mobilidade urbana enfrentados reforçam a importância do tema e de se construir alternativas jurídicas e de governança para as regiões metropolitanas.

Os Estados poderão instituir regiões metropolitanas de forma a integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum. O Município não pode se negar constituir uma região metrópole de acordo com a Constituição Federal de 1988, que deixa a cargo dos Estados a instituição delas.

O Estatuto da Metrópole, além de ferir a autonomia municipal, no âmbito do transporte coletivo, já que as competências legislativas urbanísticas municipais foram transferidas para a Assembleia Legislativa Estadual e que assim a competência do Município sobre o planejamento urbano será reduzida, ainda determina uma série de novas atribuições aos Municípios, sem determinar a fonte de recursos para que possam cumprir essas obrigações. Ainda que esteja sinalizada a criação de um Fundo Nacional de Desenvolvimento Urbano Integrado, não estão definidas porcentagens, contrapartidas, critérios de operação, prazos e formas de transferências e gerenciamento de recursos, além de não assegurar uma partilha de recursos orçamentários de forma redistributiva e equânime para a mobilidade urbana.

Atenção

O Estatuto da Metrópole prevê, no art. 21, sanções para os responsáveis pela sua aplicação: Incorre em improbidade administrativa, nos termos da Lei nº 8.429, de 2 de junho de 1992:



I – O governador ou agente público que atue na estrutura de governança interfederativa que deixar de tomar as providências necessárias para:

- a) garantir o cumprimento do disposto no caput do art. 10 desta Lei, no prazo de 3 (três) anos da instituição da região metropolitana ou da aglomeração urbana mediante lei complementar estadual;
- b) elaborar e aprovar, no prazo de 3 (três) anos, o plano de desenvolvimento urbano integrado das regiões metropolitanas ou das aglomerações urbanas instituídas até a data de entrada em vigor desta Lei mediante lei complementar estadual;

II – o prefeito que deixar de tomar as providências necessárias para garantir o cumprimento do disposto no § 3º do art. 10 desta Lei, no prazo de 3 (três) anos da aprovação do plano de desenvolvimento integrado mediante lei estadual.

(BRASIL, 2015)

As estratégias devem ser articuladas na macroesfera da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e induzidas à cooperação intermunicipal. Os Municípios não podem ser meros executores de diretrizes e

programas administrados pela União e pelos Estados. O transporte público concorre dentro do orçamento público com outros setores, como a Educação, a Saúde, a Habitação, mesmo sendo parte de cada um desses setores. Não é possível garantir emprego para quem não tem acesso e mobilidade garantidos; da mesma maneira ocorre com a Educação e as demais áreas que geram outras demandas de deslocamentos.

CONHEÇA MAIS



A CNM elaborou a cartilha *Os desafios do Ente municipal para atender às exigências do Estatuto da Metrópole*, com orientações mais detalhadas sobre o tema. Disponível em: <<http://www.cnm.org.br/biblioteca/exibe/2484#titulo-livro>>.



1.4 Compete aos Municípios

1.4.1 Legislação

As competências municipais referentes à prestação de serviços pelo poder público local são delimitadas pelo art. 30 da Constituição Federal, derivando da autonomia dos Entes federados no que diz respeito às competências administrativas e legislativas dos interesses locais: “Art. 30. Compete aos Municípios: I – legislar sobre assuntos de interesse local” (BRASIL, 1988).

Dentre as competências municipais definidas pela Constituição Federal de 1988, o Ente federativo municipal é competente para organi-

zar e prestar os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão.

O Código de Trânsito Brasileiro prevê uma divisão de responsabilidades entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os Municípios tiveram suas competências ampliadas para 21 atribuições. A partir do momento em que preenche os requisitos para integração ao Sistema Nacional de Trânsito, o Município assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

A integração ao Sistema Nacional de Trânsito se inicia na criação do órgão municipal executivo de trânsito com estrutura para executar atividades de engenharia de tráfego, educação de trânsito, fiscalização de trânsito e controle e análise de estatística. Conforme o porte do Município, poderá ser reestruturada uma secretaria já existente, criando uma divisão ou coordenação de trânsito, um departamento, uma autarquia, de acordo com as necessidades e interesse do prefeito.

O art. 16 do Código de Trânsito Brasileiro prevê ainda que, junto a cada órgão de trânsito, deve funcionar a Junta Administrativa de Recursos de Infrações (Jari), órgão colegiado responsável pelo julgamento dos recursos interpostos contra penalidades impostas pelo órgão executivo de trânsito.

CONHEÇA MAIS



Para orientar a integração do Município ao Sistema Nacional de Trânsito, a CNM elaborou a cartilha *Municipalização do trânsito*, com orientações para a organização da estrutura municipal e a integração ao Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: <<http://www.cnm.org.br/biblioteca/exibe/1762#titulo-livro>>.



A municipalização do trânsito traz a responsabilidade de fiscalização das vias sob sua jurisdição aos Municípios. As autuações são compostas pela aplicação de penalidades e medidas administrativas, e há a arrecadação das multas aplicadas. Entretanto, não são todas as infrações que estão sob controle do Município, mas especialmente aquelas relacionadas com a parada, o estacionamento e a circulação dos veículos. As demais permanecem com a competência fiscalizatória do Estado.

É importante abordar a questão da inspeção veicular, devido ao destaque na atual conjuntura de disputa entre a União e os Estados, em nome do restabelecimento efetivo do pacto federativo. O serviço de inspeção veicular é uma temática que tem impacto em âmbito municipal, mesmo que se relacione diretamente com o Estado pela sua competência quanto à segurança dos veículos e condutores. Esse impacto se dá pelo exercício de sua fiscalização e, especialmente, quanto à forma de suporte financeiro dos novos encargos da municipalização do trânsito.

Não se pretende ferir ilegalmente a competência dos Estados,

mas apenas demonstrar que tal atribuição deve ser delegada aos Municípios. A União, ao exercer sua competência constitucional legislativa, conferida pelo art. 22, inc. XI, dispôs, através do Código, que compete aos Estados e ao Distrito Federal a vistoria e a inspeção das condições de segurança veicular. A CNM defende que haja uma municipalização da inspeção veicular, proporcionando uma fonte de financiamento para a gestão local do trânsito e da mobilidade urbana.

1.4.2 Órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios

O Código de Trânsito estabeleceu o princípio da jurisdição, pelo qual cada órgão do Sistema Nacional de Trânsito tem a responsabilidade de oferecer segurança às vias por ele controladas. No tocante à sinalização e à manutenção das vias em condições seguras, a jurisdição é a seguinte:

- Municípios: vias municipais (urbanas e rurais);
- Estados: rodovias estaduais (urbanas e rurais) – por meio dos DERs;
- União: rodovias federais (urbanas e rurais) – por meio do Dnit, ANTT e PRF.

O Município deve possuir estrutura para responder às atividades de sua competência. As orientações básicas para a organização da estrutura municipal e a integração ao Sistema Nacional de Trânsito são descritas na cartilha *Municipalização do Trânsito*, da Confederação Nacional dos Municípios, de 2013. Atualmente, apenas 22% dos Municípios estão integrados ao Sistema Nacional de Trânsito, conforme tabela do Denatran, disponível em <<http://www.denatran.gov.br/municipios/orgaosmunicipais.asp>>, no dia 17/8/2016.

Quadro 1 – Municípios integrados ao Sistema Nacional de Trânsito

Estado	Total Municípios	Nº Municípios Integrados
Norte	412	83
Acre	22	1
Amapá	16	3
Amazonas	62	10
Pará	144	54
Rondônia	52	8
Roraima	15	1
Tocantins	139	6
Nordeste	1692	292
Alagoas	102	15
Bahia	417	58
Ceará	184	61
Maranhão	217	58
Paraíba	223	24
Pernambuco	185	31
Piauí	224	11
Rio Grande do Norte	167	16
Sergipe	75	18
Centro-Oeste	467	114
Distrito Federal	1	1
Goiás	246	37
Mato Grosso	141	24
Mato Grosso do Sul	79	52

Sudeste	1668	420
Espírito Santo	78	8
Minas Gerais	853	56
Rio de Janeiro	92	66
São Paulo	645	290
Sul	1191	597
Paraná	399	41
Rio Grande do Sul	497	468
Santa Catarina	295	88
Total	5.570	1506

Fonte: Denatran. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/municipios/orgaosmunicipais.asp>>. Acesso em: 17 ago. 2016.

1.4.3 O agente da autoridade de trânsito

A atividade de gestão do trânsito só pode ser realizada por agente efetivamente vinculado à administração municipal. O cargo deve ser criado em lei de iniciativa do Poder Executivo, com provimento mediante concurso público, de acordo com o art. 280, § 4º do CTB: “O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor civil, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência” (BRASIL, 1997).

Caso o Município não contrate agentes para a fiscalização de trânsito em curto prazo, o convênio deve ser firmado encarregando a Polícia Militar das atividades de fiscalização e autuação das infrações e o Detran do processamento das autuações, notificação dos infratores e controle do sistema informatizado de processos. Já no caso de possuir agentes de fiscalização, então poderá celebrar convênio de reciproci-

dade. Assim, tanto os agentes do Município como os do Estado (Polícia Militar) poderão efetuar as autuações de um e de outro, reciprocamente. As competências, codificadas, do Estado e dos Municípios, constam da Resolução Contran 121/2001.

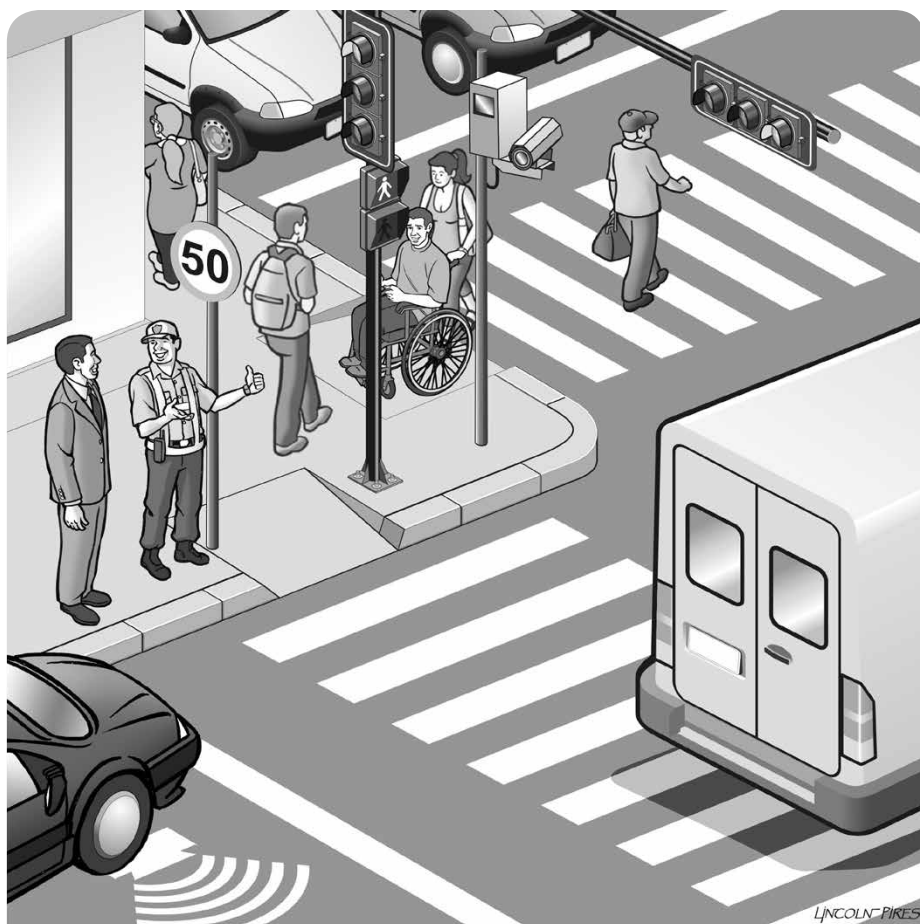
O Congresso Nacional promulgou a Emenda Constitucional 82/2014, que cria a carreira de agentes de trânsito no sistema de segurança pública. A fim de promover uma adaptação ao novo quadro legal que se apresenta, a emenda dá caráter constitucional à competência dos órgãos e agentes de trânsito, estruturados em carreira, no âmbito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. A intenção é garantir ao cidadão o direito à mobilidade urbana eficiente. Entre outras atividades previstas em lei, os órgãos de segurança viária tratarão da educação, da engenharia e da fiscalização no trânsito para assegurar à população melhor mobilidade urbana.

1.4.4 A fiscalização e o controle do trânsito

A fiscalização e o controle do trânsito têm no sistema de monitoramento um importante aliado. Uma das finalidades é a prevenção de acidentes, e as outras são a expansão da vida útil das vias e o controle de infrações. Conforme o caso, a autuação só poderá ser realizada por agente da autoridade de trânsito, efetivamente vinculado à administração municipal, porque somente ele tem legitimidade para autuar. Além disso, deverão estar presentes os elementos imprescindíveis para compor o auto de infração, como a tipificação, local, horário e características do veículo (art. 280 do CTB).

O Município deve realizar um mapeamento das vias (rurais e urbanas), que devem estar documentadas como patrimônio do Município, para a identificação das necessidades específicas. Quase todos os Municípios possuem atividades que envolvem o tráfego de transportes

de carga ou, ao menos, servem de trajeto para tais atividades. As penalidades que se constituem em sanções pecuniárias decorrentes de ilícitos de trânsito podem ser aplicadas pelo Município em se tratando de infrações de parada, circulação e estacionamento. Todavia, os valores são aqueles atribuídos pela lei federal, não podendo ser alterados pela lei local.



2. Gestão do Trânsito: Política Nacional de Trânsito

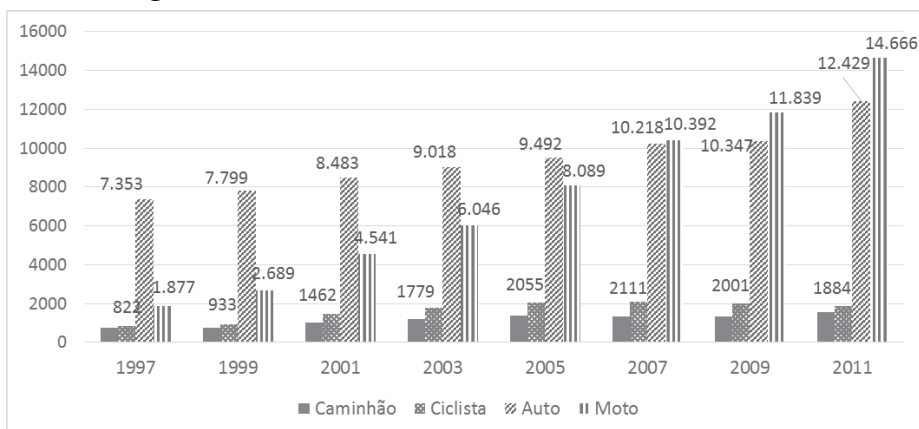
2.1 Gestão do trânsito no Município

A mobilidade é um problema antigo das regiões metropolitanas, mas também afeta os Municípios de pequeno porte. Os impactos sociais, ambientais e econômicos causados pela priorização do transporte individual se destacam pelas mortes causadas pela poluição dos centros urbanos, os congestionamentos gerados pela evolução da frota e as mortes no trânsito. Os impactos gerados pelo aumento da frota e ausência no planejamento urbano acarretam em prejuízos ambientais, sociais e econômicos.

2.1.1 Contexto

Os Municípios de pequeno porte precisam coibir os problemas de mobilidade, que se agravam cada vez mais, e também os custos e impactos, que não são mais exclusividade dos Municípios de grande porte. Além do crescimento acelerado, os Municípios enfrentaram um aumento exacerbado da frota, pois em dez anos os automóveis o número de carros dobrou e o de motos triplicou, segundo dados do Denatran e da OMS.

Figura 1 – Mortes no Trânsito – Brasil – 2000/2011

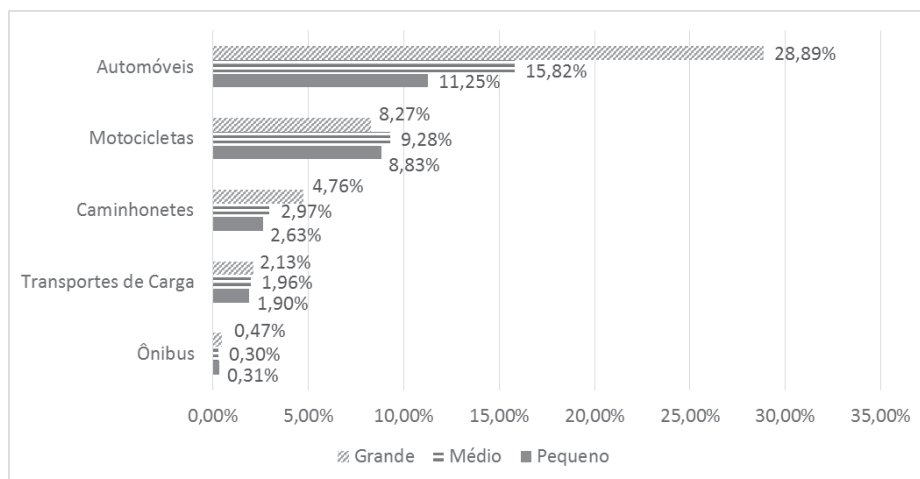


Fonte: CNM/Dados OMS, 2013.

No Brasil, os acidentes de trânsito são uma das principais causas de mortes, segundo a base de dados de mortes por acidentes de transportes terrestres do Ministério da Saúde. Esses números extremamente elevados colocam o Brasil entre os países com mais mortes no trânsito no mundo. Segundo o Datasus, em 2010, foram registradas 42.844 mortes no trânsito do Brasil. Esse número, atualizado em 2011, chegou a 43.256 mortes (BRASIL, 2014).

Os acidentes com automóveis aumentaram 30%, mas o número de mortes envolvendo motocicletas dobrou, superando as mortes com automóveis (Denatran, 2014). Os Municípios de pequeno porte, com até 50 mil habitantes, o aumento da frota de motocicletas aumentou os acidentes, já que tais locais, que representam 90% dos Municípios brasileiros, já possuem o mesmo percentual da frota de motocicletas que Municípios de grande porte (Figura 2).

Figura 2 – Frota pelo porte do Município – Brasil – 2014



Fonte: Denatran, 2014.

Nos Municípios de médio porte, o cenário se altera um pouco em razão do transporte coletivo, mas a precariedade desse transporte e da necessidade de complementar seus percursos só o torna viável quando a demanda é concentrada e as distâncias são grandes. A maioria dos Municípios não possui corpo técnico e raramente desenvolve estudos para gestão do trânsito ou para a mobilidade.

Nos Municípios de grande porte se concentra uma oferta significativa de transporte coletivo, representando um maior tempo despendido nos deslocamentos diários; logo, as bicicletas se encontram presentes em grande número nas áreas periféricas, onde as condições se assemelham às encontradas nas cidades médias. As bicicletas são, portanto, os veículos individuais mais utilizados no país, constituindo a única alternativa ao alcance de todas as pessoas.

2.1.2 Sistema Nacional de Trânsito

A gestão do trânsito é realizada de maneira sistêmica, com a atuação coordenada das três esferas de governo: União, Estados e Distrito Federal e Municípios, que compõem o denominado Sistema Nacional de Trânsito, e possuem competências previstas no Capítulo II do Código de Trânsito Brasileiro.

Desde a promulgação do CTB em 1997, houve uma conscientização para os impactos gerados pelos acidentes de trânsito. O CTB estabeleceu, no Sistema Nacional de Trânsito (SNT), competências partilhadas entre os três níveis de governo, em que cada Ente possui obrigações específicas, além de mecanismos que viabilizam a execução de ações integradas.

Dentre os objetivos básicos do Sistema Nacional de Trânsito estão:

- estabelecer diretrizes da Política Nacional de Trânsito, com vistas à segurança, à fluidez, ao conforto, à defesa ambiental e à educação para o trânsito, e fiscalizar seu cumprimento;
- fixar, mediante normas e procedimentos, a padronização de critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito;
- estabelecer a sistemática de fluxos permanentes de informações entre os seus diversos órgãos e entidades, a fim de facilitar o processo decisório e a integração do Sistema.

Quadro 2 – Sistema Nacional de Trânsito(SNT)

Contran	Conselho Nacional de Trânsito
Denatran	Departamento Nacional de Trânsito
Detran	Departamento de Trânsito dos Estados e do Distrito Federal
Cetran/Con- trandife	Conselho de Trânsito –Estados/Distrito Federal
PRF	Polícia Rodoviária Federal
Dnit	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
Jari	Junta Administrativa de Recursos de Infração
Órgãos municipais	–
Polícia Militar	–
DER	Departamento de Estradas e Rodagens

Fonte: Denatran, 1997.

O art. 7º do CTB estabelece a composição do Sistema Nacional de Trânsito, compreendendo órgãos e entidades que podem ser classificados, didaticamente, em quatro categorias:

- I – normativos;
- II – executivos (de trânsito e rodoviários);
- III – fiscalizadores; e
- IV – julgadores.

A possibilidade de celebração entre os órgãos de trânsito está prevista no art. 25 do Código de Trânsito Brasileiro, nos seguintes termos:

Art. 25 – Os órgãos e entidades executivos do Sistema Nacional de Trânsito poderão celebrar convênio delegando as atividades previstas neste Código, com vistas à maior eficiência e à segurança para os usuários da via. Parágrafo único – Os órgãos e entidades de trânsito poderão prestar serviços de capacitação técnica, assessoria e monitoramento das atividades relativas ao trânsito durante prazo a ser estabelecido entre as partes, com ressarcimento dos custos apropriados. (BRASIL, 1997)

2.2 Política Nacional de Trânsito

2.2.1 Contexto

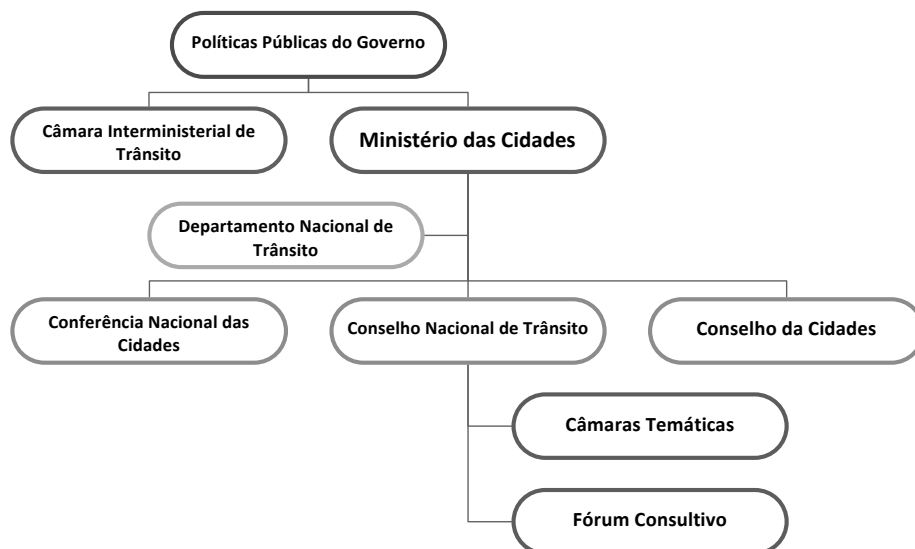
A Política Nacional de Trânsito foi aprovada pela Resolução 166/2004 do Contran e tem por objetivo à reversão do quadro de violência no trânsito, representada por um alto índice de acidentalidade, mortes e invalidez.

Segundo o Denatran (2004), a Política Nacional de Trânsito tem por base a Constituição Federal e por agente o Sistema Nacional de Trânsito (SNT), conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Dentre as atribuições consta o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e edu-

cação continuada de condutores, educação, engenharia, operação do sistema viário, policiamento, fiscalização, julgamento de infrações e de recursos e aplicação de penalidades.

2.2.2 Estrutura e Organização

Figura 3 – Política Nacional de Trânsito



Fonte: CNM, com informações de Denatran, 2004.

A gestão do trânsito brasileiro é responsabilidade de um amplo conjunto de órgãos e entidades que devem estar em constante integração, dentro da gestão federativa, para efetiva aplicação do CTB e cumprimento da Política Nacional de Trânsito, conforme descrição do Contran:

a) Câmara Interministerial de Trânsito: constituída por dez ministérios, tem o objetivo de harmonizar os respectivos orçamentos destinados às questões de trânsito.

b) Ministério das Cidades: é o coordenador máximo do SNT e a ele está vinculado o Contran e subordinado o Denatran.

c) Departamento Nacional de Trânsito: órgão executivo máximo da União, cujo dirigente preside o Contran, e que tem por finalidades, dentre outras, a coordenação e a supervisão dos órgãos delegados e a execução da Política Nacional de Trânsito.

d) Conferência Nacional das Cidades: prevista no Estatuto das Cidades, é realizada a cada dois anos e tem por objetivo propor princípios e diretrizes para as políticas setoriais e para a política nacional das cidades.

e) Conselho das Cidades: colegiado constituído por representantes do Estado em seus três níveis de governo e da sociedade civil, tem por objetivo estudar e propor diretrizes para o desenvolvimento urbano e regional com a participação social.

f) Conselho Nacional de Trânsito: constituído por representantes de sete ministérios, tem por competência, dentre outras, estabelecer as normas regulamentares referidas no Código de Trânsito Brasileiro e as diretrizes da Política Nacional de Trânsito.

g) Câmaras Temáticas: órgãos técnicos compostos por representantes do Estado e da sociedade civil e que tem a finalidade de estudar e oferecer sugestões e embasamento técnico para decisões do Contran. São seis Câmaras Temáticas, cada qual com treze membros titulares e respectivos suplentes.

h) Fórum Consultivo de Trânsito: colegiado constituído por 54 representantes, e igual número de suplentes, dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito, e que tem por finalidade assessorar o Contran em suas decisões.

i) Sistema Nacional de Trânsito: conjunto de órgãos e entidades da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, que tem por finalidade o exercício das atividades de planejamento, administração, normalização, pesquisa, registro e licenciamento de veículos, formação, habilitação e reciclagem de condutores, educação, en-

genharia, operação e fiscalização de trânsito, policiamento, julgamento de recursos a infrações de trânsito e aplicação de penalidades. Conta, atualmente, com cerca de 1.240 órgãos e entidades municipais, 162 estaduais e 6 federais.

2.3 A municipalização do trânsito

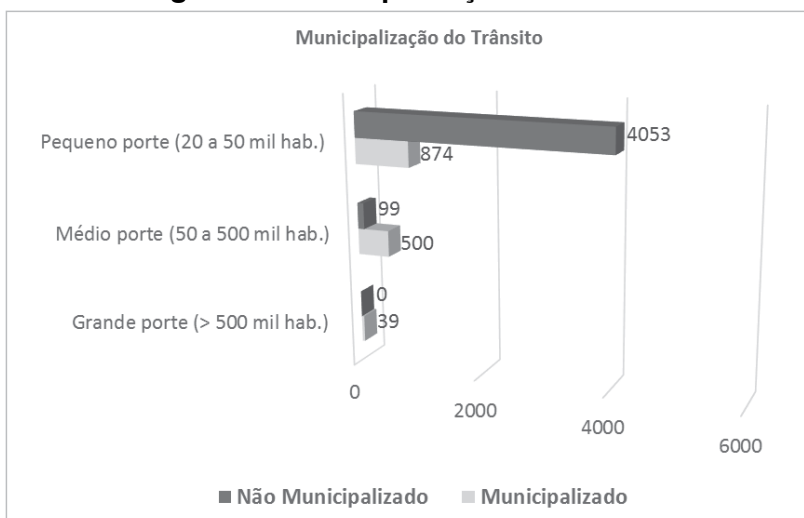
2.3.1 Contexto

A municipalização do trânsito prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) determina a obrigatoriedade a todos os Municípios de gerir o próprio trânsito com a realização de processo de municipalização, levado a termo com a sua inserção do Sistema Nacional de Trânsito.

As responsabilidades não são apenas legais, mas também financeiras administrativas e técnicas: as obrigações legais previstas no art. 33 da Constituição Federal e do próprio CTB; as obrigações financeiras consistem na arrecadação de multas e sua aplicação; as obrigações administrativas consistem na realização do procedimento para integração ao SNT, a criação dos órgãos de gestão do trânsito e criação de convênios; as obrigações técnicas estão ligadas à formação do quadro de técnicos e da implementação de instrumentos voltados à melhoria dos espaços de deslocamentos a partir da atuação de atores das mais diversas áreas do conhecimento.

Apesar de ser uma obrigação, apenas 22% dos 5.568 Municípios municipalizaram a gestão do trânsito, ou seja, estão integrados ao Sistema Nacional de Trânsito. Estes Municípios representam 83% da frota brasileira (68,5 milhões de veículos), segundo dados do Denatran.

Figura 4 – Municipalização do Trânsito



Fonte: Denatran.

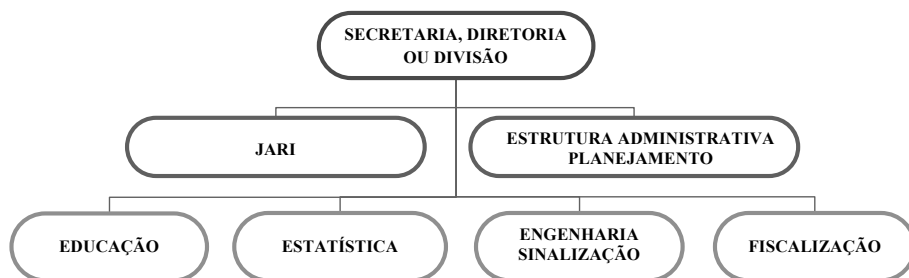
Os Municípios de grande porte, em sua totalidade, já gerenciam o trânsito das vias sob sua jurisdição conforme determina a legislação. Dos Municípios de médio porte, 16,5% ainda não gerenciam o trânsito; já os Municípios de pequeno porte são os que apresentam maior índice de Municípios sem gestão do trânsito.

As vias municipais representam 78,8% da malha viária brasileira, e mais de 90% dessa malha não são pavimentadas, segundo dados do Dnit. Logo, os Municípios de pequeno porte que não gerenciam o trânsito podem representar aproximadamente 55% da malha viária brasileira, e grande parte dessa malha não possui pavimentação.

2.3.2 Estrutura

O Município deve possuir estrutura para responder às atividades de sua competência, conforme apresentado:

Figura 5 – Estrutura municipal do Trânsito



Fonte: área técnica de Trânsito e Mobilidade/CNM, 2013.

1. Órgão de trânsito: pode ser uma secretaria exclusiva ou diretoria ou divisão dentro de uma secretaria já existente. O responsável será a autoridade de trânsito, para todos os efeitos legais.

2. Jari: é vinculada ao órgão de trânsito que lhe dará suporte administrativo para seu regular funcionamento.

3. Estrutura administrativa: a estrutura administrativa e operacional terá o tamanho necessário e se adequará ao porte de cada Município e à demanda.

4. Educação: as ações de educação são obrigatórias. O Município poderá criar uma coordenadoria de educação ou optar por parceria com a Secretaria de Educação.

5. Estatística: o órgão de trânsito precisa ter o controle estatístico de todos os eventos de trânsito, incluindo os acidentes. Não é necessário ter setor específico para isso.

6. Engenharia de tráfego e sinalização: é necessário que o Município tenha pelo menos um engenheiro encarregado do planejamento do sistema viário, incluindo a sinalização. Os Municípios de menor porte podem aproveitar os profissionais já existentes em outras secretarias, atuando em colaboração com o trânsito.

7. Fiscalização: é uma atividade obrigatória. O agente é subordinado à autoridade de trânsito. Se o Município não possuir agentes pró-

prios, fará a atividade de fiscalização por meio de convênio com a Polícia Militar.

2.3.3 Competências

Aos municípios cabe a fiscalização do trânsito, e imposição de penalidades e medidas administrativas decorrentes de infrações relacionadas à parada, à circulação e ao estacionamento. Uma vez preenchidos os requisitos para integração do Município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. O órgão municipal de trânsito passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito, conforme o art. 24 do CTB.

O órgão executivo municipal de trânsito deve observar o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito – Volume I (Resolução Contran 371/2010) e, dentro de suas competências, planejar, coordenar, normatizar e controlar as ações de fiscalização de trânsito, aplicação de penalidades e julgamento de recursos interpostos, em consonância com o previsto no CTB.

O Município deve realizar um mapeamento das vias (rurais e urbanas), que devem estar documentadas como patrimônio do Município, para a identificação das necessidades específicas. As penalidades que se constituem em sanções pecuniárias decorrentes de ilícitos de trânsito podem ser aplicadas pelo Município em se tratando de infrações de parada, circulação e estacionamento. Todavia, os valores são aqueles atribuídos pela lei federal, não podendo ser alterados pela lei local.

O CTB possibilita aos órgãos do Sistema Nacional de Trânsito firmarem convênios entre si com o objetivo de dar maior eficiência e segurança para os usuários da via. Nesses casos, a Polícia Militar atuará

como agente municipal, mesmo sem possuir vínculo com o Município. O auto de infração será entregue ao órgão municipal de trânsito para que este dê sequência aos procedimentos de homologação e notificação do autuado.

É importante destacar que a polícia militar integra o SNT e exerce a fiscalização na maioria dos Estados. Além disso, faz o policiamento ostensivo do trânsito (art. 23, inc. III, do CTB). Mesmo nos Municípios que possuem agentes próprios de trânsito, é recomendável a realização de convênio com os órgãos estaduais. Nesses casos, a fiscalização e eventuais autuações serão feitas de forma integrada e solidária, podendo o Município autuar infrações que são de competência do Estado.

No caso de infração de competência concorrente, a defesa e o recurso administrativo serão julgados pelo órgão que efetivamente efetuou a autuação. Quando se tratar de infração de competência exclusiva de um órgão de trânsito e o auto de infração for lavrado por agente de outro órgão, mediante convênio, fica preservada a competência do órgão originário para efetuar o julgamento. Nesse caso, o credenciamento terá sido tão somente para fiscalização e não para julgamento da defesa ou recurso, posto que tal tarefa é indelegável.

2.3.4 O excesso de carga nas vias municipais

A degradação das vias brasileiras tem como um dos principais fatores o excesso de peso, já que 77% dos caminhões trafegam acima do peso, conforme diagnóstico feito pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (Dnit), que faz parte do Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem (PDNEP), elaborado em 2005. Além do número de caminhões que trafegam com excesso de peso ser bastante expressivo, a fiscalização é precária, já que nem todos os Municípios possuem a Guarda Municipal e, mesmo realizando convênio com a po-

lícia militar ou departamento de trânsito estadual, não conseguem coibir o excesso de peso.

A vias municipais representam 78,8% da malha viária brasileira, segundo dados do Dnit, e devem ser fiscalizadas sob as penalidades e medidas administrativas decorrentes de infrações relacionadas à parada, à circulação e ao estacionamento. Todavia, os valores são aqueles atribuídos pela lei federal, não podendo ser alterados pela lei local.

O transporte de carga em excesso reduz a capacidade de frenagem, desgasta rapidamente o veículo, aumenta o consumo de combustível, reduz a velocidade do caminhão e prolonga o tempo de cada viagem, aumentando as despesas, segundo Newton Gibson, vice-presidente da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e presidente da Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC).

O trânsito de treminhões carregados nos Municípios causa transtornos aos moradores, pela poluição sonora e pelo risco constante de acidentes, além de danos ao asfalto. O tráfego causa até rachaduras em imóveis, em razão da trepidação dos caminhões com até 30 metros de comprimento, que dividem as vias desses Municípios com o trânsito local – e muitos deles excedem a velocidade. O excesso de velocidade dos caminhões preocupa muitos Municípios, já que ocorre até mesmo nas ruas em que são pontos de ônibus escolar, onde crianças descem de ônibus ao lado dos caminhões.

O Município tem competência, atribuída pelo art. 24 do CTB, de definir as condições de tráfego nas vias sob sua jurisdição (vias municipais, incluindo as estradas não pavimentadas). Para restringir o acesso a determinados veículos, deverá sinalizar a via com placas de regulamentação constantes no anexo II do CTB e manuais de sinalização. Para o caso de preservação da via e controle da fluidez, fará a indicação de peso e dimensões máximas permitidas, inseridas nas placas verticais. A inobservância caracterizará infração ao Art. 231 do CTB, a saber:

Art. 231. Transitar com o veículo: [...]

IV – com suas dimensões ou de sua carga superiores aos limites estabelecidos legalmente ou pela sinalização, sem autorização;

Infração – grave;

Penalidade – multa;

Medida administrativa – retenção do veículo para regularização;

V – com excesso de peso, admitido percentual de tolerância quando aferido por equipamento, na forma a ser estabelecida pelo Contran: Infração – média. (BRASIL, 1997)

Para determinação do excesso de peso bruto total/peso bruto total combinado (PBT/PBTC), de eixos e de capacidade máxima de tração (CMT), serão considerados os limites estabelecidos pelos fabricantes, conforme disposto no art. 100 do CTB, e os limites legais das classificações (Resolução do Contran 210/2007 e Portaria do Denatran 63/2009, que homologou os veículos e combinações de veículos e passageiros, com seus respectivos limites de comprimento, peso bruto total – PBT e peso bruto total combinado – PBTC, revogando os anteriormente estabelecidos pelas Portarias do Denatran 93/2008, 60/2008 e 86/2007), sendo que, o limite considerado será o limite legal da classificação, desde que não ultrapasse o limite estabelecido pelo fabricante.

A utilização de balanças na fiscalização proporciona retorno duplamente positivo: se, de um lado, ocorre o excesso de peso, o retorno é financeiro; se, por outro, não ocorrer, aumenta a vida útil das estradas. Elas ainda são, no entanto, inviáveis aos Municípios, em razão do custo de instalação e manutenção. A balança deve estar devidamente instalada e o equipamento aferido pelo Inmetro, deve ser feita a instalação do Sistema de Registro Diário de Ocorrências (RDO) e do Sistema de Gerenciamento de Pesagem de Veículos (SGPV), informações disponí-

veis para *download* nos Manuais de Instalação e Manuais de Utilização dos Programas no *site* do Dnit.

É possível aferir o peso dos veículos de carga sem a necessidade de balanças, por meio da tara, que deve ser estampada em local visível, somada à carga, constituindo o peso bruto total. Na ocasião da fiscalização o órgão de trânsito pode exigir a nota fiscal para conferir o volume da carga. Algumas alternativas utilizadas que proíbem o trânsito de veículos longo (com vários eixos) sem associar com o peso efetivo não são adequadas: o que importa é o peso bruto total e não as dimensões. Essa alternativa apenas se aplica nos casos em que as dimensões podem comprometer a fluidez e as manobras de conversão, principalmente em perímetros urbanos.

DICA CNM

Município de São Jerônimo (RS) inibe tráfego com excesso de peso



Após inúmeras reclamações por conta do tráfego excessivo de caminhões que trafegam diariamente ultrapassando o limite de peso e causando vibrações – que além de desconforto ocasionam rachaduras nas residências, danos ao pavimento sobre a via e rompimento da canalização –, a prefeitura municipal de São Jerônimo (RS), por meio do Departamento de Trânsito e em parceria com a Brigada Militar, vem realizando a fiscalização quanto ao trânsito de veículos pesados que trafegam pelas ruas do Município. A fiscalização autua os veículos que desobedecem a sinalização e descumprem o Decreto Municipal 4.274/2010, que estabelece os limites de peso e as dimensões sobre as vias municipais. A sinalização está devidamente aplicada com placas regulamentando o limite de peso bruto total (PBT).

2.3.5 Desafios da municipalização

O Município deve avaliar sua realidade e suas peculiaridades, evitando, assim, estruturas complexas e onerosas. O aproveitamento da estrutura existente e as parcerias fazem parte das boas práticas a serem recomendadas, já que as receitas arrecadadas com as multas são insuficientes para cobrir os custos da gestão do trânsito nos Municípios.

A criação do agente de trânsito intensificaria a fiscalização das vias municipais, mas a maioria dos Municípios de pequeno porte não possui agentes próprios, em razão dos custos da contratação, que gera a necessidade de concurso público, gestão administrativa, financeira e previdenciária, além dos custos com uniformes, viaturas e equipamentos.

Nesse caso é recomendado o convênio com a Polícia Militar e com o órgão estadual de trânsito para a realização das atividades de fiscalização e autuação das infrações, a fim de evitar custos adicionais gerados pela gestão dos agentes de trânsito.

Foi aprovada em julho de 2016 a Emenda Constitucional que institui o Estatuto Geral das Guardas Municipais, que determina mais um encargo aos Municípios, sem recursos previstos na lei para cobrir as despesas.

O STF ainda não tem definida a questão da fiscalização do trânsito por parte das guardas municipais, já que a Corte Suprema entende que o art. 144, § 8º, da Constituição Federal deve ser interpretado de forma literal, não incluindo as guardas municipais no sistema de segurança pública nacional. Para que as guardas municipais fiscalizem o trânsito e autuem os infratores, necessitar-se-á de uma reforma constitucional.

O CTB exigiu a municipalização de todas as cidades, sem dar suporte às pequenas, que não têm recursos financeiros. Quem adotou a municipalização tem dificuldades para operar o trânsito. Quase metade das cidades paranaenses não consegue contratar agentes públicos para fiscalizar as ruas. Para algumas prefeituras, a saída foi firmar convênio com a Polícia Militar.

Mesmo quando a fiscalização é feita via parceria com a PM, as principais dificuldades enfrentadas na integração ao Sistema Nacional de Trânsito decorrem principalmente da falta de recursos das prefeituras para gerir o setor. A legislação exige a criação de um órgão que fique responsável pela operação, planejamento e fiscalização do trânsito

local. Apesar da possibilidade de aplicar multas, a arrecadação não é suficiente para operar o sistema.

Em grande parte, as administrações municipais não conseguem superar tais dificuldades para implementação da gestão do trânsito e é visível que, em geral, não há definição de uma política para redução dos acidentes de trânsito que objetive auxiliar os Municípios na gestão e fiscalização do trânsito, além de direcionar recursos financeiros para a execução das ações.

A maioria dos Municípios não possui corpo técnico e raramente desenvolve estudos para gestão do trânsito ou para a mobilidade, tampouco conta com a participação da sociedade nas decisões. Apesar do ônus financeiro, é evidente que há grandes benefícios quando o Município assume a gestão do seu próprio trânsito, proporcionando a solução de conflitos nos espaços de circulação, melhor fluidez do trânsito e qualidade de vida aos seus habitantes.

A situação se agrava a cada dia, justamente nos países em desenvolvimento como o Brasil, por conta do aumento da frota, do estímulo ao uso do transporte individual, da falta de recursos para o planejamento e do baixo investimento na segurança das vias públicas. Se continuarmos no passo atual, caminhamos para nos colocar entre os três países do mundo que mais matam pessoas no trânsito.

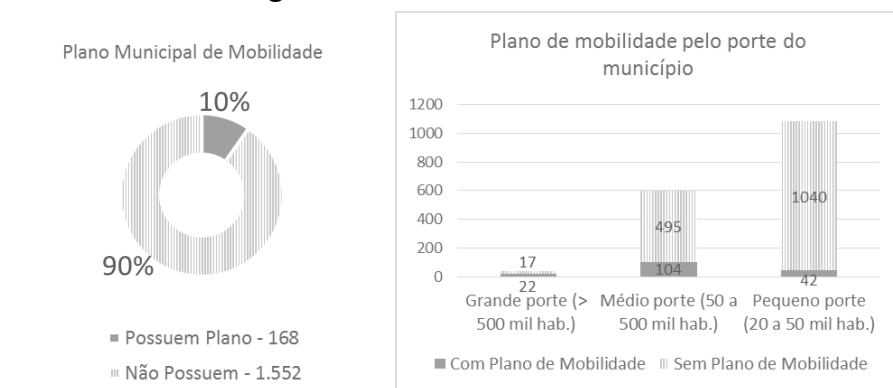
3. Municípios e a Mobilidade Urbana: Política Nacional de Mobilidade Urbana

3.1 Mobilidade Urbana nos Municípios

3.1.1 Desafios

A Política Nacional de Mobilidade, instituída pela Lei 12.587/2012, objetiva a integração entre diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas dentro do território do Município. As cidades com mais de 20 mil habitantes deveriam elaborar seus planos municipais de mobilidade até abril 2015. Segundo dados do IBGE, em 2012, apenas 10% dos 1.720 Municípios que se enquadram na exigência possuíam plano de mobilidade.

Figura 5 – Plano de Mobilidade

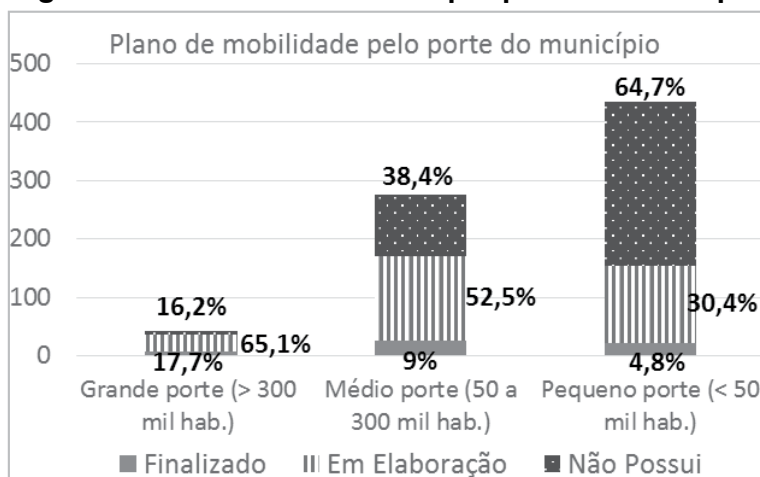


Fonte: IBGE, 2012.

A inexistência dos planos em 90% dos Municípios acima de 20 mil habitantes, segundo dados da Munic (IBGE 2012), não se restringem apenas às limitações técnicas, já que as verbas federais para investimento em mobilidade têm sido aplicadas nos Municípios de grande porte, deixando 3.915 Municípios (com menos de 20 mil habitantes) fora do alcance da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Isso precisa ser avaliado porque, depois que os Municípios têm suas estruturas comprometidas, fica difícil a reversão.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) estabelece princípios que visam a orientar e servir como base para a elaboração de novas normas, leis, decretos ou atos administrativos, além de definir diretrizes que são normas de procedimentos para atingir metas ou objetivos. Entretanto, após três anos, a Confederação Nacional de Municípios realizou, em 2015, uma pesquisa para avaliar a realidade dos Municípios em relação à elaboração dos planos de mobilidade, a fim de proporcionar uma maior análise para adequação dos Municípios à lei. A Figura 6 apresenta os estágios do planos de acordo com o porte dos Municípios.

Figura 6 – Plano de mobilidade por porte de Município



Fonte: Confederação Nacional de Municípios, 2015.

A pesquisa realizada pela Confederação Nacional de Municípios, em 2015, com 710 Municípios, que correspondem a 41,3% dos 1.719 Municípios acima de 20 mil habitantes, mostra que apenas 7% finalizaram o Plano, 44% estão em elaboração e 49% não possuem o plano e, dentre os Municípios sem o plano, 80% são de pequeno porte.

Os Municípios de pequeno porte enfrentam grandes dificuldades, pois não há condições técnicas e financeiras para elaboração do Plano Municipal de Mobilidade no próprio Município. Além disso, os projetos apresentados para captação de recursos da União competem com projetos mais complexos elaborados por Municípios de médio e grande porte.

Os Municípios de médio porte também possuem dificuldades, mas apresentaram quase o dobro em planos elaborados ou em elaboração em relação aos de pequeno porte. Os Municípios de grande porte, que possuem recursos técnicos e financeiros, também enfrentam dificuldades, já que 65,1% ainda estavam elaborando o plano após a extinção do prazo.

DICA CNM



O que pode auxiliar Municípios de pequeno porte é a integração para a elaboração do plano; um bom exemplo é o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (Plamus) da Grande Florianópolis: um estudo técnico contratado diretamente pelo BNDES, com recursos provenientes do Fundo de Estruturação de Projetos (FEP) e acompanhamento direto do governo do Estado de Santa Catarina e dos Municípios da área de abrangência (Disponível em: <<http://www.plamus.com.br/plamus.html>>).

3.1.2 Prazo

A elaboração dos planos constitui-se como condição obrigatória para o repasse de recursos financeiros da União para gestão da mobilidade urbana. O prazo para elaboração dos planos venceu em abril de 2015, desde então nenhum recurso federal para execução de obras de mobilidade tem sido destinado aos Municípios sem o plano.

A vedação contida no art. 24, § 4º, da Lei 12.587/2012 não impede a transferência de recursos dos ajustes celebrados anteriormente a 12 de abril de 2015, ainda que o Município beneficiado não possua Plano de Mobilidade Urbana. Ou seja, a decisão não afeta contratos já firmados ou que estão em andamento, nem impedirá a solicitação de recursos para elaboração do plano. O grande problema é que, mesmo se todos os Municípios apresentassem o plano de mobilidade, não haveria verba para contemplar a todos.

3.2 Plano Municipal de Mobilidade

3.2.1 Contexto

Os Municípios ganharam papel relevante na Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587/2012; dentre as competências previstas, está a elaboração do plano municipal de mobilidade, que será um instrumento que contempla o diagnóstico do panorama atual, plano para a gestão das demandas e qualificação da mobilidade e diretrizes para a implantação, gerenciamento e monitoramento.

Os critérios mínimos para elaboração do Plano de Mobilidade Municipal, previstos na Lei 12.587/2012, são:

- planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano e não motorizado;
- prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público urbano, que tem caráter essencial (Política Tarifária de Transporte Público Coletivo);
- capacitar pessoas e desenvolver as instruções vinculadas à política de mobilidade urbana do Município;
- garantir a participação social;
- possuir lei aprovada pela Câmara Municipal de Vereadores.

A lei permite que os Municípios usem novos tributos para desestimular o uso do automóvel, mas isso contrasta com os incentivos que a União dá à aquisição dos veículos em face de um modelo econômico dependente das montadoras de automóveis. Além disso, 3.915 Municípios ficam fora do alcance da lei, por terem menos de 20 mil habitantes.

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.

A participação social é primordial ao longo de todo o processo de construção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, incluindo o mapeamento dos principais atores e a criação de instâncias democráticas de participação como consultas e audiências públicas. O objetivo é aumentar a eficiência das políticas públicas, descentralizando o poder, de compartilhamento de responsabilidades e de ampliação de canais que favoreçam a transparência, buscando garantir que as medidas estabelecidas atendam às demandas prioritárias da sociedade.

3.2.2 O Término do Prazo

Sobre o término do prazo, findado em abril de 2015, o Ministério das Cidades, em consulta à Conjur, apresentou, na *43ª Reunião do Con- cidades*, esclarecimentos sobre a legitimidade ou não de recebimento de recursos, principalmente sobre os seguintes aspectos:

- contratos em andamento (com ou sem empenho): “A vedação con- tida no art. 24, § 4º, da Lei 12.587/2012 não impede a transferên- cia de recursos dos ajustes celebrados anteriormente a 12 de abril de 2015, ainda que o Município beneficiado não possua Plano de Mobilidade Urbana” (Ministério das Cidades, 2015);
- financiamentos: A lei não impede a realização de financiamentos (Ministério das Cidades, 2015);
- emendas parlamentares: “Independente a forma como a despesa ou receita foi incluída na lei orçamentária, se por iniciativa originária do Chefe do Poder Executivo, ou se mediante emenda apresenta- da ao projeto de lei”. Portanto, a vedação estende-se às emendas parlamentares (Ministério das Cidades, 2015).

O parecer também esclareceu se estão impedidas as transferên- cias obrigatórias por decreto, como é o caso dos empreendimentos aprovados no PAC da Mobilidade, com o fim do prazo previsto: “A proi- bição de transferência de recursos federais para Municípios que não possuam plano de mobilidade urbana estende-se também às obras in- cluídas no Plano de Aceleração do Crescimento – PAC” (Ministério das Cidades, 2015).

Segundo o Ministério das Cidades, as emendas parlamentares que destinam recurso para a elaboração de planos de mobilidade po- dem ser aprovadas, já que o art. 24, § 4º da Lei nº 12.587/12 não proí- be a transferência de recursos federais para a elaboração do plano de mobilidade urbana municipal.

3.2.3 Critérios Mínimos

O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da PNMU no âmbito municipal. De acordo com a legislação, o Plano de Mobilidade deve ser integrado ao Plano Diretor, incorporando os novos princípios de uma mobilidade mais sustentável.

Dentro da perspectiva exposta no Planmob (Ministério das Cidades, 2015), o quadro a seguir apresenta a incidência provável de tema de acordo com o porte do Município para elaboração do Plano:

Quadro 3 – Temas do Plano de Mobilidade

Temas	20 a 60 mil hab.	60 a 100 mil hab.	100 a 250 mil hab.	205 a 500 mil hab.	+ de 500 mil hab.
Integração da mobilidade com planejamento e ordenação do uso do solo	■	■	■	■	■
Classificação, hierarquização do sistema viário e organização da circulação	■	■	■	■	■
Implantação e qualificação de calçadas e áreas de circulação a pé	■	■	■	■	■
Criação de condições adequadas à circulação de ciclistas	■	■	■	■	■
Priorização do transporte coletivo e implantação de sistemas integrados		■	■	■	■
Política tarifária e redução do custo do transporte coletivo urbano			■	■	■

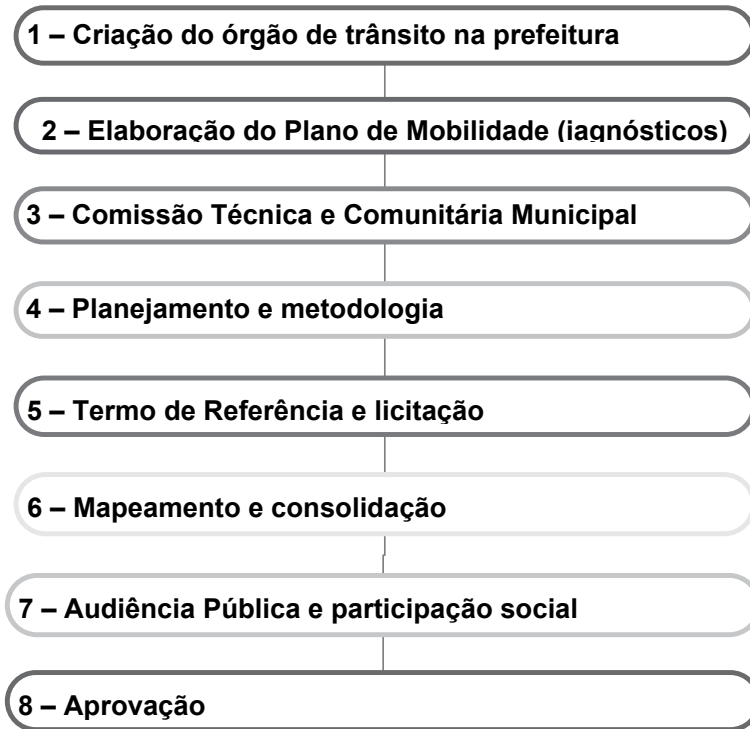
Temas	20 a 60 mil hab.	60 a 100 mil hab.	100 a 250 mil hab.	205 a 500 mil hab.	+ de 500 mil hab.
Instrumentos para o controle e desestímulo do transporte individual motorizado				■	■
Promoção da acessibilidade universal	■	■	■	■	■
Circulação viária e condições seguras e humanizadas	■	■	■	■	■
Acessibilidade e transporte coletivo para a área rural	■	■	■	■	■
Transporte de carga				■	■
Estruturação Institucional	■	■	■	■	■

Fonte: Ministério das Cidades, 2015.

3.2.4 Etapas para elaboração do plano de mobilidade

O Plano Municipal de Mobilidade deve determinar as ferramentas utilizadas em cada etapa para resultados em pequena escala e de execução imediata, possibilitando o desenvolvimento de iniciativas e soluções aplicadas para a identificação de potencialidades para a integração dos modais de deslocamento, para o desenvolvimento de serviços e equipamentos em pontos de sobreposição de fluxos e para a acessibilidade universal sustentável. Os procedimentos para elaboração do Plano Municipal de Mobilidade estão na Figura 7.

Figura 7 – Elaboração do Plano Municipal de Mobilidade



Fonte: CNM, 2016.

É primordial que o Município realize um mapeamento da sua realidade, determinando suas prioridades. O plano será um instrumento que contemplará o diagnóstico do panorama atual, o plano para gestão das demandas e qualificação da mobilidade e as diretrizes para a implantação, gerenciamento e monitoramento. É um processo que deve ser revisado constantemente para se ajustar às demandas.

CONHEÇA MAIS



A CNM elaborou a cartilha *Mobilidade Urbana Municipal Sustentável: Panorama e Diretrizes*, com orientações mais detalhadas sobre o tema, ilustrando os principais aspectos do plano de mobilidade (princípios, objetivos e diretrizes) e o detalhamento das etapas de elaboração: <<http://www.cnm.org.br/biblioteca/exibe/2488#titulo-livro>>.



Replicar modelos existentes não soluciona nem previne os prejuízos decorrentes da ausência do planejamento urbano, já que os Municípios possuem portes e realidades distintas no que se refere ao desenvolvimento social, econômico e ambiental. É importante lembrar que o planejamento é um processo e, periodicamente, o plano deve ser revisado para se adequar a novas realidades, mas a viabilização dos recursos financeiros necessários é a maior dificuldade para implantar o plano na cidade.

É preciso que a União e os Estados realizem apoio técnico e financeiro direcionado aos Municípios de médio e pequeno porte, já que os recursos federais destinados à mobilidade contemplam, de forma restrita, grandes cidades e não estão em conformidade com o previsto para investimentos em mobilidade urbana.

DICA CNM



O Município de Campina Grande (PB) enviou ao Ministério das Cidades uma solicitação de apoio técnico e de aporte de recursos para a elaboração do Plano de Mobilidade. O Ministério Público também encaminhou ofício ao Ministério das Cidades pedindo para que fosse cumprida a lei quanto ao apoio técnico federal. Veja mais em <<http://campinagrandepb.com.br/tecnicos-do-ministerio-das-cidades-avaliam-plano-de-mobilidade-urbana/>>.



4. Financiamento

4.1 Gestão do Transporte Público

4.1.1 Contexto

A mobilidade é um direito que permite o acesso aos outros direitos, como o direito à saúde, à educação, ao trabalho, à cultura, de ir e vir, dentre outros. Os direitos sociais estão definidos em normas constitucionais e devem ser proporcionados pelo poder público, possibilitando a equalização de situações de desigualdades sociais, para garantir o direito de igualdade.

A dispersão urbana impacta fortemente a vida da população, tornando os custos dos serviços urbanos maiores. Dessa forma, a relação entre oferta e demanda no setor de transporte público gera custos operacionais elevados e baixa eficiência, o que leva o setor a perder passageiros ano a ano. Segundo a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), 70% das ruas são ocupadas por carros de passeio que transportam apenas 25% das pessoas, e essa lógica precisa ser alterada.

Um dos maiores desafios do setor são os contratos de concessão. Com a Lei 8.987/1995, regulamentadora das concessões e permissões de serviços públicos, as licitações tornaram-se necessárias e obrigatórias. Os Municípios ainda enfrentam grandes desafios quanto a organização e segurança jurídica dos contratos, além das dificuldades em amarrar as exigências que garantam a qualidade e empenho dos empresários de ônibus que, por vezes, destacam exigências desnecessárias.

4.1.2 Contratos de concessão

Os contratos contêm índices financeiros e taxas de retorno (TIR) estipulados pelo poder público na forma que se entendeu como justa para o setor, e no Brasil cada lugar tem sua realidade. As empresas que participaram das licitações terão que se comprometer com as premissas vitais do edital.

Os contratos de concessão dos serviços de transporte devem constar os intervalos entre os ônibus, garantindo maior economia. O ônibus podem funcionar nos domingos e feriados, com intervalo de 90 minutos e tarifa mais acessível, facilitando o acesso da população às atividades de lazer.

O edital referente à concessão de transporte de passageiros por ônibus deve ser publicado em Diário Oficial do Município. A nova licitação deve ter prazo e os consórcios deverão cumprir requisitos mínimos de operação, com o objetivo de tornar o serviço mais confortável, eficiente, econômico e com responsabilidade ambiental.

O Município pode ter redes de transporte, o que permitir mais agilidade ao sistema, tendo como área comum regiões de integração com outros modais. As linhas foram alocadas nas redes para que elas fiquem equilibradas financeiramente e sejam polarizadas pelas estações e corredores de transporte.

O planejamento operacional pode ficar a cargo do consórcio que opera a linha, mas mantendo critérios mínimos de qualidade do serviço – como, por exemplo, menor intervalo de viagens aos domingos e distância máxima de deslocamento a pé pelo usuário até o ponto de embarque.

Os consórcios serão remunerados por meio da tarifa arrecadada e das receitas acessórias aos serviços, como a decorrente de publicidade. O reajuste anual será realizado por meio de fórmula paramétrica, representando os componentes do custo do serviço.

4.2 Judicialização do Transporte

4.2.1 Desafios

A concorrência permite às empresas oferecerem uma variedade de produtos com preços e qualidades diversas. No transporte público, o quadro não é diferente, mas a melhoria muitas vezes não ocorre por falta de mercado competitivo.

Por conta de contratos firmados por algumas empresas de ônibus, sujeitas a um preço fixado, os Municípios enfrentam dois grandes problemas:

- 1) burocracia para novos competidores;
- 2) anulação do sistema de preços.

A economia é movida por empreendedores. E o papel deles é identificar uma necessidade e oferecer uma solução. É por isso que na cidade surgem *vans* e táxis-lotação, que oferecem rotas para as populações de bairros, sem contar o suporte que outros modais podem dar em época de greve.

Os efeitos negativos de um transporte público oneroso e de má qualidade não estão restritos à questão da mobilidade urbana. Prejudicam também outras áreas vitais para a vida do cidadão, como saúde, educação, finanças e cultura. Um dos problemas apresentados pelos Municípios é a dificuldade em abrir licitações para novas empresas de transporte para promover a qualidade na prestação do serviço.

O grande desafio é que são vários agentes intervindo no planejamento do transporte na maioria do país, já que, dos 5.568 Municípios, 38% possuem transporte municipal e 86% possuem transporte intermunicipal. Contudo, o monopólio na exploração dos transportes prejudica a qualidade do serviço prestado. O Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus no Estado do Rio Grande do Sul de 2014 mostra que mais

da metade dos 166 Municípios que oferecem transporte público no Rio Grande do Sul não têm qualquer contrato de prestação do serviço resultante de licitação.

4.2.2 Ações judiciais

Ações judiciais foram encontradas em pequenas quantidades e dispersas nos órgãos estaduais. As ações encontradas que prejudicam as licitações e/ou obrigam os Municípios a prestar serviço de transporte público estão descritas a seguir, elas estão disponíveis em: < <http://www.stf.jus.br/portal/cms/verNoticiaDetalhe.asp?idConteudo=302767&-caixaBusca=N>>.

Prestação de transporte público sem licitação foi tema do Plenário do Supremo Tribunal Federal (STF)

O STF reconheceu a repercussão geral da matéria tratada no Recurso Extraordinário com Agravo (ARE) 743485, em que se questiona a prestação de serviço público de transporte coletivo mediante simples credenciamento, sem licitação. No caso, o processo discute se a modalidade afronta o art. 175 da Constituição Federal, segundo o qual cabe ao poder público prestar serviços públicos diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação.

O ARE teve origem em ação ajuizada pelo Consórcio Intermunicipal da Bacia do Juquery contra a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU-SP) na qual buscou a nulidade de dispositivos do Contrato STM/EMTU 3/2006 relativos à reserva técnica operacional do poder concedente e aos Operadores Regionais Coletivos Autônomos (Orcas).

A sentença julgou procedente o pedido para anular as cláusulas questionadas sobre a reserva técnica operacional em situações de nor-

malidade, com a consequente paralisação da atividade dos condutores regionais coletivos autônomos. O juízo concluiu que a contratação dos Orcas sem licitação e sem aprovação dos Municípios envolvidos é válida apenas em casos de emergência, pois retira dos Entes locais a competência para fiscalizar o transporte coletivo.

Impactos: Cumpre ao guarda maior da Constituição Federal elucidar, ante o preceito do art. 175 da Carta da República, se a prestação de serviço público de transporte coletivo pode ser incrementada mediante simples credenciamento de terceiros, sem licitação. **O tema mostra-se passível de ser veiculado em inúmeros processos.**

Acordo judicial impede licitação para transporte público até 2022 em Macapá (AP)

Em 2012, o Município e as empresas de ônibus assinaram um acordo judicial que impede a realização de licitações para a contratação de novas companhias de ônibus pelo prazo de dez anos. O acordo foi firmado após as três empresas ingressarem ações contra o Município por causa de dívidas que contabilizavam mais de R\$ 8 milhões desde 2000. A atual gestão municipal disse que a decisão, protocolada na 3ª Vara Civil e de Fazenda Pública de Macapá, impossibilitou os certames, mas destacou a existência de um edital.

Impactos: O acordo judicial das empresas foi fraudulento e o Município está com uma ação junto ao Ministério das Cidades para cancelar esse acordo. Estão impedidos de licitar por causa dessa ação. A lei de licitação não permite isso e esses cálculos, das dívidas devidas pela prefeitura às empresas, não foram comprovados. A Política Nacional de Mobilidade Urbana determina, no art. 10, que todas as prefeituras deveriam realizar a contratação dos serviços de transporte público co-

letivo precedida de licitação até abril 2015, prazo para a execução da política por parte dos Municípios.

Teresina (PI) quer realizar licitação para concessão de transporte público na cidade

O Município de Teresina ajuizou Reclamação (RCL 8.550) no Supremo Tribunal Federal (STF), com o objetivo de derrubar decisões judiciais que permitem a prorrogação, por mais sete anos, dos contratos de concessão de transporte coletivo na capital do Piauí com as empresas em atividade. O Município quer que seja realizada licitação para a contratação das empresas que vão prestar o serviço na cidade. A ação relata a existência de processos em tramitação na Justiça daquele Estado que tiveram decisões controversas. Enquanto a 1ª Vara da Fazenda Pública de Teresina determinou que fosse realizado o procedimento licitatório, a 2ª Vara da Fazenda do Município, em outro processo, determinou que os contratos das empresas em atuação fossem prorrogados por mais sete anos. A decisão de prorrogar os contratos foi suspensa pelo STF, afirma o Município de Teresina. Mesmo assim, prossegue a ação; foi prolatada uma sentença pelo juiz da 2ª Vara, confirmando a decisão de renovar os atuais contratos. Mais uma decisão, nesse mesmo sentido, foi proferida pelo desembargador-relator de um recurso ajuizado no Tribunal de Justiça do Piauí. A reclamação pede a suspensão dessas decisões que determinam a renovação dos contratos de concessão do transporte coletivo em Teresina, até o julgamento final do processo, por desrespeito ao decidido pela Corte na STA 89.

Mantida decisão que obrigou o Município de Américo Brasiliense (SP) a fornecer transporte a estudantes

O Ministério Público de São Paulo ajuizou ação civil pública com a finalidade de compelir a Prefeitura a restabelecer o transporte intermunicipal gratuito aos estudantes de curso superior ou técnico profissionalizante não oferecido pelo Município. O juízo da 2ª Vara do Foro Distrital de Américo Brasiliense deferiu liminar impondo a retomada da prestação do serviço até o final do julgamento da ação, sob pena de multa de R\$ 50 mil em caso de descumprimento. Essa decisão foi mantida pelo Órgão Especial do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP) ao apreciar recurso.

No Supremo, o Município alegou que a liminar caracteriza violação grave da economia pública local e interfere da discricionariedade da execução orçamentária. A despesa mensal do serviço, alega, é de R\$ 90 mil.

Impactos: Segundo informações constantes em parecer da Procuradoria Geral da República (PGR), também favorável ao indeferimento do pedido pelo STF, o Município deixou de fornecer o serviço de transporte desde 2 de fevereiro de 2015, prejudicando 700 estudantes que precisavam se deslocar para cidades vizinhas.

Presidente do STF mantém liminar que obriga Município a prestar serviço de transporte público

A análise do Supremo Tribunal Federal destaca a violação de direitos constitucionais e a necessidade de concessão de medida liminar para garantir o restabelecimento da adequada prestação de serviço pú-

blico essencial de transporte coletivo municipal e a interrupção da utilização de ônibus escolares nas linhas regulares de transporte público coletivo no Município de Miracatu.

Impactos: A determinação da primeira instância é de que o Município disponibilize aos moradores, diretamente ou por terceiros, transporte público adequado e seguro, até que seja realizada licitação para se contratar empresa que opere o serviço de transporte coletivo, sob pena de multa, além da proibição do uso de veículos de transporte escolar no serviço regular de transporte público.

Enquanto não acontecer o fim da judicialização do sistema público de transporte em diversos Municípios, pouca coisa pode avançar no setor. Os julgamentos das ações impetradas pelas empresas acarreta um sistema de transporte público que funciona sob liminar em diversos Municípios – dessa forma fica muito difícil avançar. É necessário resolver essa questão para que sejam abertas as licitações e mais empresas possam operar nas cidades. As ações judiciais não possuem impacto quantitativo, mas, em alguns casos, o impacto financeiro e social são de grandes proporções.

4.3 Política tarifária e recursos para financiamento

Os recursos para a gestão do sistema e para o financiamento dos vastos programas de obras necessárias aos Plano de Mobilidade devem contar com aportes oriundos das três esferas de governo. Os montantes obtidos com a arrecadação do sistema municipal não são suficientes para seu custeio. A administração municipal complementa periodicamente o volume de recursos, configurando o subsídio direto ao trans-

porte urbano, chegando a 20% em alguns Municípios – um valor alto para o padrão de subsídio praticado no Brasil, mas ainda significativamente abaixo do subsídio encontrado em grandes cidades do exterior – e consolidando uma tendência de alta verificada no último triênio. A ampliação do subsídio seria viável desde que abertas novas fontes de arrecadação, algumas ainda não possíveis na prática tributária vigente.

O subsídio tarifário para o transporte público está previsto na lei de mobilidade urbana (Lei 12.587/2012), sendo definido como a diferença entre a tarifa cobrada do usuário (tarifa pública) e a tarifa de remuneração, que é necessária para cobrir todas as despesas da concessão, incluindo a depreciação e a remuneração de capital.

A adoção de subsídios levanta dúvidas sobre sua utilização, seja nos aspectos técnicos ou jurídicos, ambos tendo como pano de fundo os reflexos econômico-financeiros. Uma das questões é se técnico-juridicamente é correta a adoção de subsídios em contratos de concessão em curso e que não preveem a utilização do subsídio.

4.3.1 Fontes adicionais de recursos

As fontes adicionais de recursos podem financiar o transporte público coletivos e

- a ampliação da arrecadação junto às empresas empregadoras;
- a ampliação da arrecadação baseada no uso do automóvel em determinadas áreas da cidade;
- a arrecadação junto ao comércio, eventual beneficiário do aumento da circulação;
- o financiamento cruzado com alíquotas sobre os combustíveis como é de conhecimento público a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) (que traz em seu art. 1º: “§ 1º O produ-

to da arrecadação da Cide será destinado, na forma da lei orçamentária, ao: [...] III – financiamento de programas de infraestrutura de transportes”) esteve com alíquota zerada nos últimos anos. Qualquer que seja a forma adotada de financiamento ao subsídio, necessariamente deve passar por amplo processo de discussão social. As fontes de financiamento tradicionais estão restritas ao uso de recursos oriundos do:

- Fundo de Desenvolvimento Urbano (Fundurb), que tem representantes do Poder Público e da sociedade civil e determina a destinação dos recursos provenientes da arrecadação da outorga onerosa, podendo destinar até 30% para a implantação de transporte público coletivo, sistema cicloviário e de circulação de pedestres;
- Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Ministério do Planejamento, que destina parte de seus recursos aos programas de mobilidade urbana;
- Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o principal organismo de financiamento de infraestruturas no país. As fontes de financiamento ligadas ao governo federal são essenciais para projetos e obras que extrapolam o âmbito da governança municipal, mas são fundamentais para incrementar a integração metropolitana dos sistemas de mobilidade.

4.3.2 Fundo para subsidiar os gastos dos Municípios com transporte gratuito

A Comissão de Desenvolvimento Urbano debateu, no dia 30 de setembro de 2015, a proposta de criação de fundo para garantir gratuidade no transporte público, além da criação de corredores exclusivos para ônibus nas cidades. A gratuidade para pessoas com 65 anos ou mais foi determinada pelo Estatuto do Idoso, que incide na mobilidade

pública dentro dos Municípios, tanto nos ônibus estaduais quanto nos ônibus municipais. As leis federais que estabelecem as gratuidades no transporte não determinam qualquer fonte de recursos e isso gera impacto nos Municípios que precisam custear ou repassar o valor na tarifa. Esse repasse, sem fonte de recursos, dificulta ainda mais a gestão e os esforços para melhoria do transporte. Para a CNM, o fundo é uma forma de indenizar Estados e Municípios na questão do transporte e se alinharia com a Emenda Constitucional 90/2015, que tornou o transporte um direito social.

4.3.3 O Funset

O aumento de veículos nas rodovias de todo o país eleva o risco de acidentes. No entanto, os recursos parados no Fundo Nacional de Segurança e Educação no Trânsito (Funset) atingiram valor recorde de R\$ 764,5 milhões. O Funset é gerido pelo Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), do Ministério das Cidades, por intermédio do programa Mobilidade Urbana e Trânsito. O dinheiro do fundo, instituído em 1998, deve ser usado, obrigatoriamente, em campanhas educativas, em projetos destinados a prevenção e redução de acidentes e na articulação entre os órgãos do Sistema Nacional de Trânsito. Por lei, 5% do valor das multas de trânsito devem ser depositados mensalmente na conta do Funset.

Os recursos do Funset se encontram alocados na chamada Reserva de Contingência, que representa 82% do total dos R\$ 933,9 milhões orçados para o fundo neste ano. Com os recursos indisponíveis, a execução efetiva da verba do fundo atingiu apenas 14,4% no ano. A Reserva costuma ser utilizada para facilitar a obtenção do superávit primário do governo federal, ou seja, os recursos são contingenciados e auxiliam no fechamento das contas.

5. Considerações finais

Segundo dados do Denatran, em dez anos, o número de automóveis dobrou e o de motos triplicou; as mortes com motocicletas dobraram, superando as com automóveis, que aumentaram 30%. Os Municípios de pequeno porte já possuem o mesmo percentual da frota de motocicletas que Municípios de grande porte, o que comprova os impactos da mobilidade.

Os dados evidenciam que, no que se refere à mobilidade urbana, ainda há muito que se avançar no país, pois 93% dos Municípios ainda não elaboraram o Plano Municipal de Mobilidade e 80% dos Municípios não se integraram ao Sistema Nacional de Trânsito como obriga o Código de Trânsito Brasileiro, agregando mais um desafio para a mobilidade, já que a gestão do trânsito é complementar à gestão da mobilidade urbana no Município. A CNM ressalva que, por se configurar como uma forma de gestão ainda em consolidação, alguns Municípios já executaram planos que não funcionam efetivamente, pois os deslocamentos intermunicipais competem aos Estados.

É possível observar que os recursos investidos e as ações desenvolvidas se concentram na engenharia de tráfego e de fiscalização, e pouco é investido em ações educativas. O Código de Trânsito Brasileiro traz a obrigatoriedade da coordenação de educação em cada órgão de trânsito, mas os recursos se concentram com a União e não são distribuídos de acordo com as competências proporcionais de cada Ente.

Muitos programas de educação para o trânsito possuem foco no comportamento dos condutores e não no desenvolvimento da cidade; a integração entre a mobilidade urbana e os usos permitem a qualificação da vida urbana. Esse enfoque ganhou peso a partir da Lei de Mo-

bilidade Urbana, em janeiro de 2012, e enorme impulso após as manifestações de junho de 2013.

É necessária a discussão de temas como a prioridade para o transporte coletivo, para os veículos não motorizados e para os pedestres, a equidade do uso do espaço viário, os prejuízos sociais, ambientais e econômicos causados pelos congestionamentos e pelo uso do transporte individual e o custeio do transporte público.

O governo federal não cumpriu o orçamento previsto para mobilidade urbana e possui a competência de fornecer apoio técnico e financeiro a Estados e Municípios, segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Em 2013, o governo federal anunciou que seriam investidos R\$ 50 bilhões na mobilidade urbana. Segundo dados da Controladoria-Geral da União, entre 2007 e 2015, foram investidos pouco mais de R\$ 2 bilhões para os Planos de Mobilidade Urbana.

Apesar dos desafios, muitos Municípios são referência, até em âmbito internacional:

– Rio Branco (AC) é o exemplo de priorização da bicicleta como meio de transporte. Integrou o projeto do Plano Diretor ao Plano Diretor de Transporte e Trânsito. Possui uma das maiores redes cicloviárias *per capita* do país.

– Londrina (PR) lançou em 2004 o Projeto Calçada para Todos. O projeto ganhou o *III Concurso Cidades Ativas e Saudáveis*. Foi criado um Manual de Procedimentos para Construção de Calçadas.

– Uberlândia (MG) é uma das 100 cidades do mundo em acessibilidade pela ONU. Em 2009, foi premiada como Melhor Transporte do Brasil. Primeira cidade a ter 100% de transporte público acessível.

– Curitiba (PR) é modelo de planejamento sustentável. É pioneira na instalação de faixa exclusiva para ônibus e BRT, otimizando e integrando os transportes, ocupação do solo e desenvolvimento da habitação.

– **São José dos Campos (SP) possui um Plano de Mobilidade Urbana citado como referência** no evento internacional da EMBARQ em 2015. Adotou ações para priorização do transporte público e outros modais menos poluentes.

– **Campina Grande (PB) foi uma das primeiras do país a entregar o Plano de Mobilidade Urbana** ao Ministério das Cidades. O plano integra mobilidade e a ocupação do solo e é referência em gestão da mobilidade.

– **Aracaju (SE) possui o melhor Projeto Ciclovitário do país, premiado no Salão Duas Rodas, em São Paulo.** O reconhecimento desse trabalho foi uma promoção da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP) e da Associação Brasileira dos Fabricantes, Distribuidores e Importadores de Peças e Acessórios (Abradibi).

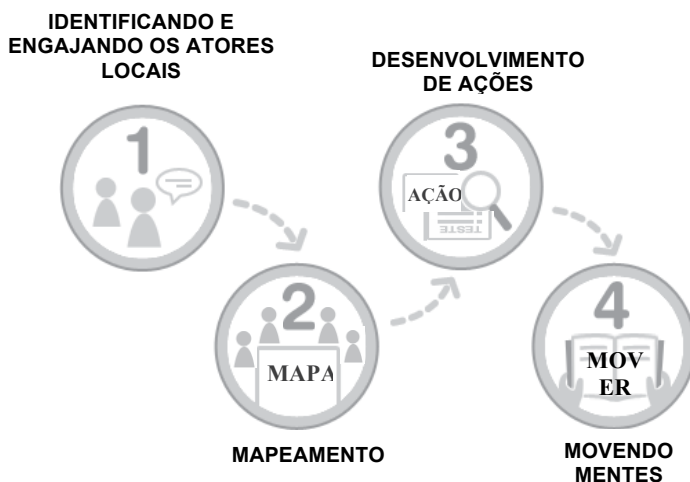
– **São José dos Campos (SP), Sorocaba (SP), Uberlândia (MG) e Teresina (PI):** o Ministério das Cidades irá selecionar um deles para um projeto internacional de eficiência energética em mobilidade urbana, desenvolvido entre os governos brasileiro e alemão.

O contato com Municípios que estão elaborando o plano com recursos próprios evidencia o esforço aplicado por eles sem o apoio previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana. O intuito é que a melhoria na gestão possa aprimorar o acesso, a mobilidade e o trânsito, além do processo de transparência, garantindo a participação social por meio de boas práticas que permitam a troca de experiência.

Avaliando o interesse e o esforço de muitos Municípios, mesmo sem o apoio técnico e financeiro da União, a Confederação Nacional de Municípios criou o Projeto Movimento, que é um projeto-piloto em parceria com o Grupo Smart da Universidade de Michigan, para implementar a metodologia Smart no Município de Valparaíso de Goiás (GO).

A estrutura a seguir ilustra os quatro passos da Metodologia Smart e apresenta um resumo das atividades em cada etapa:

Figura 8 – Passos da Metodologia Smart



Fonte: CNM, 2015.

Identificando e engajando os atores locais: Os participantes são identificados para a primeira reunião, que define a área e o planejamento das atividades no dia do mapeamento. Os atores/líderes podem ser empresários de diversas áreas, financiadores, investidores, governo, ONGs e sociedade civil, acadêmicos e cidadãos.

Mapeamento: O mapeamento dos sistemas de transporte existentes, os serviços, os corredores, as conveniências e as densidades identificando os pontos de interseção, ou as centrais que, em conjunto, constituem a grade atual da Nova Mobilidade. A elaboração da matriz utilizada para a reprodução dos trajetos nos mapas é possível graças à contribuição dos representantes e usuários dos principais meios de transporte e rotas do Município.

Desenvolvimento de ações: O plano-piloto envolve a identificação do foco e da área-piloto, permitindo a melhor visualização da comunidade ou da região, por meio de hologramas e outras ferramentas.

Apresenta os fatores envolvidos na tomada de decisão sobre onde e quando estabelecer as ações.

Movendo mentes: O desenvolvimento integrado e sustentável para o transporte urbano requer mais do que a movimentação de produtos e de indivíduos e envolve, também, a tarefa complexa de mover mentes, de modo a abordar novas tendências sociais, como as redes sociais; novos serviços compartilhados, como as cooperativas de carro e o compartilhamento de bicicletas; tecnologias que permitam a integração e informação aos usuários.

Figura 9 – Encontros de consolidação e aplicação da Metodologia Smart



Fonte: Imprensa/CNM.

A adaptação da Metodologia UM-Smart para a mobilidade urbana integrada e sustentável auxiliou o Município a iniciar o plano de mobilidade e trouxe diversos resultados:

- colaboração entre os atores locais em ações nas áreas de mobilidade;
- capacitação dos atores locais para encontrar soluções para a mobilidade urbana, visando ao desenvolvimento econômico e o planejamento integrado;
- desenvolvimento de ações que contribuam para a elaboração e integração dos planos municipais;
- disseminação do conhecimento por meio do guia elaborado pela área técnica de Trânsito e Mobilidade da CNM.

Figura 10 – Cartilha CNM – Projeto Movimente
Guia Metodológico Projeto Movimente: Projeto de Mobilidade Sustentável – Metodologia Smart



Fonte: Disponível em: <<http://www.cnm.org.br/porta/dmdocuments/Guia-Metodologico-Projeto-Movimente-2015.pdf>>.

A Confederação Nacional de Municípios possui um setor específico de suporte em trânsito e mobilidade, que orienta os Entes municipais sobre as formas mais eficientes e racionais a serem adotadas. A entidade coloca-se à disposição para todo e qualquer auxílio. Entre em contato pelo *e-mail* transito@cnm.org.br.

6. Bibliografia

ABRACICLO. *Site institucional*. São Paulo: 2014. Disponível em: <<http://www.abraciclo.com.br>>. Acesso em: 26 de julho de 2016.

BOARETO, R. *Coleção Bicicleta Brasil*: Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta. Brasília, DF: Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana; Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL. Constituição Federal de 1988. *Constituição da República Federativa do Brasil*. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

_____. Datasus. *Estatísticas vitais*. Ministério da Saúde. Informações de saúde (Tabnet). Brasília, DF: 2014 Disponível em: <<http://www2.datasus.gov.br/DATASUS/index.php>>. Acesso em: 28 de julho de 2016.

_____. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 20 de julho de 2016.

_____. Lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012,. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 4 jan. 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 25 de julho de 2016.

_____. Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. *Diário Oficial da República Federativa do Brasil*, Brasília, DF, 24 set. 1997. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 11 de agosto de 2016.

_____. Decreto 4.711, de 29 de maio de 2003. Dispõe sobre a coordenação

do Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2003/D4711.htm. Acesso em: 11 de agosto de 2016.

_____. Lei Complementar 87, 13 de setembro de 1996. Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp87.htm. Acessado em: 11 de agosto de 2016.

_____. Lei 13.089 de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2015-2018/2015/Lei/L13089.htm. Acessado em: 17 de agosto de 2016.

_____. Lei 8.987 de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm. Acessado em: 18 de agosto de 2016.

_____. Ministério das Cidades. *O Estatuto da Cidade*: comentado. Brasília, DF: Ministério das Cidades, São Paulo: Aliança das Cidades, 2010.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. *Guia metodológico*: projeto de mobilidade sustentável sob a metodologia UM-Smart. Brasília, DF: CNM, 2015.

_____. *Municipalização do trânsito*. Brasília, DF: CNM, 2013.

_____. *Tecnologias a favor da mobilidade urbana*. Brasília, DF: CNM, 2013. DENATRAN. *Frota de veículos*. Brasília, DF: 2016. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/frota.htm>. Acesso em: 14 de agosto de 2016.

_____. *Política Nacional de Trânsito*. Brasília, DF: Denatran, 2004. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/download/PNT.pdf>. Acesso em: 1 de agosto de 2016.

_____. Portaria 63 de 2009. Homologou os veículos e combinações de veículos e passageiros, com seus respectivos limites de comprimento, peso bruto total – PBT e peso bruto total combinado – PBTC. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/port2009.htm>. Acessado em: 8 de agosto de 2016.

CONTRAN. Resolução 296, de 28 de outubro 2008. Dispõe sobre a integração dos órgãos e entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito. Disponível em: http://www.denatran.gov.br/download/resolucoes/resolucao_contran_296.pdf. Acessado em: 8 de agosto de 2016.

_____. Resolução 121 de 20 de fevereiro de 2001. Institui tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acessado em: 03 de agosto de 2016.

_____. Resolução 608 de 22 de novembro de 2016. Estabelece os limites de peso e dimensões para veículos que transitem por vias terrestres e dá outras providências. Disponível em: <http://www.denatran.gov.br/resolucoes.htm>. Acessado em: 03 de agosto de 2016.

DPVAT. Boletim estatístico, ano 3, vol. 3. Rio de Janeiro: Seguradora Líder, 2013. Disponível em: <<http://www.seguradoralider.com.br/Documents/boletim-estatistico/Boletim-Estat%C3%ADstico-Ano-03-Volume-03.pdf>>. Acesso em: 11 de agosto de 2016.

EMBARQ BRASIL. *Passo a passo para a construção de um plano de mobilidade urbana*. Porto Alegre: Embarq Brasil, 2014.

GOMIDE, A. et al. *Comunicado 128 – A nova Lei de Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana*. Brasília: Ipea, 2012.

IBGE. Munic: Perfil dos Municípios Brasileiros: 2012. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/perfilmunic/2012/>. Acessado em: 11 de agosto de 2016.

INSTITUTO DA MOBILIDADE E DOS TRANSPORTES TERRESTRES. Guia para elaboração de planos de mobilidade e transportes. Lisboa: IMTT, 2011. Disponível em: <<http://server21.abstractdns.com/~transpor/conferenciamobilidade/tema3.php>>. Acesso em: 15 de agosto de 2016

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. Guia de Planejamento de sistemas de bicicletas compartilhadas. Rio de Janeiro: ITDP, 2014. Disponível em: <https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2013/12/ITDP-Brasil_Guia-de-Planejamento-de-Sistemas-de-Bicicletas-Compartilhadas.pdf>. Acesso em: 17 de agosto de 2016.

IPEA. A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Comunicados do Ipea, n. 128. Brasília, DF: 2012.

MEIRELLES, I. C. Notas técnicas interpretativas do Projeto de Lei da Câmara nº 166/2010: Projeto de Mobilidade Urbana. Brasília: Frente Parlamentar do Transporte Público, 2010.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Parecer Conjur: 2015. Reunião 43º Concidades. Disponível em: <http://www.mobilize.org.br/noticias/7947/mesmo-sem-plano-de-mobilidade-obras-em-andamento-nao-serao-interrompidas.html>. Acessado em: 1 de agosto de 2016.

_____. Planmob: Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, 2015. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>. Acessado em 24 de agosto de 2016.

SMART. Conectando (e transformando) o futuro do transporte. 2ª edição: University of Michigan: Julho de 2011.

SMART. Connecting and transforming the future of transportation. 2ª edição. University of Michigan: 2011.

TCE/RS. Diagnóstico do Transporte Coletivo por Ônibus no Estado do Rio Grande do Sul: 2014. Disponível em <http://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/diagnostico-do-transporte-coletivo-no-rs.pdf>. Acessado em 1 de agosto de 2016.



Sede (nova)

SGAN 601 – Módulo N
CEP: 70830-010
Asa Norte – Brasília/DF
Tel/Fax: (61) 2101-6000

Sede (antiga)

SCRS 505, Bl. C – Lt. 01 – 3º Andar
CEP: 70350-530
Asa Sul – Brasília/DF

Escritório Regional

Rua Marcílio Dias, 574
Bairro Menino Deus
CEP: 90130-000 – Porto Alegre/RS
Tel/Fax: (51) 3232-3330

www.cnm.org.br

 /PortalCNM

 @portalcnm

 /TVPortalCNM

 /PortalCNM

