

TRANSPORTE MUNICIPAL

Orientações sobre a regulação dos serviços



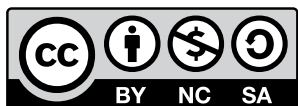
Núcleo de
Desenvolvimento
Territorial

TRANSPORTE MUNICIPAL

Orientações sobre a regulação dos serviços



Brasília/DF, abril de 2019.



Qualquer parte desta publicação pode ser reproduzida, desde que citada a fonte. Todavia, a reprodução não autorizada para fins comerciais desta publicação, no todo ou em parte, 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 *on-line* do Portal CNM: www.cnm.org.br.

Autora:

Luma Cordeiro Costa

Revisão de textos:

Keila Mariana de A. O. Pacheco

Supervisão Técnica:

Cláudia Lins

Diagramação:

Themaz Comunicação

Diretoria-Executiva:

Gustavo de Lima Cezário

FICHA CATALOGRÁFICA:

Confederação Nacional de Municípios – CNM. Transporte Municipal: Orientações sobre a regulação dos serviços. – Brasília: CNM, 2019

52 páginas.

ISBN 978-85-8418-115-5

1. Mobilidade Urbana. 2. Política Nacional de Mobilidade Urbana. 3. Diretrizes Plano de Mobilidade 4. Serviços de Transporte. 5. Regulamentação.



Diretoria CNM GESTÃO 2018-2021

Conselho Diretor

PRESIDENTE	Glademir Aroldi
1º VICE-PRESIDENTE	Julvan Rezende Araújo Lacerda
2º VICE-PRESIDENTE	Eures Ribeiro Pereira
3º VICE-PRESIDENTE	Jairo Soares Mariano
4º VICE-PRESIDENTE	Haroldo Naves Soares
1º SECRETÁRIO	Hudson Pereira de Brito
2º SECRETÁRIO	Eduardo Gonçalves Tabosa Júnior
1º TESOUREIRO	Jair Aguiar Souto
2º TESOUREIRO	João Gonçalves Júnior

Conselho Fiscal

TITULAR	Jonas Moura de Araújo
TITULAR	Exedito José do Nascimento
TITULAR	Christiano Rogério Rego Cavalcante
SUPLENTE	Pedro Henrique Wanderley Machado
SUPLENTE	Marilete Vitorino de Siqueira
SUPLENTE	Cleomar Tema Carvalho Cunha

Representantes Regionais

REGIÃO NORTE	Francisco Nelio Aguiar da Silva
REGIÃO NORTE	Wagne Costa Machado
REGIÃO SUL	Alcides Mantovani
REGIÃO SUDESTE	Daniela de Cássia Santos Brito
REGIÃO SUDESTE	Luciano Miranda Salgado
REGIÃO NORDESTE	Rosiana Lima Beltrão Siqueira
REGIÃO NORDESTE	Roberto Bandeira de Melo Barbosa
REGIÃO CENTRO-OESTE	Rafael Machado
REGIÃO CENTRO-OESTE	Pedro Arlei Caravina

Carta do Presidente

Prezada (o) municipalista,

Com o intuito de direcionar gestores locais, a Confederação Nacional de Municípios apresenta nesta cartilha a importância da regulação de serviços de mobilidade urbana em âmbito municipal. A Entidade tem dado suporte permanente aos Municípios, considerando a Política Nacional de Mobilidade Urbana como resultado em ações integradas dos três níveis de governo, em que cada um faz a sua parte em favor da mobilidade urbana, da acessibilidade e do trânsito seguro e em defesa da vida.

O objetivo é apresentar as competências municipais quanto à gestão do trânsito e à Política Nacional de Mobilidade Urbana, contemplando a regulamentação de serviços de transporte. A garantia ao acesso a outros direitos, também previstos na Constituição Federal, ocorre a partir do desenvolvimento de ferramentas adaptadas à realidade municipal.

Boa leitura!



Glademir Aroldi
Presidente da CNM



Olá, municipalista!

O gestor municipal possui um grande desafio com a gestão da mobilidade urbana e trânsito para o desenvolvimento sustentável do Município.

A Constituição Federal de 1988 reconheceu o transporte como direito social, por meio da Emenda Constitucional 90, de 2015, sendo fundamental destacar a ampliação dos direitos sociais e o reconhecimento do transporte como política pública de seguridade social.

O art. 6º da Constituição agora prevê entre os direitos sociais dos cidadãos a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, **o transporte**, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância e a assistência aos desamparados.

A concretização do transporte como direito social enfrenta grandes desafios, sobretudo quanto à disponibilidade orçamentária e de recursos, por parte do governo federal, para a implementação das políticas públicas com a participação dos três Entes da Federação.

Com o objetivo de estabelecer princípios e diretrizes para a execução de uma mobilidade urbana sustentável, criou-se a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.586, de 3 de janeiro de 2012, que determinou também as competências de cada Ente dentro da política pública, incluindo a elaboração dos planos locais de mobilidade urbana.

Os Municípios precisam ter um sistema de circulação e transporte que atenda bem à demanda do deslocamento de pessoas, pois a mobilidade urbana permite o acesso aos direitos também previstos na Constituição Federal. A presente cartilha visa a orientar os Municípios sobre a normatização que deve ser considerada na regulamentação de serviços de transportes que integram as políticas de trânsito e mobilidade municipais.

Trânsito e Transporte: Competências

A competência privativa da União de legislar sobre as regras de trânsito e transporte é prevista na Constituição Federal (1988), no art. 22, inc. XI: “**Art. 22. Compete privativamente à União legislar sobre: [...] XI – trânsito e transporte;**” (BRASIL, 1988).

Em síntese, isso significa que, a princípio, os Municípios não podem editar normas sobre trânsito e transporte. Algumas leis municipais ou distritais, ao criarem regime próprio para regular serviços de trânsito e transporte, não podem invadir a competência legislativa privativa da União, estabelecida pelo art. 22, inc. XI, da Constituição Federal.

Já os Estados têm a competência constitucional restrita referente à política de educação para o trânsito, 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).

A Constituição Federal (1988) prevê especificamente aos Municípios:

Art. 30. Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

II – suplementar a legislação federal e a estadual no que couber;

[...]

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial; [...]

O transporte público coletivo de interesse local é, primeiramente, um serviço público essencial, e, imediatamente, de competência especificamente municipal. Diferente da legislação de **trânsito**, que é única para todo o país e competência privativa da União, exceto se houver previsão na Constituição de lei complementar autorizando leis estaduais ou municipais.

No caso do transporte, a Constituição Federal (1988) já prevê que as atribuições de cada Ente federado dependem da competência da via em que o transporte será realizado:

Art. 21. Compete à União:

XII – explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão:

[...]

c) a navegação aérea, aeroespacial e a infra-estrutura aeroportuária;

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;

f) os portos marítimos, fluviais e lacustres;

No caso dos Estados, a competência é residual e caberá aos Estados a exploração, direta ou mediante licitação, do serviço de transporte rodoviário intermunicipal, de acordo com o art. 25, § 1º, da Constituição Federal (1988), que prescreve que são reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição. Assim, depreende-se que, no quesito “transporte coletivo de passageiros”, com exclusão das atribuições municipais e federal, aos Estados caberá o transporte intermunicipal.

As atribuições aos Entes federados estão vinculadas à área em que o transporte será realizado, dentro do Município (municipal), intermunicipal e dentro do Estado (estadual) e interestadual e dentro e para fora do país (federal). Como prevê o art. 30, inc. V, da CF (1988), é competência da União explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os serviços de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros e aos Municípios organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

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)

No caso de região metropolitana ou aglomeração urbana, o planejamento de transporte coletivo de caráter regional será efetuado pelo Estado, em conjunto com os Municípios integrantes das respectivas entidades regionais. 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.



A CNM elaborou a cartilha “Mobilidade Urbana Municipal: Gestão do Trânsito e o Plano de Mobilidade”, que apresenta as competências e o panorama das políticas, com orientações mais detalhadas sobre o tema.



🔗 Acesse no site: <https://www.cnm.org.br/biblioteca/exibe/2670>

É importante destacar que as estratégias de gestão da circulação de pessoas e mercadorias devem ser articuladas na macroesfera da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e induzidas à cooperação intermunicipal. Os Municípios não podem ser meros executores de programas administrados pela União e pelos Estados.

O transporte se insere no orçamento público como outros setores (Educação, Saúde, Habitação), mas na prática ele é 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.

A implementação das políticas, federais e estaduais, de trânsito e transporte impacta os governos locais e deveria considerar mais a representatividade municipalista nas discussões, a fim de 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.

Órgão Municipal de Trânsito

O art. 24, inc. VII, do CTB determina a competência dos Municípios, por meio do Órgão Municipal de trânsito, no âmbito de suas circunscrições (vias municipais), de aplicar as penalidades de advertência por escrito e multa, por infrações de circulação, estacionamento e parada previstas no Código de Trânsito.



**SAIBA
MAIS**

A CNM elaborou a cartilha “Municipalização do Trânsito: Orientações básicas para a organização da estrutura municipal e a integração ao Sistema Municipal de Trânsito”:



🔗 Acesse no site: <https://www.cnm.org.br/biblioteca/exibe/1762>

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.

Sistema Renainf

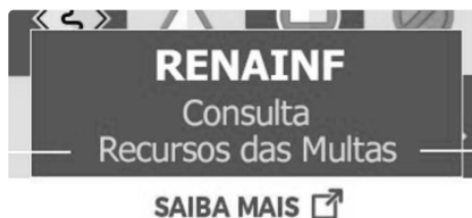
O Registro Nacional de Infrações de Trânsito (Renainf) é um sistema do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) que registra as infrações de trânsito cometidas em unidade federada diversa daquela onde o veículo estiver registrado e licenciado, incluindo as infrações aplicadas pela Polícia Rodoviária Federal (PRF), pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

O sistema permite que o órgão atuador notifique o proprietário do veículo sobre a infração cometida e sobre a respectiva penalidade e vincule os débitos existentes no Detran de registro do veículo.

O Município que possui o órgão executivo municipal de trânsito deve solicitar ao Detran estadual acesso ao Sistema Renainf. O sistema permite que o órgão atuador (órgão municipal de trânsito ou estadual, no caso de convênio) notifique o proprietário do veículo e vincule os débitos existentes no Detran de registro do veículo.



Consulte os valores disponibilizados pelo Denatran e organizados no *site* da CNM:



 Acesse no site: https://www.cnm.org.br/index.php/informe/recurso_multas

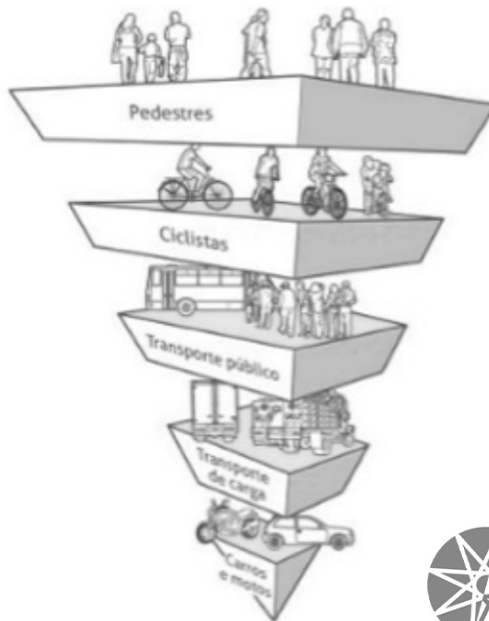
A regulamentação dos serviços de transportes no Município

Os modais e os serviços de transporte que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana são detalhados na Política Nacional de Mobilidade Urbana. Os modais devem estar relacionados a um planejamento sistêmico, pois a ampliação dos investimentos em infraestrutura não garante a eficiência da mobilidade urbana.

O plano municipal de mobilidade, previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/2012), é este instrumento para o planejamento de redes integradas de transportes, com o objetivo de regular serviços de transporte e criar ferramentas para melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas em todo o território municipal.

Princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela Lei devem orientar a elaboração do planejamento e regulamentações municipais, incluindo a implementação de políticas que dialoguem com os outros níveis de planejamento, que incluem União, Estados Federados e Distrito Federal.

Pirâmide Inversa de prioridades no trânsito



Fonte: ITDP.

A priorização do transporte ativo por bicicleta, coletivo e de carga em relação ao transporte individual é prevista pela Política Nacional de Mobilidade Urbana e ilustra os principais aspectos previstos, como:

- » integração dos planos de mobilidade com os planos diretores: (habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo);
- » integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas;
- » acessibilidade universal;
- » priorização do transporte coletivo público e de veículos de propulsão humana em detrimento dos automóveis;
- » regulação dos serviços de transporte público coletivo (caso tenha), os direitos dos usuários e as atribuições partilhadas da União, dos Estados e dos Municípios;
- » melhoria da acessibilidade, transporte coletivo e escolar para a área rural, incluindo a implantação e a conservação das vias e a possibilidade de a população usufruir de bens e serviços;
- » instrumentos para o controle de gestão da demanda para desestímulo ao transporte individual motorizado;
- » mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e incentivo ao desenvolvimento e ao uso de energias renováveis e não poluentes;
- » operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, os polos geradores de viagens, as áreas de estacionamentos e as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada. Atribuições partilhadas da União, dos Estados e dos Municípios;
- » articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos Entes federativos por meio de consórcios públicos. (A união e os Estados podem apoiar tecnicamente e financeiramente a elaboração do plano.);
- » revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.



**SAIBA
MAIS**

A CNM elaborou a cartilha “Mobilidade Urbana Municipal Sustentável: Panorama e Diretrizes”, com os passos e as metodologias para elaboração do Plano Municipal de Mobilidade:



🔗 Disponível em: [https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca_antiga/Mobilidade%20Urbana%20Municipal%20Sustent%C3%A1vel%20-%20Panorama%20e%20Diretrizes%20\(2016\).pdf](https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca_antiga/Mobilidade%20Urbana%20Municipal%20Sustent%C3%A1vel%20-%20Panorama%20e%20Diretrizes%20(2016).pdf)

Ademais, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, publicou o Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, PlanMob, para instrumentalizar os Municípios na elaboração de seus Planos:



🔗 <https://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>

O Termo de Referência apresenta a Política Nacional de Mobilidade Urbana, incluindo a estrutura e o conteúdo do plano de mobilidade urbana e o processo de construção do plano de mobilidade urbana, além dos critérios exigidos conforme o porte do Município, já que, dependendo do porte, alguns transportes ou serviços não existem ou precisariam ser ajustados ou conectados com outros Municípios para tornar o transporte mais eficiente.



**VOCÊ
SABIA?**

Conquista municipalista!

O prazo para a elaboração do plano municipal de mobilidade foi prorrogado para abril de 2019. A aprovação da Medida Provisória 818/2018 foi uma conquista municipalista!



**SAIBA
MAIS**

Para saber mais, acesse a nota técnica elaborada pela CNM: https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/NT_06_2018_Contextualiza%C3%A7%C3%A3o_e_Prorroga%C3%A7%C3%A3o_do_Prazo_dos_Planos_de_Mobilidade.pdf



**ACESSE
AGORA**

Acesse no *site*: <https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/aprovado-no-senado-projeto-que-primora-estatuto-da-metropole-e-politica-de-mobilidade-aguarda-sancao>

Plano Municipal de Mobilidade Urbana

A atuação dos Municípios na área de transporte e 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 Mobili-

dade Urbana (PNMU), estabeleceu uma série de exigências ao poder local, como a elaboração dos planos locais de mobilidade urbana até abril de 2019.

Pensando nisso, a CNM desenvolveu um projeto por meio de sua área técnica de Trânsito e Mobilidade juntamente com as áreas de Desenvolvimento Territorial e Internacional. O objetivo é adaptar uma metodologia, desenvolvida pela SMART, da Universidade de Michigan, para que seja aplicável nos Municípios brasileiros e, assim, seja possível disseminar a experiência, levando em conta a realidade brasileira, estimulando a discussão sobre a elaboração e a integração dos planos municipais.



<https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Guia-Metodologico-Projeto-Movimente-2015.pdf>

A proximidade com a realidade permite que os gestores municipais sejam capazes de desenvolver ações mais condizentes com as dinâmicas urbanas e de engajarem os atores locais relevantes. A regulamentação dos serviços de transporte deve integrar o Plano municipal de mobilidade, promovendo o transporte urbano sustentável e integrado.



Transporte escolar

O transporte escolar é um direito assegurado no art. 208, inc. VII, da Constituição Federal. Ele é de grande relevância para a educação, facilitando o acesso dos alunos à escola, contribuindo para a permanência e reduzindo os índices de evasão escolar.

A educação deve ser oferecida preferencialmente em escola próxima da residência do estudante, observando as especificidades de sua realidade social. Mas, como nem sempre é possível, surge a necessidade de transportar as crianças para escola de outra localidade, como forma de assegurar seu acesso à educação.



VOCÊ SABIA?

Segundo o FNDE¹, mais de 4,6 milhões de estudantes que residem ou estudam nas áreas rurais do país utilizam os transportes financiados pelos programas para terem acesso à escola.



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) número 4.²

Competências:

A Lei de Diretrizes e Bases da Educação Nacional – Lei 9.394, de 1996 (com acréscimo da Lei 10.709/2003) – determina, no

1 Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), 2018.

2 Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo *link*: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>.

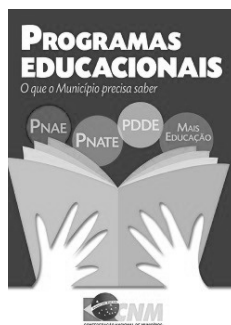
art. 11, inc. VI, que os Municípios devem assumir o transporte escolar dos alunos da rede municipal (incluído pela Lei 10.709, de 31 de julho de 2003).

O Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate), instituído pela Lei 10.880/2004, tem o objetivo de oferecer transporte escolar aos alunos da educação básica pública, residentes em área rural, por meio de assistência financeira, em caráter suplementar, aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, observadas as disposições desta Lei (redação dada pela Lei 11.947, de 2009)



**VOCE
SABIA?**

A cartilha “Programas Educacionais: O que o Município precisa saber” apresenta, no Capítulo 2, o Programa Nacional de Apoio ao Transporte do Escolar (Pnate)



[https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Programas%20Educacionais%20\(2014\).pdf](https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Programas%20Educacionais%20(2014).pdf)



**FIQUE
ATENTO**

Fique atento às atualizações da legislação, acompanhe o site da CNM e não deixe de conferir a biblioteca: <https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/confederacao-avalia-reajuste-anunciado-pelo-governo-federal-nos-valores-do-pnate>

A Resolução/CD/FNDE 45, de 2013, do FNDE dispõe, no art. 2º, sobre os critérios para o transporte escolar adquiridos no Programa Caminho da Escola. A Resolução considera veículos de transporte escolar aqueles adquiridos por meio de adesão à ata de pregão eletrônico para registro de preços do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE), sendo:

- I. ônibus: veículo rodoviário automotor de passageiros especificado como Ônibus Escolar;
- II. bicicleta: veículo de propulsão humana para uso individual, especificado como Bicicleta Escolar;
- III. embarcação: veículo aquaviário automotor especificado como Lancha Escolar ou Barco Escolar.



**VOCÊ
SABIA?**

O FNDE disponibiliza para orientação o Caderno de Informações Técnicas Ônibus Rural Escolar, o Manual de Recebimento de Lanchas Escolares 2014, o Manual das bicicletas e capacetes escolares, o Manual para Instrução de Pleitos sobre Operações de Crédito de Estados e Municípios.³

O presente guia foi elaborado em parceria pelo Ministério Público do Estado do Espírito Santo e o FNDE, com o escopo de oferecer aos promotores de Justiça com atribuição em educação, secretários de educação e conselheiros do Fundeb um material de consulta e orientação sobre a temática do transporte escolar:

³ Acesse os manuais em: <https://www.fnde.gov.br/programas/programas-suplementares/sobre-o-plano-ou-programa-suple/manuais>.



<http://www.fnde.gov.br/centrais-de-conteudos/publicacoes/category/131-transporte-escolar?download=6897:guia-do-transporte-escolar>

O Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco publicou uma cartilha sobre Boas Práticas na Condução do Transporte Escolar Gestores Públicos. Disponível no *link*:



https://www.tce.pe.gov.br/internet/docs/publicacoes/Cartilha_Transporte_Escolar_Municipal.pdf



Transporte público coletivo

O art. 175 Constituição Federal (1988) incumbe ao poder público, na forma da lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos (transporte).



VOCÊ SABIA?

Segundo a NTU⁴, o sistema de transporte público urbano por ônibus representa 87% da demanda de transporte público coletivo e se encontra em 3.313 Municípios, transportando 40 milhões de passageiros diariamente.



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) números 11 e 13.⁵

Compete aos Municípios:

O transporte dentro do Município, de acordo com o art. 30 da Constituição Federal (1988), é um serviço essencial e de responsabilidade dos gestores locais. O Município deve organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial.

4 Associação Nacional das Empresas de Transporte Público Urbano, 2015.

5 Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo link: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>



TENHA
ATENÇÃO

Todavia, os governos estadual e federal não estão isentos desse dever e, além de atuar para garantir a qualidade de trajetos entre Municípios e entre Estados, eles também podem auxiliar os governos municipais, principalmente nos casos de obras muito onerosas, com as quais o Município não tem condições de arcar sozinho, como é o caso do metrô, por exemplo.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587/2012, define no art. 4º que os serviços de transporte público coletivo são serviços públicos de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

O art. 9º da Lei 12.587/2012 prevê que o regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de **licitação**, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público. Dentre as especificidades que o Município deve observar referente a infraestrutura, modalidade e veículo a ser utilizado, é importante elaborar um edital transparente e democrático, que deve considerar os seguintes critérios⁶:

- » **Consulta pública:** com prazos e com ferramentas efetivas de comunicação;
- » **Concorrência:** garantindo a competitividade, sem limitar a posse de garagem, permitindo a participação de empresas de outras nacionalidades, sem monopolização do serviço, prazo de iniciação executável e evitando conflito de interesses;

6 Saiba mais em <https://idec.org.br/sites/default/files/especiais-banners/guia-boas-praticas-licitacao-onibus.pdf>

- » **Contrato das empresas:** prazo do contrato justificado pelo modelo econômico financeiro (art. 9 da Lei 12.587/2012), fiscalização eletrônica das empresas prevista em contrato e extinção e prorrogação do contrato devem ser detalhados;
- » **Tarifa e custo do transporte:** utilização de receitas acessórias e subsídios para reduzir o custo para o usuário e o aumento da tarifa não deve constar no contrato;
- » **Mudanças nas linhas:** participação social e ampliação da rede para atrair usuários;
- » **Controle e fiscalização pro GPS:** indicado e facilita a fiscalização e fornece dados para serem divulgados aos usuários;
- » **Direitos dos usuários:** seguir o Decreto 6.523/2008. Informações aos usuários previstas em contrato para publicação e comissão de fiscalização do serviço.

O Conselho Municipal de Transporte, Trânsito e/ou Mobilidade também é uma importante instância que propicia a participação e o controle social das ações de mobilidade. O art. 15 da Política Nacional de Mobilidade Urbana prevê que a participação da sociedade civil deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

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

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

III – audiências e consultas públicas; e

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

O Conselho Municipal de Transporte, Trânsito e/ou Mobilidade é instituído por meio de lei municipal. Portanto, o Município pode criar o seu conselho como ferramenta da política municipal de mobilidade, apresentando à câmara um projeto de lei. Após a tramitação, o projeto será submetido à aprovação em plenário e entra em vigor após a sanção do prefeito.

Os conselhos possuem a função de mediar e articular a relação entre a sociedade e os gestores municipais. Dentre as possíveis funções do órgão, estão:

normatizar: propor regras de adaptação de leis federais e/ou estaduais para o Município.

deliberar: autorizar ou não o funcionamento de serviços municipais.

assessorar: responder, por meio de pareceres, aos questionamentos e dúvidas do poder público e da sociedade.

fiscalizar: acompanhar e monitorar a execução das políticas públicas e os resultados do sistema municipal.

alternativas: é possível observar um aumento da utilização dos micro-ônibus tanto pela substituição das vans, quanto para a atuação em áreas com vias estreitas. A utilização desses veículos é uma alternativa para reduzir custos operacionais, que permite a extensão da rede para locais de difícil acesso e a atuação em regiões de menor demanda.



**SAIBA
MAIS**

Conheça a área de **? Perguntas e Respostas da CNM !** para mais informações, acesse: https://www.cnm.org.br/areastecnicas/perguntas_e_respostas/transito-e-mobilidade



Transporte de Mototáxi e Motofrete

Em 2009, Lei Federal 12.009 regulamentou as atividades profissionais em transporte de passageiros, mototaxista, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e motoboy, com uso de motocicleta. A norma alterou a Lei 9.503/1997 – Código de Trânsito Brasileiro –, definindo regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas (motofrete), bem como estipulou regras para a regulação deste serviço.

O art. 4º da Lei 12.009/2009 ainda alterou disposições de um capítulo inserido na Lei 9.503/1997, referente à condução de motofrete, no que diz respeito à regularização do registro de veículo, instalação de equipamentos, que poderá circular nas vias com autorização emitida pelo órgão ou entidade executivo de trânsito dos Estados e do Distrito Federal.

Competência municipal

As alterações trazidas pela Lei não excluem a competência municipal ou estadual de regulamentar as atividades de motofrete no âmbito de suas abrangências. A Lei, no seu art. 2º, trouxe os requisitos para regular o exercício das atividades dos profissionais mototaxista, motoboy e motofrete.

Os Municípios devem especificar normas de atuação da categoria, bem como fiscalizar o trabalho desses profissionais, impedindo situações fora dos padrões de segurança, sem conflitar com a Lei Federal 12.009, de 2009, e o art. 22, XI, da Constituição da República.



**VOCE
SABIA?**

Ação municipalista!

O número de mortes no trânsito envolvendo motocicletas é exorbitante. A entidade participou da aprovação do Projeto de Lei da Câmara (PLC) 47/2016, que criou o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). O documento vai orientar ações e programas para diminuição dos índices negativos no trânsito e submeterá os Estados a metas anuais. O objetivo é reduzir em pelo menos 50% as mortes por veículos em 10 anos.



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) números 3 e 11.⁷

Os mototaxistas apenas têm a permissão por um período de cinco anos, o qual pode ser renovado, desde que cumpridos os requisitos exigidos para sua habilitação. Diferente do táxi, que possui a placa vermelha e que permite a cada permissionário ter um motorista auxiliar que atenda às exigências legais.



**BOAS
PRÁTICAS**

O Município de Macapá editou o Decreto 4.911/2013, que “regulamenta o serviço remunerado de transporte individual de passageiro em motocicleta denominado Mototáxi no Município de Macapá [...]”. Este normativo prevê todas as exigências para ser um mototaxista, incluindo a previsão de penalidades ao descumprimento.

⁷ Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo link: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>.



Serviço de táxi

O art. 30, inc. V, da Constituição Federal de 1988 define a competência aos Municípios de organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que possui caráter essencial.

A Lei 12.468, de 2011, regulamentou a profissão de taxistas, definindo os direitos e os deveres desses profissionais, que devem atender aos requisitos previstos no art. 3 desta lei.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12.587/2012, prevê no art. 11 que os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e nas diretrizes desta Lei.



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) números 3 e 11.⁸

⁸ Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo link: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>.



**TENHA
ATENÇÃO**

Quanto ao aspecto do deslocamento de taxistas que atravessam a fronteira entre os Estados, o Ministério Público Federal entende que o transporte realizado pelos taxistas é de natureza singular e não coletivo, portanto têm liberdade de deslocamento, contanto que cumpram os requisitos exigidos por legislação federal e estadual:

Segue o posicionamento do MPF: <http://www.stf.jus.br/portal/processo/verProcessoPeca.asp?id=92537596&tipoApp=.pdf>

Cabe ao Município competência legislativa para regular os serviços de táxi, não incluindo regular a atividade que envolve os meios para a obtenção dos serviços de táxi, como aplicativos ou *sites* que funcionam como intermediários para a solicitação de serviços de táxi.

O serviço de táxi deve ser autorizado por meio de licenças emitidas pelo Município, condicionando a atuação dos taxistas ao credenciamento no órgão municipal de trânsito.

Além de o condutor credenciado atender aos requisitos previsto na Lei 12.468, de 2011, o veículo deve ser licenciado e recebe um número de identificação específico.



Serviço de transporte privado

O transporte remunerado privado individual de passageiros é previsto na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012) e foi regulamentado nacionalmente com a Lei Federal 13.640/2018:

Art. 11-A. Compete exclusivamente aos Municípios e ao Distrito Federal regulamentar e fiscalizar o serviço de transporte remunerado privado individual de passageiros previsto no inciso X do art. 4º desta Lei no âmbito dos seus territórios.

A normatização é resultado de muitos debates no Congresso Nacional e organiza a atividade dos motoristas parceiros de aplicativos e delega aos Municípios a competência para regular e fiscalizar o transporte individual privado, sem permitir a proibição.



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) números 3 e 11.⁹

⁹ Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo link: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>.

Os Municípios terão de seguir as diretrizes na regulamentação do serviço:

- » cobrança de tributos municipais pela prestação dos serviços;
- » exigência de seguro de acidentes pessoais de passageiros (APP);
- » exigência de seguro obrigatório de veículos (DPVAT);
- » exigência de o motorista inscrever-se como contribuinte individual do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS).



LEMBRE-SE

O serviço de carro compartilhado engloba empresas que disponibilizam sua frota em diversos pontos, onde o usuário pega o carro em um ponto e o devolve no mesmo local. Este também é um serviço privado individual de passageiros e deve seguir a Lei 13.640/2018.



**SAIBA
MAIS**

Um estudo realizado, em 2018, pela Fundação Instituto Pesquisas Econômicas (Fipe), do departamento de Economia da Universidade de São Paulo, mostrou que os aplicativos reduzem a demanda por vagas de estacionamento e auxiliam na conexão com estações de trem ou metrô, aumentam o acesso a vagas de emprego e também geram um benefício de 34,2 milhões de reais para a economia da Grande São Paulo.¹⁰

¹⁰ Saiba mais em: <https://exame.abril.com.br/tecnologia/os-aplicativos-de-corrida-sao-bons-para-a-cidade-este-estudo-diz-que-sim/>.



Serviço de bicicleta compartilhada

Os sistemas de bicicletas compartilhadas permitem uma mudança de comportamento e aumentam a integração com outros modos de transporte, além de ampliar a inclusão social e oportunidades de acesso nas regiões centrais. O uso de bicicleta incentiva a implantação de ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas, incluindo a sinalização que proporciona prioridade aos ciclistas, incentivando o compartilhamento da via pública e expansão do sistema cicloviário.

O Brasil é o quarto maior produtor mundial de bicicletas¹¹, e um estudo em São Paulo mostrou que atualmente as viagens por bicicleta e nas ciclofaixas totalizam, por dia, 365 mil, com um aumento nas vendas do comércio em 15%.¹²

11 Abraciclo (Associação brasileira dos fabricantes de motocicletas, ciclomotores, motonetas, bicicletas e similares), 2017.

12 Ciclocidade, 2015.



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) números 3, 8, 11 e 13.¹³

A presença de mais ciclistas nas ruas aumenta a segurança do ciclismo. A maioria das cidades presencia atualmente uma queda no número de acidentes, apesar de haver agora mais ciclistas do que nunca.¹⁴



**SAIBA
MAIS**

O Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP) identificou as melhores práticas internacionais de planejamento e implementação de sistemas de bicicletas compartilhadas e reuniu-as no Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas: http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2015/03/Bike-Share_Factsheet.pdf.

A inclusão das bicicletas nos planos municipais de mobilidade urbana traz benefícios para a economia, com a redução nos custos com saúde pública e aumento da arrecadação com o comércio local, para a inclusão social, fornecendo uma estrutura mais acessível física, financeira e ambientalmente sustentável, com a redução da poluição.

A Campanha Bicicleta nos Planos tem o apoio da Confede-

¹³ Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo link: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>

¹⁴ ITDP, 2014.

ração Nacional de Municípios (CNM) desde a *XIX Marcha a Brasília em Defesa dos Municípios*, que ocorreu em 2016, quando distribuiu o guia de inclusão das bicicletas nos planos e recebeu a União de Ciclistas do Brasil (UCB) para a arena que envolveu o tema.¹⁵



**VOCÊ
SABIA?**

Conquista municipalista!

O Programa Bicicleta Brasil (PBB), sancionado na forma da Lei 13.724/2018, busca incentivar novas alternativas de mobilidade. A atuação da Confederação Nacional de Municípios (CNM) garantiu o veto ao artigo que destinaria 15% do valor arrecadado com multas de trânsito para ações do Programa.



**SAIBA
MAIS**

Acesse: <https://www.cnm.org.br/comunicacao/noticias/sancionado-programa-bicicleta-brasil-entra-em-vigor-em-menos-de-90-dias>.

15 Acesse o Guia: <http://bicicletanosplanos.org/como-participar/guia/>.



Transporte de carga

A fiscalização do excesso de carga que degrada vias municipais é um grande desafio aos gestores municipais. A degradação das vias brasileiras tem como um dos principais fatores o trânsito de veículos com excesso de peso, já que 77% dos caminhões trafegam acima do peso, segundo um diagnóstico elaborado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT, 2005). Este estudo faz parte do Plano Diretor Nacional Estratégico de Pesagem (PDNEP).



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) números 9 e 12.¹⁶

Competência municipal

O art. 21 do Código de Trânsito Brasileiro dispõe sobre a competência dos órgãos e das entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, no âmbito de suas circunscrições.

VIII – fiscalizar, autuar, aplicar as penalidades e medidas administrativas cabíveis, relativas a infrações por excesso de peso, dimensões e lotação dos veículos, bem como notificar e arrecadar as multas que aplicar.

¹⁶ Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo link: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>



Para restringir o acesso a determinados veículos, o órgão municipal de trânsito deverá sinalizar a via com placas de regulamentação constantes no anexo II do CTB e manuais de sinalização do Contran. Para o caso de preservação da via e controle da fluidez, fará a indicação de peso e dimensões máximas permitidas, inseridas nas placas verticais.

O art. 24, inc. XVII, da Lei 10.233/2001 define a competência específica para a ANTT de exercer a fiscalização do excesso de peso nas rodovias federais por ela administradas. Todavia, as vias municipais representam 78,8% da malha viária brasileira, e mais de 90% dessa malha não são pavimentadas, segundo dados do DNIT.¹⁷

A atividade de pesagem normalmente é exercida pela ANTT no Posto Geral de Fiscalização, e a eventual evasão do Posto da ANTT tem penalização prevista no art. 278 da Lei 9.503/1997 (CTB) e no inc. VII do art. 34 da Resolução ANTT 3.056/2009.

17 Estudo DNIT, 2014. Fonte: Sistema Nacional de Viação (SNV), Instituto Ilos, CNT, Conab e Embrapa.



BOAS PRÁTICAS

Após reclamações por conta do tráfego de caminhões com excesso de peso, que causavam vibrações e rachaduras nas residências, danos ao pavimento sobre a via e rompimento da canalização, o Departamento de Trânsito do Município de São Jerônimo/RS, em parceria com a Brigada Militar, realiza a fiscalização do trânsito de veículos pesados em vias municipais. O Decreto Municipal 4.274/2010 estabelece os limites de peso e as dimensões sobre as vias municipais. A sinalização está devidamente aplicada através de placas regulamentando o limite de PBT (Peso Bruto Total).

A utilização da balança não é obrigatória aos Municípios nem viável economicamente. No momento da fiscalização, o órgão deve exigir a nota fiscal para conferir o volume de carga, pois mesmo sem balança para aferir o peso é possível mensurá-lo por meio da Tara, que deve estar em local visível, juntamente com o volume da carga, constante na nota fiscal, constituindo o Peso Bruto Total.



Pedágio Urbano

O pedágio está associado a uma cobrança de investimento feito em rodovias ou equipamentos urbanos (túneis e pontes), mas a Política Nacional de Mobilidade Urbana autoriza o Município a criar o pedágio urbano para desestimular o uso de determinados modos e serviços de mobilidade.



VOCÊ SABIA?

A pesquisa realizada pela CNT em 2017 mostra que as 19 melhores rodovias brasileiras são concedidas à administração privada – 74,4% da malha concedida teve avaliação ótima ou boa, contra 29,6% das rodovias sob administração pública.



LEMBRE-SE

A lei municipal é necessária para normatizar e regularizar a instalação das praças de cobrança. A instalação ocorre em estradas municipais, que são de jurisdição do Município, e a manutenção da via e os critérios de cobrança devem ser definidos por uma legislação específica.



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) número 11.¹⁸

18 Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo link: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>.

A Lei 12.587/2012, que criou a Política Nacional, determina que os Municípios poderão cobrar pedágio, autorizando a cobrança de tributos pelo uso da infraestrutura urbana:

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

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

O pedágio urbano é diferente dos que possuem cancelas ou guichês em rodovias, estes geralmente utilizam a identificação dos veículos por meio de um chip ou câmeras. Cada Município utiliza a tecnologia que melhor se adapta à sua realidade.

O valor do pedágio é repassado e calculado com base na extensão da rodovia que passa pelo território do Município, dependendo do Contrato de Concessão da rodovia. Ou seja, ocorre a partilha do imposto entre todos os Municípios ainda que a praça de pedágio não esteja localizada no Município. Quanto maior o trecho rodoviário cruzando os limites geográficos do Município, mais recursos podem ser obtidos por meio do recolhimento do imposto.



Estacionamento Rotativo – Zona Azul

O estacionamento rotativo, também conhecido como zona azul, é um sistema com regras para o estacionamento de veículos na via, com sinalização específica e alinhados ao meio-fio.

A implantação de estacionamento rotativo é competência municipal prevista no Código de Trânsito Brasileiro (CTB) – Lei 9.503/1997, art. 24, inc. X:

Art. 24. Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição:

[...]

X – implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo pago nas vias; (CTB, 1997)

O Município possui demandas específicas à frota e ao planejamento da mobilidade urbana, eles possuem autonomia para estabelecer os detalhes do sistema de estacionamento rotativo em vias municipais. O órgão executivo municipal de trânsito pode ser uma secretaria, departamento ou uma empresa pública, como a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) em São Paulo, por exemplo.¹⁹



Esta dimensão contribui para o alcance do Objetivo de Desenvolvimento Sustentável (ODS) número 11.²⁰

¹⁹ Saiba como criar o Órgão Executivo Municipal de Trânsito em: https://www.cnm.org.br/cms/biblioteca/Mobilidade_Urbana-A_gestao_do_transito_e_o_Plano_de_Mobilidade.pdf.

²⁰ Confira a publicação da CNM sobre Mobilidade Urbana e os ODS pelo link: <https://www.cnm.org.br/areastecnicas/biblioteca/transito-e-mobilidade>.

Geralmente o estacionamento rotativo ocorre em locais estratégicos, onde o Município possui problemas com o trânsito e atração de demanda. O objetivo principal é ordenar e atender à demanda de vagas rotativas para quem necessita utilizar os serviços da região.



**FIQUE
ATENTO**

A Resolução 302/2008 do Contran, no art. 2º, inc. VI, define que área de estacionamento rotativo é a parte da via sinalizada para o estacionamento de veículos, gratuito ou pago, regulamentado para um período determinado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via.

Para a implantação de um sistema de estacionamento rotativo, é necessário definir algumas regras, como:

- » **Tempo máximo de permanência:** geralmente é de 2 horas, mas não existe uma regra definida. Depois disso, nem pagando novamente é permitido ficar na vaga.
- » **Valor:** é determinado de acordo com o tempo de permanência, sendo o mínimo 15 ou 30 minutos.
- » **Horário e dia:** o ideal é que a regra funcione no horário comercial, que é onde a rotatividade é necessária, já que os principais serviços estarão fechados.
- » **Sistema de controle e pagamento:** geralmente o talão é vendido em um parquímetro, comprovando o pagamento pela vaga que ocupa em cima do painel do veículo. Muitos Municípios terceirizam o serviço, de acordo com o art. 30, inc. V, da Constituição Federal (1988).
- » **Sinalização:** competência do Órgão Executivo Municipal de Trânsito, que deve colocar placa de sinalização que informe aos motoristas quais são as regras do local, conforme o art. 86-A da Lei 9.503/1997 e as regras do Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

Considerações finais

A regulamentação dos serviços de transporte no Município integra o planejamento municipal do trânsito e da mobilidade urbana, promovendo o acesso a outros direitos, também previstos na Constituição Federal. O planejamento municipal da mobilidade urbana amplia a segurança e a autonomia no ordenamento da mobilidade nas vias sob sua circunscrição do Município e a regulamentação das legislações vigentes.

Assim, o Município deve considerar as principais diretrizes para a elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade Sustentável, onde os serviços de transporte tenham efetividade na sua execução e seu legado terá mais chances de transcender diversos âmbitos, do planejamento à participação social.

A Confederação Nacional de Municípios possui um setor específico de suporte em trânsito e mobilidade, orientando-os sobre as formas mais eficientes e racionais a serem adotadas. A área técnica está à disposição para toda e qualquer orientação. Entre em contato pelo *e-mail* transito@cnm.org.br.

Referências

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 3 out. 2018.

_____. *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 set. 2018.

_____. *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/112587.htm>. Acesso em: 25 out. 2018.

_____. *Lei 8.666, de 21 de junho de 1993*. Regulamenta o art. 37, inc. XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8666cons.htm>. Acesso em: 3 out. 2018.

_____. *Lei 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm>. Acesso em: 3 out. 2018.

_____. *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 ago. 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.

CICLOCIDADE. Manual Bicicleta e Comércio. Disponível em <https://www.ciclocidade.org.br/biblioteca/file/107-manual-bicicleta-e-comercio>. Acesso em: 29 out. 2018.

ITDP. Guia de Compartilhamento de Bicicletas Compartilhadas. Disponível em http://itdpbrasil.org.br/wp-content/uploads/2014/11/ITDP-Brasil_Guia-de-Planejamento-de-Sistemas-de-Bicicletas-Compartilhadas_1a-versão.pdf. Acesso em: 29 out. 2018.





/Portal**CNM**



@Portal**CNM**



/TVPortal**CNM**



/Portal**CNM**



/Portal**CNM**



app.**CNM**.org.br



www.cnm.org.br

