

COLETÂNEA GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL

GESTÃO 2013-2016

Trânsito e Mobilidade

Os desafios da organização urbana



Volume 12

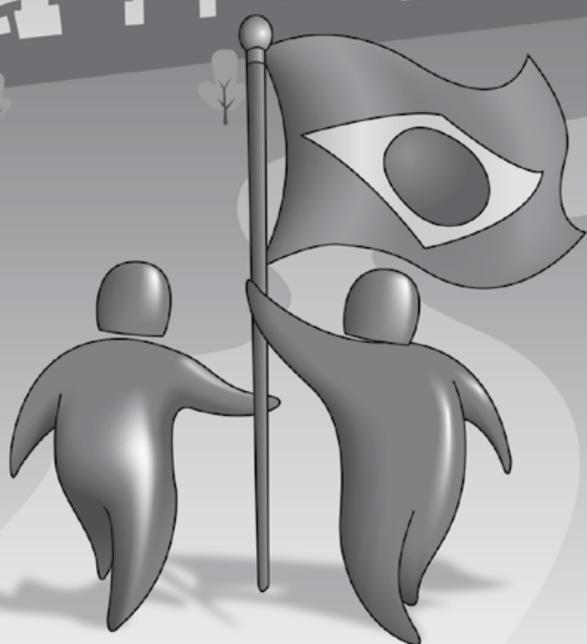


COLETÂNEA GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL

GESTÃO 2013-2016

Trânsito e Mobilidade

Os desafios da organização urbana



Volume 12

Qualquer parte desta publicação poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte.

Copyright © 2012. Confederação Nacional de Municípios.

Impresso no Brasil.

Autoria:

Sérgio Luiz Perotto
Keila Bernardi

Editoria Técnica:

Elena Pacita Lois Garrido

Supervisão Editorial:

Jamille Lavale de Carvalho Henriques de Moura
Luciane Guimarães Pacheco

Diretoria Executiva:

Elena Pacita Lois Garrido
Gustavo de Lima Cezário
Jecônias Rosendo da Silva Júnior
Moacir Luiz Rangel

Revisão:

Keila Mariana de A. Oliveira

Ilustrações:

Lincoln Moreira de Castilho Pires

Diagramação:

Themaz Comunicação Ltda.

Ficha Catalográfica

Confederação Nacional de Municípios – CNM

Trânsito e Mobilidade: os desafios da organização urbana – Brasília: CNM, 2012.

56 páginas.

ISBN 978-85-99129-66-1

1. Sistema Nacional de Trânsito 2. Estrutura municipal de trânsito. 3. Lei de Mobilidade urbana.
4. Plano Diretor. I. Título: *Trânsito e Mobilidade: os desafios da organização urbana.*

Todos os direitos reservados à:



SCRS 505, Bloco C, Lote 1 – 3º andar – Brasília/DF – CEP: 70350-530

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

Site: www.cnm.org.br E-mail: atendimento@cnm.org.br

COLETÂNEA GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL

GESTÃO 2013-2016

Trânsito e Mobilidade

Os desafios da organização urbana

Volume 12

Brasília/DF, 2012.

Conselho Diretor CNM – Gestão 2012-2015

Presidente – **Paulo Roberto Ziulkoski**

1º Vice-Presidente – **Humberto Rezende Pereira**

2º Vice-Presidente – **Douglas Gleen Warmling**

3º Vice-Presidente – **Laerte Gomes**

4º Vice-Presidente – **Ângelo José Roncalli de Freitas**

1º Secretário – **Jair Aguiar Souto**

2º Secretário – **Rubens Germano Costa**

1º Tesoureiro – **Joarez Lima Henrichs**

2º Tesoureiro – **Glademir Aroldi**

PALAVRA DO PRESIDENTE

Prezado(a) Gestor(a),

Editadas com o objetivo de disciplinar a movimentação das pessoas no espaço público, as normas que regem o trânsito e a mobilidade têm novidades recentes. E reservaram aos Municípios a relevante função de garantir a segurança, a fluidez e o bem-estar da sociedade.

Conforme o Código de Trânsito Brasileiro, é do Município a responsabilidade de operar o sistema viário local, fiscalizando todas as operações de parada, circulação e estacionamento. Para isso, deverá manter estrutura administrativa mínima e se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito.

De outro lado, a Lei de Mobilidade Urbana ofereceu as diretrizes para os Municípios implantarem seus planos locais. Eles deverão estar integrados aos planos diretores e garantir o transporte e o crescimento organizado e sustentável das cidades.

Por meio do presente trabalho, a CNM oferece aos gestores municipais os subsídios necessários para enfrentarem os desafios que esses temas impõem. Além disso, os administradores poderão contar durante toda a gestão com nossa equipe técnica de trânsito e mobilidade para orientar quanto ao cumprimento destas obrigações.

Paulo Ziulkoski
Presidente da CNM

SUMÁRIO

PARTE I – TRÂNSITO

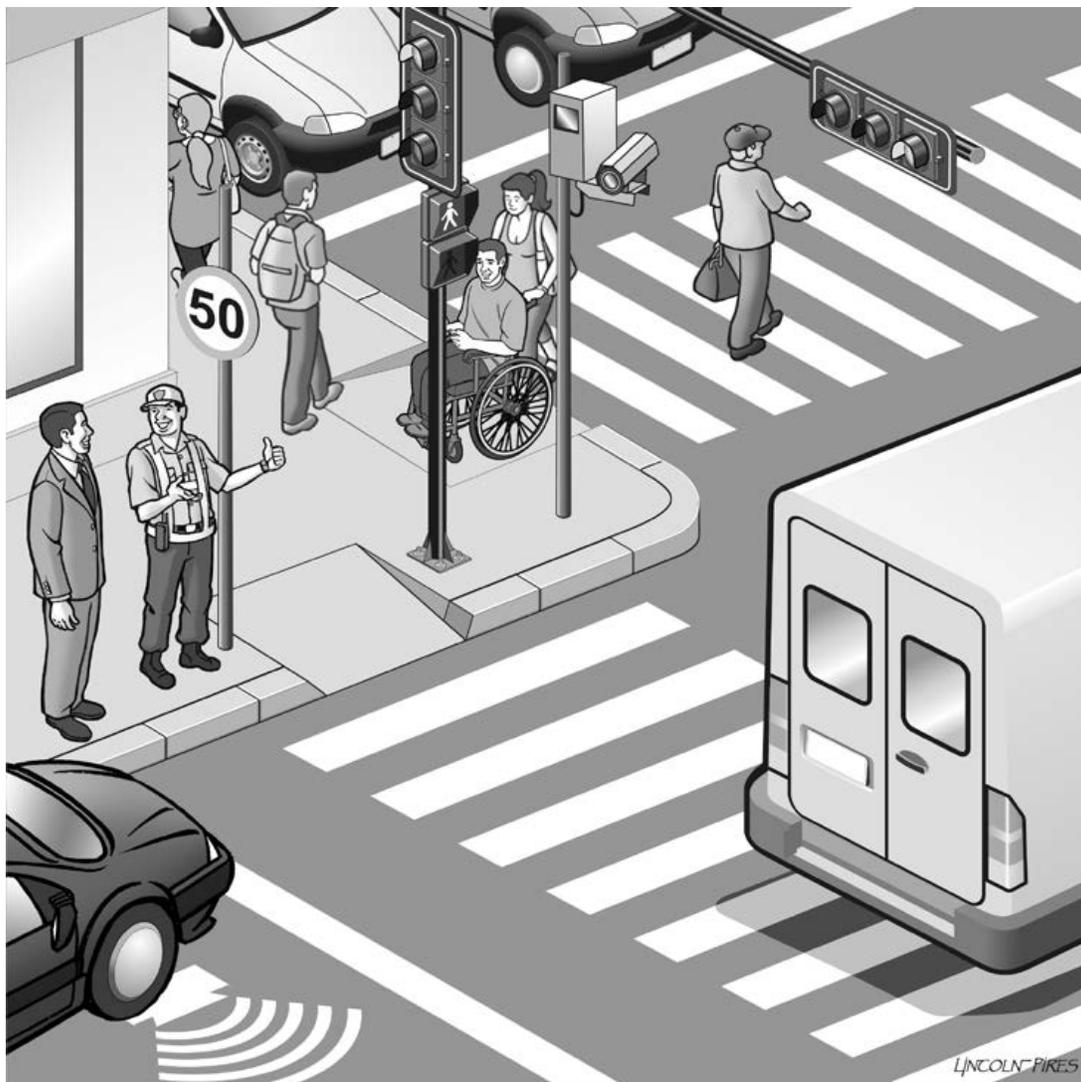
1. INTRODUÇÃO	14
2. O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO - SNT.....	16
3. OS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS MUNICÍPIOS.....	20
3.1 Principais obrigações dos Municípios	20
4. A ESTRUTURA MUNICIPAL DE TRÂNSITO	22
4.1 O órgão de trânsito.....	23
4.1.1 A autoridade de trânsito	24
4.2 Jari.....	25
4.2.1 Nomeação dos membros da Jari	25
4.2.2 Regimento da Jari.....	25
4.3 Procedimentos para integração	26
4.4 Manutenção das atividades.....	27
4.5 A educação de trânsito.....	27
4.6 A engenharia de tráfego e sinalização	29
4.6.1 Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito	30
4.7 A fiscalização de trânsito.....	31

4.7.1 Convênios	32
4.7.2 Reciprocidade	33
4.8 A estatística	34
5. O PROCESSO ADMINISTRATIVO	36
5.1 Homologação do Auto de Infração de Trânsito – AIT	36
5.2 Instauração do Processo	37
5.3 Notificação da Autuação da Infração de Trânsito – Nait	37
5.4 Defesa Administrativa	37
5.5 Notificação de Imposição de Penalidade – NIP	37
5.6 Julgamento de Recursos Administrativos – Jari	38
6. FINANCIAMENTO DAS ATIVIDADES	39
6.1 Aplicação da Receita das Multas	39
6.2 Convênios para Ações Conjuntas	40
7. BOAS PRÁTICAS	41
7.1 Educação para o Trânsito.....	41
7.2 Ciclovias.....	41
7.2.1 Campo Bom/RS	42
7.2.2 Parobé/RS.....	42
7.3 Sinalização.....	44
8. CONSIDERAÇÕES FINAIS	46

PARTE II - MOBILIDADE

1. INTRODUÇÃO	48
2. ASPECTOS GERAIS DA LEI DE MOBILIDADE URBANA	49
2.1 Objetivos.....	49
2.2 Aspectos Positivos e Negativos da Lei.....	50
2.2.1 Positivos	50
2.2.2 Negativos	51
3. DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS MUNICÍPIOS	52

PARTE I – TRÂNSITO



1. INTRODUÇÃO

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB), introduzido pela Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997, foi editado com base na competência constitucional da União, para legislar sobre trânsito. O objetivo na norma foi estabelecer condições objetivas para garantir o trânsito em condições seguras, protegendo a vida e a incolumidade das pessoas. Para isso, estabeleceu competências partilhadas entre os três níveis de governo, dando a cada um as obrigações específicas, com mecanismos que viabilizam a execução de ações integradas.

As normas gerais de circulação e conduta da lei são universais, reforçadas por mecanismos inibidores de atos ilícitos, através de medidas restritivas ao direito de dirigir e pesadas sanções pecuniárias aos infratores de trânsito, com o objetivo de reverter o quadro crítico de acidentalidade no País.

Dentre as disposições tratadas na Lei, está a possibilidade de os Municípios exercerem a fiscalização de trânsito, impondo penalidades e medidas administrativas decorrentes de infrações relacionadas à parada, circulação e estacionamento. Daí decorre a necessidade de criação de mecanismos que garantam aos condutores o direito à defesa, incluindo a existência de Juntas Administrativas de Recursos de Infração – Jari.

Não obstante, o Município deve organizar estruturas para atuar no trânsito, com órgão executivo específico, desenvolvendo programas de engenharia de tráfego, fiscalização, educação e estatística. Tais requisitos são obrigatórios para poder se integrar ao Sistema Nacional de Trânsito e cumprir as obrigações da lei.



O presente trabalho contém, de forma objetiva e acessível, uma visão completa sobre os direitos e obrigações dos Municípios, para auxiliá-los em suas tarefas. Trata-se de mais uma contribuição da CNM aos novos gestores, através de sua área de trânsito e mobilidade.



2. O SISTEMA NACIONAL DE TRÂNSITO – SNT

O Código de Trânsito Brasileiro (CTB) definiu o Sistema Nacional de Trânsito (SNT) como o conjunto de órgãos dos três níveis de governo que atuam integradamente nas ações 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.

Uma das finalidades do sistema é 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.

É do SNT a responsabilidade de padronizar critérios técnicos, financeiros e administrativos para a execução das atividades de trânsito.



As ações encadeadas dos órgãos foram concebidas com base em uma lógica que contempla a vocação de cada ente para determinada atividade. E respeita o princípio da jurisdição da via e a territorialidade.

Cada nível de governo é dotado de órgão executivo, encarregado de gerenciar as ações de trânsito, conforme as respectivas competências. O órgão executivo de trânsito da União é o Departamento Nacional de Trânsito – Denatran e, o dos Estados são os Departamentos Estaduais de Trânsito, os Detran's. Nos Municípios, serão aqueles criados especificamente para atender a essa finalidade, podendo ser uma secretaria, departamento ou divisão.

Além disso, o ente que possuir rodovia sob sua jurisdição deve criar um órgão rodoviário. É o que ocorre com relação às rodovias federais, jurisdicionadas de forma compartilhada pela Polícia Rodoviária Federal, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Já nos Estados, os órgãos rodoviários são os Departamentos de Estradas de Rodagem – DERs.

Junto a cada órgão executivo ou executivo rodoviário deve funcionar ao menos uma Junta Administrativa de Recursos de Infração – Jari. Ela é responsável pelo julgamento dos pedidos de revisão das penalidades aplicadas.

A coordenação do SNT é do Conselho Nacional de Trânsito – Contran, órgão máximo normativo e consultivo. Nos Estados, o papel de coordenação é exercido pelos Conselhos Estaduais de Trânsito – Cetrans, que têm as funções normativa complementar, judicante e consultiva.

A seguir apresenta-se a composição do Sistema Nacional de Trânsito:



Conselho Nacional de Trânsito – Contran

- Coordenador do Sistema Nacional de Trânsito e órgão máximo normativo e consultivo.

Conselhos Estaduais de Trânsito – Cetran

- Órgãos normativos, consultivos e coordenadores em nível estadual;
- Julgam recursos administrativos contra decisões das Jariis (última instância recursal).

REGISTRE!

Os Conselhos Estaduais de Trânsito – Cetran são os órgãos normativos, consultivos e julgadores em nível estadual. Entre outras funções têm a responsabilidade de esclarecer dúvidas e solucionar conflitos de competência.

Órgãos e entidades executivos de trânsito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios

- Órgãos executores das ações de trânsito conforme a jurisdição:
 - Denatran (órgão da União);
 - Detrans (órgãos dos Estados);
 - Órgãos Municipais.

Órgãos e entidades executivos rodoviários da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios

- Órgãos executores das ações de trânsito conforme a jurisdição, em rodovias:
 - União: PRF, Dnit, ANTT;
 - Estados: DERs;



- Municípios: criação conforme necessidade, em caso de existência de rodovias municipais.

Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – Jari

- Órgão julgador, de criação obrigatória por todos os órgãos executivos e executivos rodoviários de trânsito.

Polícia Rodoviária Federal

- Órgão executivo rodoviário e de patrulhamento ostensivo nas vias federais. Divide com o DNIT e ANTT a execução de ações de trânsito nas rodovias e fiscaliza conforme o tipo de infração.
- O CTB destinou à PRF algumas funções específicas, como realizar o patrulhamento ostensivo, executando operações relacionadas com a segurança pública com o objetivo de preservar a ordem, a incolumidade das pessoas, o patrimônio da União e o de terceiros.
- A PRF se encarrega do levantamento dos locais de acidentes de trânsito e dos serviços de atendimento, socorro e salvamento de vítimas.

Polícias Militares dos Estados

- Encarregadas de fiscalizar o trânsito como agente do órgão de trânsito conveniado.



3. OS DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS MUNICÍPIOS

O Município faz parte do Sistema Nacional de Trânsito e suas ações são definidas pelo princípio da jurídica da via, ou seja, fica responsável pela administração das vias sob sua jurisdição (vias municipais). Sempre que necessário pode aplicar penalidades e medidas administrativas para garantir a fluidez e coibir ilícitos de trânsito.

Assim, as obrigações contidas no art. 24 do CTB serão exigidas com relação às vias públicas municipais, urbanas ou rurais. Já as rodovias estaduais e federais que cortam o território, elas são jurisdicionadas pelos órgãos rodoviários dos Estados e da União.

O CTB, no art. 1º, § 3º, estabelece ainda, que

os órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito respondem, no âmbito das respectivas competências, objetivamente, por danos causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na execução e manutenção de programas, projetos e serviços que garantam o exercício do direito do trânsito seguro.

3.1 Principais obrigações dos Municípios

- planejar e operar o trânsito de veículos, pedestres e animais
- implantar e manter a sinalização viária;
- coletar dados estatísticos e elaborar estudos sobre os acidentes de trânsito;
- executar a fiscalização de trânsito, autuar e aplicar a penalidade de multa por infrações de circulação, estacionamento e parada;



- fiscalizar a realização de obras ou eventos que possam perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança;
- implantar, manter e operar sistema de estacionamento rotativo;
- promover programas de educação e segurança de trânsito de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Contran;
- planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes;
- registrar e licenciar, na forma da legislação, ciclomotores, veículos de tração e propulsão humana e de tração animal.

IMPORTANTE!

O registro e licenciamento de veículos, com exceção dos ciclomotores, não são competências do Município. Todavia, cabe ao Município importante papel de autorizar e credenciar os serviços de veículos de aluguel, transporte coletivo e de passageiros, táxi, mototáxi, motofrete e transporte escolar. Em tais casos, os Detrans farão o registro nas respectivas categorias, caso os prestadores de serviços cumpram as normas municipais envolvendo alvarás, autorização ou permissão, conforme o caso.



4. A ESTRUTURA MUNICIPAL DE TRÂNSITO

O Município deve possuir estrutura para responder pelas atividades de sua competência. Abaixo, segue modelo de fluxograma sugerido para estrutura municipal de trânsito.



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 próprios, fará a atividade de fiscalização através de convênio com a Polícia Militar.

4.1 O órgão de trânsito

As ações de trânsito dos Municípios devem ser desenvolvidas por um órgão municipal, criado especialmente para essa finalidade. A estrutura do órgão dependerá do porte do Município:

- médio a grande porte - comporta a criação de uma secretaria específica na estrutura administrativa;
- pequeno porte - pode atribuir as funções de trânsito a uma secretaria já existente, como a de planejamento, transportes etc. Nesse caso, podem criar dentro da estrutura um departamento ou divisão de trânsito, estabelecendo o cargo de diretor ou chefe de divisão.



ATENÇÃO!

O Município não precisa criar secretaria especial para as atividades de trânsito. Elas podem ser acrescentadas a uma secretaria já existente, criando-se apenas um departamento ou divisão.

4.1.1 A autoridade de trânsito

A Resolução nº 296 do Contran aponta a necessidade de indicação da autoridade de trânsito.

A autoridade de trânsito é a pessoa que chefia o órgão de trânsito, nomeada pelo prefeito, para ocupar o cargo criado em lei, que pode ser o de secretário, diretor ou chefe de divisão, de acordo com a nomenclatura do órgão. Caso não seja adotada essa providência, o prefeito será o responsável direto.

Caberá à autoridade de trânsito a responsabilidade de administrar o setor e aplicar as penalidades e medidas administrativas decorrentes de ilícitos de trânsito, além das outras competências descritas no artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro.

Veja algumas das responsabilidades da autoridade de trânsito previstas no CTB:

- Aprovar a sinalização da via.
- Autorizar provas ou competições nas vias públicas.
- Autorizar, excepcionalmente, a circulação de veículos com características alteradas.
- Homologar autos de infração, aplicar penalidades e julgar defesas administrativas.



4.2 Jari

A Jari é a Junta Administrativa de Recursos de Infrações. Sua estrutura é vinculada ao órgão de trânsito e é tão indispensável quanto este. Sem a Jari, serão inválidas todas as autuações das quais decorrerem recursos administrativos. Se não houver instância para julgá-los, impossível sua subsistência, independentemente do mérito do recurso.

A criação da Jari não implica necessariamente despesa para a administração. Sugere-se que seus membros não sejam remunerados com gratificação, ao menos enquanto não houver demanda que justifique reuniões constantes. Enquanto isso, as reuniões podem ser mensais e condicionadas à existência de processos para apreciação. De qualquer forma, as despesas com a Jari devem ter amparo legal.

O instrumento adequado para definição de composição e funcionamento da Jari é o decreto, desde que haja lei anterior autorizadora de sua criação. Assim haverá maior celeridade para adequações e eventuais mudanças, o que não ocorre quando sua composição deriva de lei. A autorização para a criação da Jari pode ser incluída na própria lei que der a conformação ao órgão de trânsito.

4.2.1 Nomeação dos membros da Jari

A nomeação dos integrantes da Jari se dá por meio de portaria do prefeito, devendo constar a identificação da representatividade de cada integrante, observando-se as diretrizes estabelecidas na Resolução do Contran nº 357/2010.



4.2.2 Regimento da Jari

O Regimento da Jari deve ser elaborado pelos próprios membros e submetido à homologação do executivo municipal. Seu conteúdo não deve exorbitar da competência legal. Deve tratar apenas das questões operacionais da junta de forma objetiva e singela. Também, devem ser evitados itens do processo de julgamento, pois já estão estabelecidos em lei e nas resoluções do Contran.

4.3 Procedimentos para integração

Após a conclusão da organização da estrutura de trânsito, o Município deve encaminhar toda a documentação ao Cetran, via requerimento, solicitando a integração ao sistema.

O Cetran fará o exame da legislação municipal e, caso necessário, solicitará a complementação. Ao julgar de acordo, agendará vistoria no Município para certificar-se da regularidade das informações. Após esses procedimentos, a documentação será remetida ao Denatran para o cadastramento definitivo.

No site da CNM é possível acessar a cartilha de municipalização de trânsito que contém modelos e subsídios para auxiliar na elaboração dos documentos citados anteriormente.

ATENÇÃO!

Para maior segurança, os documentos devem ser encaminhados através de AR (aviso de recebimento).

Se a entrega for feita pessoalmente no Cetran, isso deve ser feito mediante protocolo.



Os procedimentos adequados para o cadastramento dos Municípios e integração do Sistema Nacional de Trânsito estão previstos na Resolução Contran nº 296, de 28 de outubro de 2007.

4.4 Manutenção das atividades

Após sua integração ao Sistema Nacional de Trânsito, o Município estará apto a realizar as tarefas atribuídas no art. 24, do CTB. E a efetividade de suas ações, incluindo o regular funcionamento da Jari, será fiscalizada pelo Conselho Estadual de Trânsito.

Importante destacar que em caso de alterações da autoridade de trânsito ou de composição da Jari, estas devem ser comunicadas ao Cetran.

4.5 A educação de trânsito

Educação de trânsito é o conjunto de ações integradas para a consolidação de cultura e valores compatíveis com a convivência segura e racional de pessoas, animais e veículos no espaço público.

O atual quadro de violência no trânsito pede medidas urgentes, objetivas e profundas, de modo a reverter o índice de acidentalidade e mortes nas vias públicas. E, sem dúvida, a saída passa obrigatoriamente pela educação. O esforço deve se dar entre os três níveis de governo, de forma integrada, solidária e articulada com a sociedade. Deve haver um planejamento nacional, com estabelecimento de metas, metodologia e definição de competências para ações encadeadas do aparelho estatal. É preciso maximizar os esforços, evitando as ações esparsas e individualizadas, sob pena de termos resultados ineficientes e superficiais.



IMPORTANTE!

O Código de Trânsito Brasileiro determina que é obrigação do Município promover e participar de projetos e programas de educação e segurança de trânsito, de acordo com as diretrizes estabelecidas pelo Contran (art. 24, XV). E acrescenta que é obrigatória a existência de coordenação educacional em cada órgão ou entidade componente do Sistema Nacional de Trânsito (art. 74, § 1).

Para melhor executar essa tarefa, o órgão municipal de trânsito pode também atuar em parceria com a secretaria municipal de educação, Detran e Cetran. Bem como valer-se das diretrizes do Denatran e Contran, respectivamente, para a educação infantil e ensino fundamental e para as campanhas educativas de trânsito.

SUGESTÃO:

O Município pode criar um programa de educação para o trânsito, voltado às maiores demandas. O programa deve atingir o máximo da população e envolver as entidades do setor, por meio de parcerias. Além disso deve prever atividades que realmente conscientizem a população.

Veja-se o exemplo de um projeto:



Nome do Projeto: **Respeitando a Faixa de Segurança**

PERÍODO Qual será a data em que serão desenvolvidas as ações do projeto?	PÚBLICO-ALVO Com quem vou trabalhar?	OBJETIVOS O que pretendo alcançar?	PLANO DE TRABALHO Que meios são adequados à operacionalização?		AVALIAÇÃO De que forma posso acompanhar o processo e verificar seu resultado?
			ESTRATÉGIAS Como penso desenvolver o trabalho?	RECURSOS Que recursos pretendo utilizar?	
Janeiro a julho de 2013.	Alunos (ensino fundamental, ensino médio, EJA), pais, idosos, motoristas e comunidade em geral.	Conscientização sobre a importância da faixa de segurança; Sensibilização dos motoristas para a importância de respeitarem a faixa de pedestres.	Trabalho em conjunto com a secretaria de educação, meios de comunicação e com a sociedade civil. Palestras, leitura em sala de aula, debates, redação e formação de frases. Caminhadas com grupo de alunos e idosos <i>blitz</i> da Polícia Civil.	Pessoal: Profissionais da área (policiais militares, professores, advogados). Material: jornais, revista, caderno, caneta, internet.	Concursos de redação e de frases. Acompanhar os índices de acidentes e autuações. Fazer levantamento estatístico in loco das travessias.

FIQUE DE OLHO NA LEGISLAÇÃO:

- Diretrizes para a educação infantil e ensino fundamental: Portaria do Denatran nº 147/2009;
- Diretrizes para campanhas educativas de trânsito: Resolução do Contran nº 314/2009.

4.6 A engenharia de tráfego e sinalização

Além das atividades de fiscalização e processamento de informações delegadas em convênio, resta ao Município cuidar das questões viárias, por intermédio de competente serviço de engenharia de tráfego, tratadas nos artigos 91 a 95 do CTB.

O Município pode se utilizar de profissionais existentes na administração ou contratar terceiros especializados para serviço específico, quando for o caso; pode solicitar apoio do Detran nas



questões mais complexas; e o contato com Municípios já estruturados é uma outra boa alternativa.

É função do Município, no tocante às vias sob sua jurisdição, controlar e aprovar previamente qualquer projeto de construção que possa influir no sistema viário (art. 95, CTB). Em caso de irregularidade, o responsável pode ser punido com multa, sem prejuízo das cominações cíveis e penais.

Os padrões de engenharia a serem praticados por todos os órgãos e entidades do SNT serão estabelecidos pelo Contran (art. 91 do CTB).

No tocante ao planejamento do trânsito local, cabe ao Município observar o disposto no CTB em seus artigos de 80 a 90 e no Anexo II, que tratam da sinalização.

Da mesma forma, deve valer-se dos parâmetros estabelecidos nas Resoluções do Contran que tratam sobre ondulações transversais, sinais de advertência, entre outras providências.

Ainda quanto à sinalização, vale lembrar que o órgão municipal deve priorizar suas ações de sinalização nos polos atrativos de trânsito. Qualquer comércio, estabelecimento público ou privado, escola, postos de saúde, que possam atrair pessoas e veículos, deve receber atenção, para a garantia da fluidez e segurança do trânsito.

Quanto às áreas de estacionamento, destacam-se as regulamentações dispostas nas resoluções do Contran nº 302, 303 e 304, que tratam das vagas para deficientes físicos e idosos, com suas devidas proporções.

4.6.1 Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito

Lembre-se!

As regras para a sinalização viária, de forma detalhada, estão nos manuais de sinalização elaborados pelo Denatran e aprovados por resoluções do Contran:



- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume I - Sinalização Vertical de Regulamentação.
- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume II - Sinalização Vertical de Advertência.
- Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, Volume IV - Sinalização Horizontal.
- Manual de Procedimentos para o Tratamento de Polos Geradores de Tráfego.

Os manuais podem ser acessados na seção de Trânsito e Mobilidade no site da Confederação Nacional de Municípios: www.cnm.org.br.

ANOTE:

O órgão de trânsito municipal deve possuir inventário com o registro de toda sua sinalização viária (horizontal, vertical e dispositivos auxiliares). Esse controle deve permitir a verificação dos históricos de implantação, manutenção e substituição e será importante, inclusive, para instruir as provas em processos administrativos de trânsito, quando necessárias.

4.7 A fiscalização de trânsito

O CTB atribuiu aos Municípios a tarefa de fiscalizar o trânsito nas vias sob sua jurisdição, no que diz respeito à parada, circulação e estacionamento. Aos Estados cabem as autuações envolvendo as condições de registro, licenciamento e equipamentos dos veículos, além da verificação da habilitação legal dos condutores. Verifica-se, portanto, que a fiscalização se dá de forma compartilhada.



A fiscalização servirá para verificar se o condutor dirige de acordo com as normas legais. Havendo infração, o agente de trânsito deve autuar o infrator, relatando em instrumento próprio as circunstâncias em que ocorreu o ilícito.

ATENÇÃO!

A atividade de fiscalização do trânsito só pode ser realizada por agente efetivamente vinculado à administração municipal. O cargo deve ser criado por meio de lei de iniciativa do Poder Executivo com provimento mediante concurso público.

O CTB, ao qualificar o agente de trânsito, assim se refere:

Art. 280...

§ 4º O agente da autoridade de trânsito competente para lavrar o auto de infração poderá ser servidor, estatutário ou celetista ou, ainda, policial militar designado pela autoridade de trânsito com jurisdição sobre a via no âmbito de sua competência.

4.7.1 Convênios

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.

Assim, os Municípios que optarem pela não contratação de agentes próprios de fiscalização poderão conveniar com a polícia militar para a realização de tal tarefa. 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 (ver Item 5 - Processo Administrativo).



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, III do CTB).

4.7.2 Reciprocidade

Mesmo nos Municípios que possuem agentes próprios de trânsito, é recomendável a assinatura 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.

Exemplo: Caso o agente municipal constate uma infração de estacionamento (competência municipal) e ao abordar o condutor verifique que este não possui CNH (infração de competência do Estado), poderá lavrar os dois autos. O auto relativo à CNH será remetido ao Detran para efetuar os procedimentos de homologação e notificação.

O quadro a seguir mostra como se operam as competências entre os órgãos de trânsito, nas vias municipais, relacionando a autuação e o processo administrativo.

INFRAÇÃO / ART. CTB	COMPETÊNCIA PARA AUTUAR	COMPETÊNCIA PARA JULGAR DEFESA E RECURSO.
Conduzir veículo com equipamento ou acessório proibido (art. 230, XII).	Estado	Detran
Desobedecer às ordens emanadas da autoridade competente de trânsito ou de seus agentes (art. 195).	Estado e Município	Detran ou Órgão Municipal
Avançar o sinal vermelho do semáforo ou de parada obrigatória (art. 208).	Município	Órgão Municipal



Observações:

1. No caso de infração de competência concorrente, a defesa e o recurso administrativo serão julgados pelo órgão que efetivamente efetuou a autuação.
2. 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.

Confira a legislação sobre fiscalização

- Resolução Contran nº 66, de 23 de setembro de 1998, com as alterações da Resolução nº121, de 14 de fevereiro de 2001, instituiu tabela de distribuição de competência dos órgãos executivos de trânsito.
- Portaria Denatran nº 59, de 25 de outubro de 2007, alterada pela Portaria nº 18, de 12 de março de 2008, estabelece os campos de informações que deverão constar do Auto de Infração, os campos facultativos e o preenchimento, para fins de uniformização em todo o território nacional.
- Resolução Contran nº 371 de 10 de dezembro de 2010 aprovou o Manual Brasileiro de Fiscalização de Trânsito.



4.8 A estatística

Uma das atribuições do órgão de trânsito é realizar o acompanhamento estatístico dos eventos que auxiliará no mapeamento, na tomada de providências para redução dos níveis de acidentalidade.

É preciso que os acidentes sejam catalogados, incluindo os locais de risco e a severidade de cada um. Via de regra, o trabalho é feito pelos próprios agentes de trânsito que atendem aos acidentes. Se a polícia militar for credenciada como agente municipal, poderá realizar essa tarefa.

Nos casos de acidentes com danos pessoais ou na ocorrência de crimes de trânsito, o Município terá acesso às informações constantes dos boletins da polícia civil e aos termos circunstanciados da polícia militar.

Importante destacar que, além dos dados estatísticos de acidentes, também devem ser catalogadas as informações importantes relacionadas ao trânsito local, haja vista que esses dados podem auxiliar na resolução de problemas de engenharia e sinalização, bem como justificar futuras campanhas de educação para o trânsito.

ANOTE:

Comece as estatísticas de seu Município buscando dados em anuários disponibilizados pelos Detrans e Denatran, como:

- Evolução da população do Município desde 1998 (ou ano em que foi municipalizado, se for posterior a 1998);
- Evolução do número de condutores desde 1998, separados por sexo e idade, desde 1998 (ou ano em que foi municipalizado, se for posterior a 1998);
- Evolução da frota desde 1998 (ou ano em que foi municipalizado, se for posterior a 1998).



5. O PROCESSO ADMINISTRATIVO

O processo administrativo de trânsito é uma sucessão de procedimentos, ordenados legalmente, que visam à obtenção de um resultado: a confirmação ou não da autuação realizada pelo agente de trânsito, garantida a ampla defesa. Para que o processo ocorra de forma certa, após a lavratura do auto de infração de trânsito, é necessário o cumprimento dos procedimentos abaixo.

5.1 Homologação do Auto de Infração de Trânsito – AIT

O principal instrumento do processo administrativo de trânsito é o auto de infração. Nele, o agente relatará o ocorrido, conforme preceitua o art. 280 do CTB.

Antes de lançar o auto de infração de trânsito – AIT, no sistema informatizado, que originará a notificação ao autuado, a autoridade de trânsito tem a tarefa de homologá-lo, ou seja, julgar sua consistência, conforme determina o art. 281 do CTB. Essa tarefa é indelegável e a ausência de homologação torna o processo nulo.

ATENÇÃO!

A autoridade de trânsito deve ter o controle dos talonários distribuídos aos agentes. Ele deve ser numerado e obedecer aos critérios estabelecidos pela Portaria nº 59/2007 do Denatran.



5.2 Instauração do Processo

A instauração do processo administrativo é ato de ofício da autoridade de trânsito e ocorre logo após o julgamento da consistência do auto de infração. É feita em instrumento próprio, contendo os dados do autuado e a infração cometida.

5.3 Notificação da Autuação da Infração de Trânsito – Nait

Trata-se de ato contínuo à instauração do processo, quando a autoridade de trânsito dará ciência ao proprietário do veículo, informando da autuação e concedendo prazo para apresentação do condutor, se for o caso, e a defesa administrativa.

5.4 Defesa Administrativa

A defesa administrativa deve ser apresentada no órgão de trânsito pelo responsável pela infração, para ser protocolizada e enviada à autoridade de trânsito responsável por seu julgamento. Seu exame conterà relatório sucinto sobre as circunstâncias da infração, seguido da decisão motivada da autoridade. Se deferida, o registro será arquivado. Se indeferida, a autoridade aplicará a penalidade cabível. Nesse último caso, a decisão será lançada no sistema informatizado, gerando uma notificação de imposição de penalidade – NIP.

5.5 Notificação de Imposição de Penalidade – NIP

A notificação será enviada ao responsável pela infração, informando ao proprietário do veículo o resultado do julgamento da defesa, caso tenha sido apresentada, ou a imposição da penalidade à revelia (caso de não ter sido apresentada defesa no prazo legal). Deverão



constar na notificação o prazo e o local para apresentação do recurso administrativo.

5.6 Julgamento de Recursos Administrativos – Jari

O recurso será apresentado no órgão autuador, que fará a instrução e enviará à Jari, para julgamento, sendo esta soberana em suas decisões.

Após a decisão da junta, o recorrente e a autoridade tomarão conhecimento do resultado do julgamento através da Notificação de Julgamento da Jari – NJJ. Caso haja inconformidade com a decisão, existe a possibilidade de recurso final ao CET.

Após a apreciação desse recurso, encerra-se a instância administrativa. Se confirmadas, as penalidades serão lançadas no prontuário do responsável.

REGISTRE!

O processo administrativo é tratado na Resolução nº 363, de 28 de outubro de 2010, do Contran.

Os órgãos de trânsito precisam de sistemas operacionais informatizados para lançamento dos autos de infração e compensação de multas. Podem utilizar, por convênio, os sistemas dos Detrans e também acessar diretamente o sistema operacional do Denatran – Renainf.



6. FINANCIAMENTO DAS ATIVIDADES

6.1 Aplicação da Receita das Multas

A receita do Município originada de multas deve ser aplicada **exclusivamente** em sinalização, engenharia de tráfego, de campo, policiamento, fiscalização e educação de trânsito (CTB, art. 320 e Resolução do Contran nº 191, de 16 de fevereiro de 2006). Os valores necessários para atender às despesas das atividades de trânsito devem ser consignados no orçamento do Município.

IMPORTANTE!

- O percentual de 5% da receita da multa deve ser destinado ao Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito – Funset.
- A Portaria nº 11/2008 do Denatran determinou a responsabilidade para o repasse do valor arrecadado das multas e das informações ao Detran.
- O Município não necessita enviar mensalmente ao Denatran os valores do Funset. Os valores serão deduzidos e remetidos pelo Detran à conta de âmbito nacional destinado à segurança e educação de trânsito (CTB, art. 320, parágrafo único).



6.2 Convênios para Ações Conjuntas

Existe a possibilidade de o Município elaborar projetos a serem financiados com recursos do Funset, nos termos das normas elaboradas pelo Denatran. Os projetos devem envolver, obrigatoriamente, ações de educação e segurança de trânsito.



7. BOAS PRÁTICAS

7.1 Educação para o Trânsito

O Prêmio Denatran de Educação no Trânsito, anualmente, elege os melhores trabalhos produzidos sobre o tema **trânsito**, com o objetivo de incentivar diversos setores da sociedade a refletirem sobre aspectos relativos à segurança, ao respeito e à cidadania no trânsito, podendo servir como subsídio para as ações de outros órgãos.

Entre os destaques de 2011, estiveram o “Programa de prevenção ao álcool e eventos relacionados ao trauma em jovens”, da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas/SP e o projeto pedagógico “Trânsito começa na educação”, da educadora Gracia Maria Martins Cambi, de Araçatuba/PR.

Vale a pena conferir. Acesse os projetos no site do denatran: www.denatran.gov.br, no *link* “Prêmio Denatran”.

7.2 Ciclovias

A construção de ciclovias e ciclofaixas é uma ótima ação a ser realizada pelos órgãos de trânsito. Seja para lazer ou para deslocamento ao trabalho, elas dão segurança aos usuários. Andar de bicicleta faz bem para a saúde, não polui o meio ambiente e não custa caro. Municípios das regiões do Vale dos Sinos e Paranhana, no Rio Grande do Sul, são exemplos de pioneirismo na construção de espaços destinados aos ciclistas.



7.2.1 Campo Bom/RS

Em 1977, Campo Bom se tornou a primeira cidade da América Latina a ter uma ciclovia. Atualmente, são 18 quilômetros divididos em oito trechos, sendo um na área central e outros sete nos bairros, sendo que a extensão poderá chegar ao dobro, por causa do plano diretor de mobilidade urbana.

Desde 2009, a ciclovia vem recebendo uma série de investimentos, como iluminação, plantação de árvores, revitalização da área central, floreiras, bancos, lixeiras e pergolados, além de sinalização adequada.

No vídeo disponível no *You Tube*, está o relato dos habitantes do Município com a experiência das ciclovias. Veja: <http://www.youtube.com/watch?v=wCgJPTRQc8w>.

7.2.2 Parobé/RS

A prefeitura encaminhou projeto pleiteando verba de R\$ 1 milhão do Ministério das Cidades, com contrapartida do Município de R\$ 100 mil. A ideia central é a construção de uma ciclovia ligando Parobé/RS ao Município vizinho de Taquara/RS, atravessando a Avenida das Nações. O local foi escolhido por ser o principal trajeto de trabalhadores do ramo calçadista.

A seguir, como modelo, estão apresentadas, pelo Município, as informações (justificativa e objeto) do projeto que está em fase de repasse de valores.



7.2.2.1 Justificativa

O Município de Parobé/RS pertence à região metropolitana da grande Porto Alegre.

Conforme estimativa do IBGE, ano de 2009, a população atual do Município é de 51.634 habitantes.

Há 20 anos, próximo da época de sua emancipação política e administrativa, a população era de apenas 9 mil habitantes; porém, com a expansão do setor calçadista, que é a principal atividade econômica do Município, houve a migração de milhares de famílias de baixa renda de outras regiões do Estado em busca de emprego em Parobé/RS.

Com o rápido crescimento, houve a ocupação da cidade, de forma desordenada, sem a estrutura adequada e segura, principalmente das condições viárias. Desta forma, é preciso buscar, de forma urgente, a solução para estes problemas, com a realização de obras de melhoria viárias, com a construção de passeios, ciclovias, rebaiamento de guias, sinalização horizontal e vertical, para evitarmos acidentes e fatalidades que ocorrem com bastante frequência.

Para que possamos obter os melhores resultados possíveis, destacamos nesta proposta as prioridades mais urgentes, conforme segue: construção de ciclovia, passeios, sinalização vertical e horizontal, do bairro Guarujá até a ponte da divisa com o Município de Taquara/RS. Nesse trecho, a falta tanto de ciclovias como de passeios, passarela, sinalização e redutores de velocidade tem causado muitos acidentes (uma média de 20 por mês, com 7 óbitos mensais por atropelamento de ciclistas e pedestres).

Em consequência da crise do setor calçadista, o Município teve queda de arrecadação, ficando impossível realizar as obras necessárias com recursos próprios, sendo de fundamental importância a obtenção de recursos através deste programa, para que sejam rea-



lizadas obras de melhorias das condições viárias que, associadas ao trabalho de Educação no trânsito, proporcionarão a redução de acidentes, segurança e acessibilidade para pedestres, ciclistas, cadeirantes e condutores de veículos.

7.2.2.2 *Objeto*

Melhoria das condições viárias para redução de acidentes, compreendendo a implantação de passeios e ciclovias no bairro Guarujá até a ponte de divisa de Parobé/RS e Taquara/RS.

7.3 Sinalização

Inúmeros são os exemplos de exitosas ações municipais que trazem bons resultados em relação à sinalização. Citaremos dois:

O primeiro vem do Rio Grande do Sul: a Empresa Pública de Transporte e Circulação de Porto Alegre – EPTC, que auxiliou na sinalização vertical de muitos Municípios do interior, com a doação de placas usadas, que já não eram mais utilizadas e faziam parte do acervo de bens inservíveis do Município de Porto Alegre/RS.

Essas placas, após serem reformadas e pintadas, voltaram às ruas para integrar novos sistemas de sinalização, evitando custos ao erário municipal. Ou seja, Municípios menores podem analisar essa viabilidade, partindo da experiência dos Municípios de grande porte, pois a economia para aquisição do material é considerável. E, em relação aos Municípios maiores, estes devem levar em consideração a possibilidade de reutilização das placas substituídas.

O segundo exemplo refere-se à implantação de sinalização turística no Município de Irati/PR, por meio de 42 placas de sinalização refletivas. O projeto recebeu subsídios federais no valor de R\$ 147.506,12.



A sinalização turística é fundamental, pois identifica e situa motoristas e pedestres sobre os locais mais importantes da cidade. Visitantes que passarem pelo Município não terão dificuldades na localização ou deslocamento.

Vale lembrar que, com tantos eventos importantes previstos para ocorrer no Brasil, nos próximos anos, ganha relevância a implantação de sinalização turística.

Acompanhe no *site* do Ministério das Cidades os editais para
financiamento de projetos municipais
www.convenios.gov.br/siconv



8. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A função do Município no SNT, denominada de “municipalização do trânsito”, deve ser entendida como um regime de colaboração entre os três níveis de governo, em que cada um faz sua parte e todos, juntos, trabalham pelo trânsito em condições seguras e em defesa da vida. O cumprimento das obrigações de cada um não é uma facilidade, mas um imperativo legal.

Ao contrário do que acontecia na vigência do código de trânsito anterior, com a Lei nº 9503/1997, os Municípios passaram a ser importantes atores de um processo integrado em nível nacional, instrumentalizados para o poder.

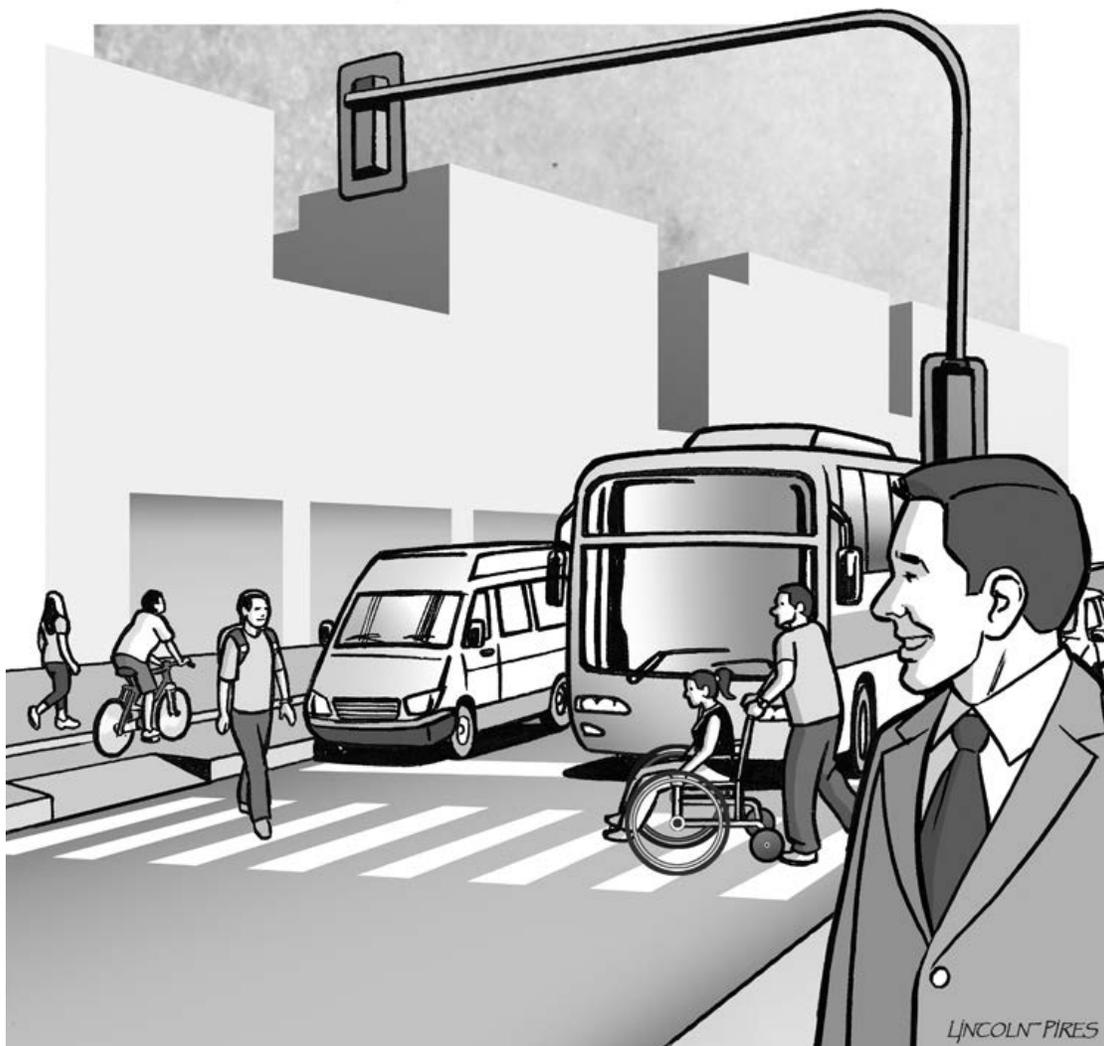
As responsabilidades atribuídas aos Municípios, apesar de trabalhosas, são importantes, pois tratam de assuntos de interesse local.

Por outro lado, é oportuno salientar que, ao “municipalizar” o trânsito, o Município deve avaliar sua realidade e peculiaridades, evitando, assim, estruturas complexas e onerosas. O aproveitamento da estrutura existente e as parcerias fazem parte das boas práticas a serem recomendadas.

Ainda assim, alertamos que a CNM possui setor específico de suporte à tarefa de integração dos Municípios ao SNT, orientando-os sobre as melhores formas a serem adotadas – dentro da filosofia de eficiência e racionalidade. E mesmo após a integração do Município, a CNM presta suporte técnico e institucional às ações de trânsito, atendendo a sua missão em auxiliá-los.



PARTE II – MOBILIDADE



1. INTRODUÇÃO

A Lei nº 12.586, de 03 de janeiro de 2012, instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, traduzindo a necessidade histórica de consolidação de um instrumento voltado à forma de crescimento das cidades e à garantia de locomoção das pessoas.

Sua eficácia dependerá da competência do Estado em sensibilizar a sociedade sobre sua importância e fazer dela uma prioridade. Os Municípios ganharam papel relevante e terão que implantar seus planos locais de mobilidade até o mês de abril de 2015. Os que não cumprirem essa missão não receberão subsídios financeiros da União.

A seguir, apresentamos resumidamente os principais aspectos da lei, juntamente com seus objetivos, e destacamos o que pode ser considerado como seus principais méritos e defeitos.

Considerando o papel fundamental dos Municípios na nova lei, a CNM estará preparando minucioso estudo, considerando os detalhes da norma e fornecendo orientação sobre a melhor forma de aplicação.



2. ASPECTOS GERAIS DA LEI DE MOBILIDADE URBANA

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

De outro lado, as diretrizes de orientação da Política Nacional de Mobilidade Urbana contemplam a integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo nos três níveis de governo.

Ainda como diretriz, está a integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. Também são apresentadas diretrizes para a regulação dos serviços de transporte público coletivo, os direitos dos usuários e as atribuições partilhadas da União, Estados e Municípios.

2.1 Objetivos

A Lei estabelece parâmetros e instrumentos para a execução da política de mobilidade urbana, pelos Municípios, de modo a promover o acesso universal à cidade e contribuir para o desenvolvimento urbano sustentável.



Tais instrumentos visam à introdução de marco regulatório dos serviços de transportes públicos, defendem o interesse dos usuários dos serviços de transporte coletivo, a consolidação da gestão democrática das políticas públicas e o estabelecimento de um regime de colaboração entre os três níveis de governo nas ações de mobilidade urbana.

Com tais mecanismos, a Lei cria condições para a redução das desigualdades, promoção da inclusão social e promoção do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais. Além disso, busca proporcionar melhoria nas condições urbanas da população, no que se refere à acessibilidade e à mobilidade e à promoção do desenvolvimento sustentável com a minimização dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades.

2.2 Aspectos Positivos e Negativos da Lei

2.2.1 Positivos

- Controle do crescimento dos Municípios quanto à mobilidade urbana;
- Ampliação do número de Municípios com obrigatoriedade de criar planos de mobilidade (hoje, a partir de 20 mil habitantes, antes, pelo Estatuto das Cidades, a partir de 500 mil habitantes);
- Integração dos planos de mobilidade com os planos diretores;
- Valorização do transporte coletivo público e de veículos de propulsão humana em detrimento dos automóveis;
- Possibilidade de destinação de recursos federais para os Municípios.



2.2.2 Negativos

- Falta de uma definição clara e de um comprometimento formal da União com relação à cobertura financeira para execução dos projetos municipais;
- A proibição de incorporação dos subsídios nos custos da tarifa é um equívoco. A lei prevê que os subsídios tenham custeio extratarifário. O mais lógico é a política tarifária, definida na licitação do serviço, já comportar os custos e as isenções previstas;
- 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 de veículos novos e ao modelo econômico dependente da indústria automobilística. Ademais, não se vislumbra que tipo de tributo pode ser cobrado pelos Municípios;
- 3.915 Municípios ficam fora do alcance da lei, por terem menos de 20 mil habitantes. Isso precisa ser avaliado porque, depois que os Municípios têm suas estruturas comprometidas, fica difícil a reversão;
- Falta de atribuição de responsabilidades específicas aos órgãos rodoviários com relação às rodovias que cortam os perímetros urbanos.



3. DIREITOS E OBRIGAÇÕES DOS MUNICÍPIOS

Os Municípios terão que implantar seus planos de mobilidade urbana, constituindo-se os mesmos em instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Atribuições dos Municípios (art. 18 da Lei 12.586/2012)

- planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano;
- prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
- capacitar pessoas e envolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município .

O plano de mobilidade urbana deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes expostas na lei federal, relacionados aos serviços de transporte público coletivo, circulação viária, infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade e a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados.

Também devem merecer relevo a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária, os polos geradores de viagens, as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos e as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada.



Por fim, os Municípios não podem se descuidar de estabelecer mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana e a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do plano de mobilidade urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

O plano de mobilidade urbana deverá ser elaborado, conforme a lei federal, em Municípios acima de 20 mil habitantes e em todos os demais Municípios obrigados na forma da lei local. O plano deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido.

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.

ATENÇÃO:

Quanto aos prazos, o plano de mobilidade urbana deverá ser integrado ao plano diretor municipal, existente ou em elaboração, no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência da lei federal, ou seja, em abril de 2015.

No final desse prazo, os que não adotarem a providência ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até o atendimento da exigência.

Vale ressaltar, ainda, que os Municípios devem fazer constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.







www.cnm.org.br

Patrocínio:

