

Política Nacional de Mobilidade: Objetivos e Diretrizes

VANESSA SANAE IWAMOTO



Caros alunos,

Esse ebook é um pdf interativo. Para conseguir acessar todos os seus recursos, é recomendada a utilização do programa Adobe Reader 11.

Caso não tenha o programa instalado em seu computador, segue o link para download:

<http://get.adobe.com/br/reader/>

Para conseguir acessar os outros materiais como vídeos e sites, é necessário também a conexão com a internet.

O menu interativo leva-os aos diversos capítulos desse ebook, enquanto as setas laterais podem lhe redirecionar ao índice ou às páginas anteriores e posteriores.

Nesse *pdf*, o professor da disciplina, através de textos próprios ou de outros autores, tece comentários, disponibiliza links, vídeos e outros materiais que complementarão o seu estudo.

Para acessar esse material e utilizar o arquivo de maneira completa, explore seus elementos, clicando em botões como flechas, linhas, caixas de texto, círculos, palavras em destaque e descubra, através dessa interação, que o conhecimento está disponível nas mais diversas ferramentas.

Boa leitura!

SUMÁRIO



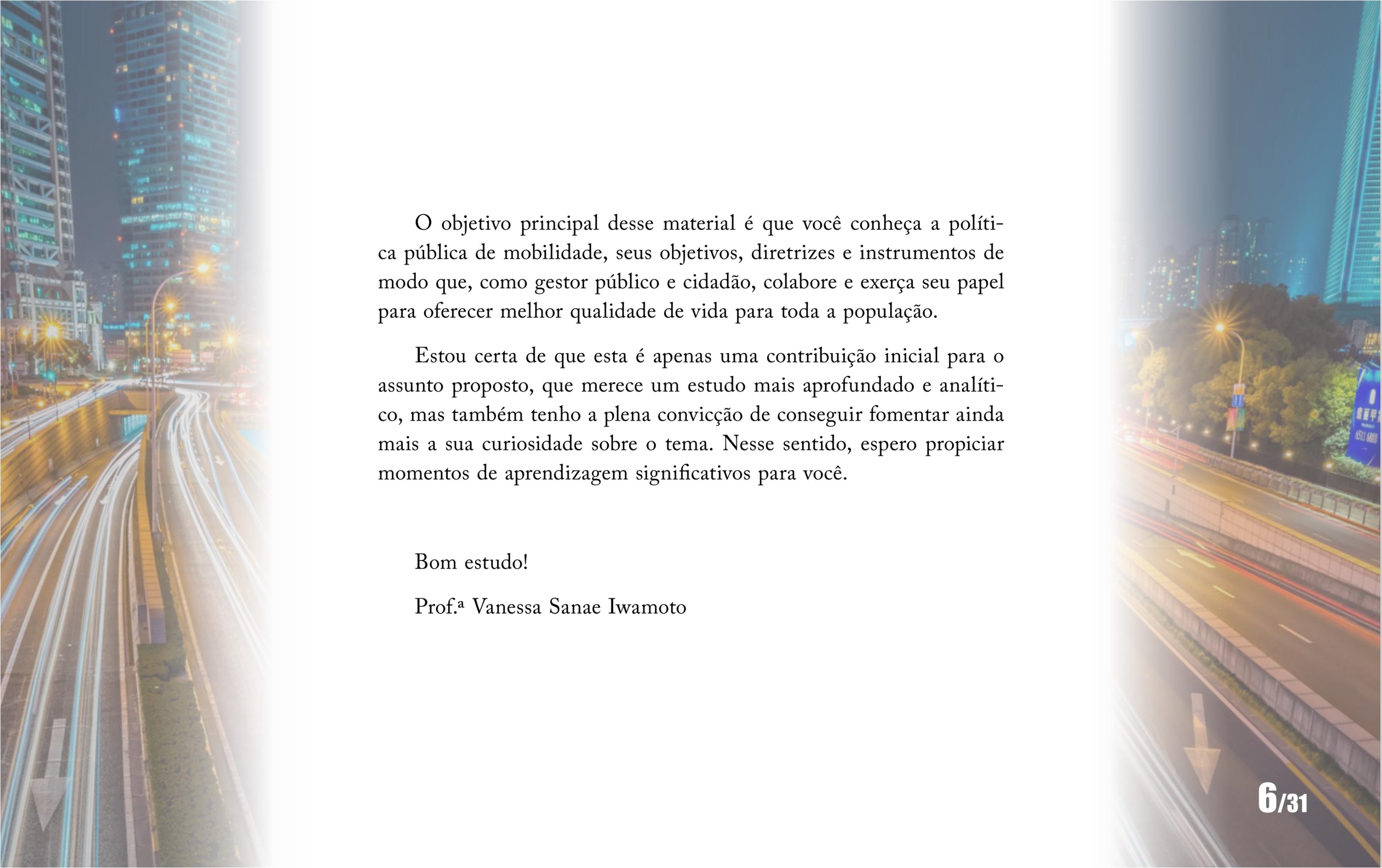
Apresentação

Caro Aluno,

É com satisfação que apresento a você este material complementar sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei Federal n. 12.587/2012. O que essa Lei trouxe de novo para as cidades será mostrado no conteúdo desse material.

A mobilidade urbana é uma grande preocupação para o planejamento urbano das cidades, devido aos transtornos que gera, se mal edificada na concepção de plano. Isso faz com que os gestores públicos enfrentem o desafio de apresentar soluções, principalmente para o fato de que a cada ano milhões de novos veículos circulam pelas vias do país, além da frota atual. Este crescimento da motorização da sociedade brasileira traz consigo alguns contratempos, principalmente ao ambiente urbano.

A Lei n. 12.587/12, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, determina para os municípios a tarefa de elaborar e executar a política de mobilidade urbana, por meio do planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei n. 10.257/01), o instrumento fundamental para o crescimento sustentável das cidades brasileiras.



O objetivo principal desse material é que você conheça a política pública de mobilidade, seus objetivos, diretrizes e instrumentos de modo que, como gestor público e cidadão, colabore e exerça seu papel para oferecer melhor qualidade de vida para toda a população.

Estou certa de que esta é apenas uma contribuição inicial para o assunto proposto, que merece um estudo mais aprofundado e analítico, mas também tenho a plena convicção de conseguir fomentar ainda mais a sua curiosidade sobre o tema. Nesse sentido, espero propiciar momentos de aprendizagem significativos para você.

Bom estudo!

Prof.^a Vanessa Sanae Iwamoto

1. Mobilidade urbana e desenvolvimento urbano

Na correria do dia a dia para cumprir uma série de atividades comuns à maior parte dos moradores das áreas urbanas, como trabalhar, estudar, fazer compras, levar filhos na escola, ir à academia, cuidar da casa, sair com os amigos e tantas outras, não prestamos atenção no quanto somos peças fundamentais para o desenvolvimento das cidades.

As atividades comuns de um determinado grupo de pessoas que vive no mesmo espaço urbano é responsável por direcionar parte das decisões a respeito do planejamento de uma cidade. Estes hábitos e costumes refletem diretamente no sistema de transporte, um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano.

Com o crescimento desordenado das cidades, o transporte urbano sofre reflexos negativos que incidem em aspectos como aumento do tempo de viagem gerado pelos congestionamentos, superlotação, falta de acessibilidade, custo alto da passagem, fazendo com que o transporte público fique cada vez mais desacreditado.

Em consequência, os moradores procuram meios de transporte mais acessíveis, mais rápidos, gerando um aumento do número de automóveis particulares e o surgimento de modos alternativos ao transporte público, tais como *vans* e moto táxis.

Com o número cada vez maior de veículos particulares nas ruas, os problemas com congestionamentos se agravam e geram pressão política por maior capacidade de tráfego das vias.

Veja na Imagem 1 uma representação do espaço ocupado na via por 50 pessoas em três modalidades diferentes de transporte. Esta foto foi utilizada em uma campanha realizada pela Prefeitura de Munique, na Alemanha, para incentivar o uso de bicicletas e transporte público.

Imagem 1 - espaço ocupado na via por 50 pessoas em três modalidades diferentes de transporte

ESPAÇO X MOBILIDADE



50 BIKES

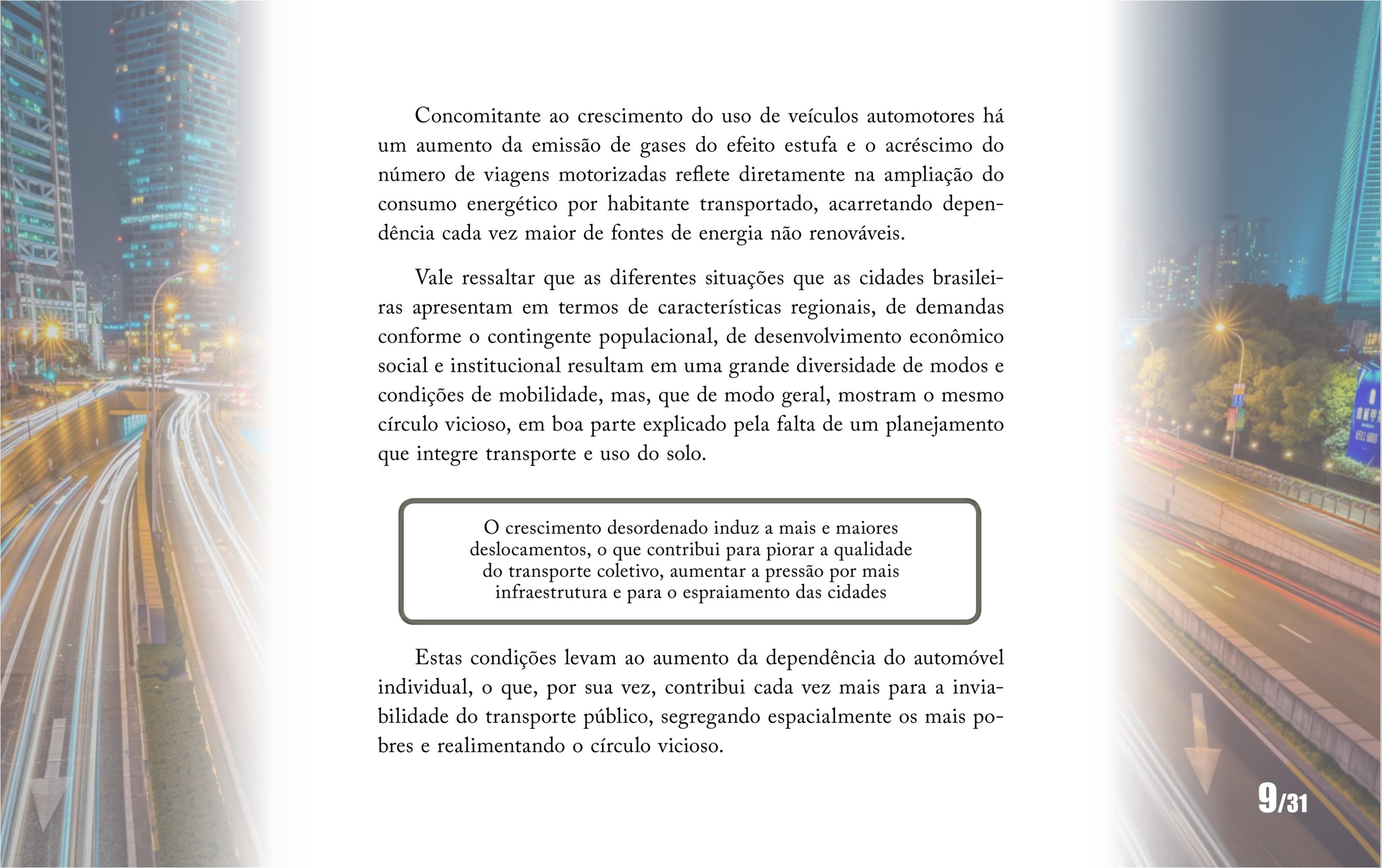


50 CARROS



**50 passageiros
num ônibus**

Fonte: Prefeitura de Munique, 2011.

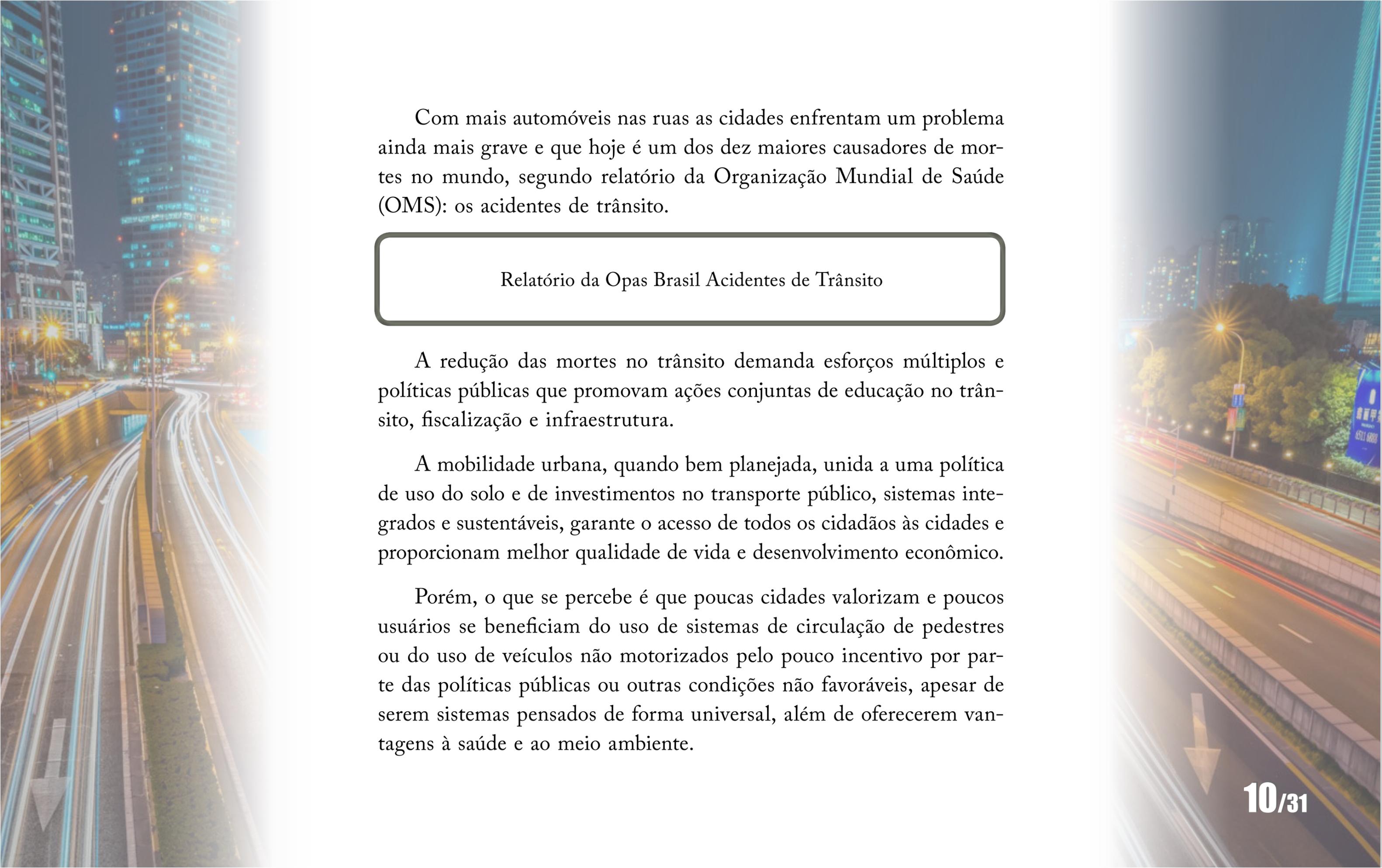


Concomitante ao crescimento do uso de veículos automotores há um aumento da emissão de gases do efeito estufa e o acréscimo do número de viagens motorizadas reflete diretamente na ampliação do consumo energético por habitante transportado, acarretando dependência cada vez maior de fontes de energia não renováveis.

Vale ressaltar que as diferentes situações que as cidades brasileiras apresentam em termos de características regionais, de demandas conforme o contingente populacional, de desenvolvimento econômico social e institucional resultam em uma grande diversidade de modos e condições de mobilidade, mas, que de modo geral, mostram o mesmo círculo vicioso, em boa parte explicado pela falta de um planejamento que integre transporte e uso do solo.

O crescimento desordenado induz a mais e maiores deslocamentos, o que contribui para piorar a qualidade do transporte coletivo, aumentar a pressão por mais infraestrutura e para o espraiamento das cidades

Estas condições levam ao aumento da dependência do automóvel individual, o que, por sua vez, contribui cada vez mais para a inviabilidade do transporte público, segregando espacialmente os mais pobres e realimentando o círculo vicioso.



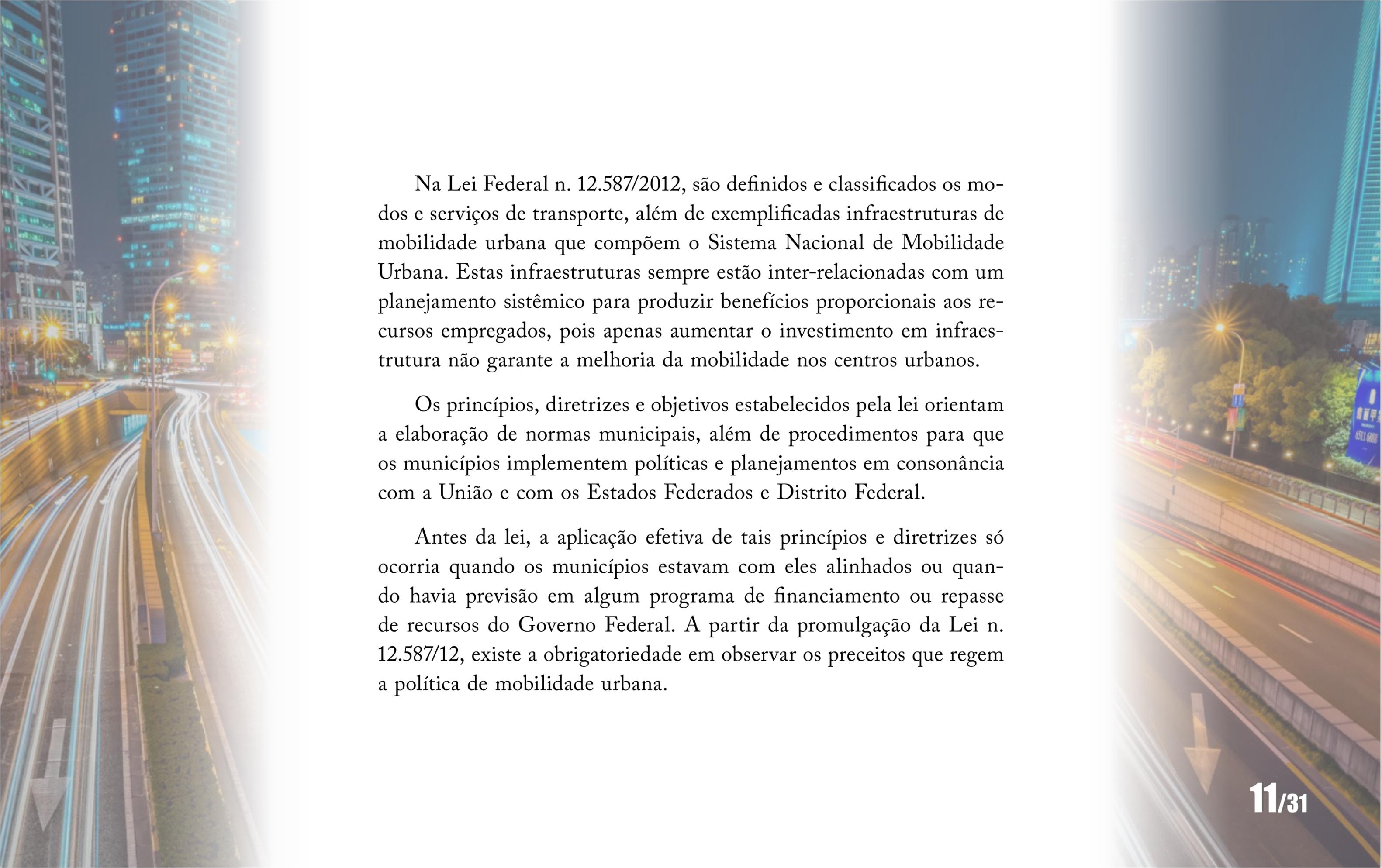
Com mais automóveis nas ruas as cidades enfrentam um problema ainda mais grave e que hoje é um dos dez maiores causadores de mortes no mundo, segundo relatório da Organização Mundial de Saúde (OMS): os acidentes de trânsito.

Relatório da Opas Brasil Acidentes de Trânsito

A redução das mortes no trânsito demanda esforços múltiplos e políticas públicas que promovam ações conjuntas de educação no trânsito, fiscalização e infraestrutura.

A mobilidade urbana, quando bem planejada, unida a uma política de uso do solo e de investimentos no transporte público, sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso de todos os cidadãos às cidades e proporcionam melhor qualidade de vida e desenvolvimento econômico.

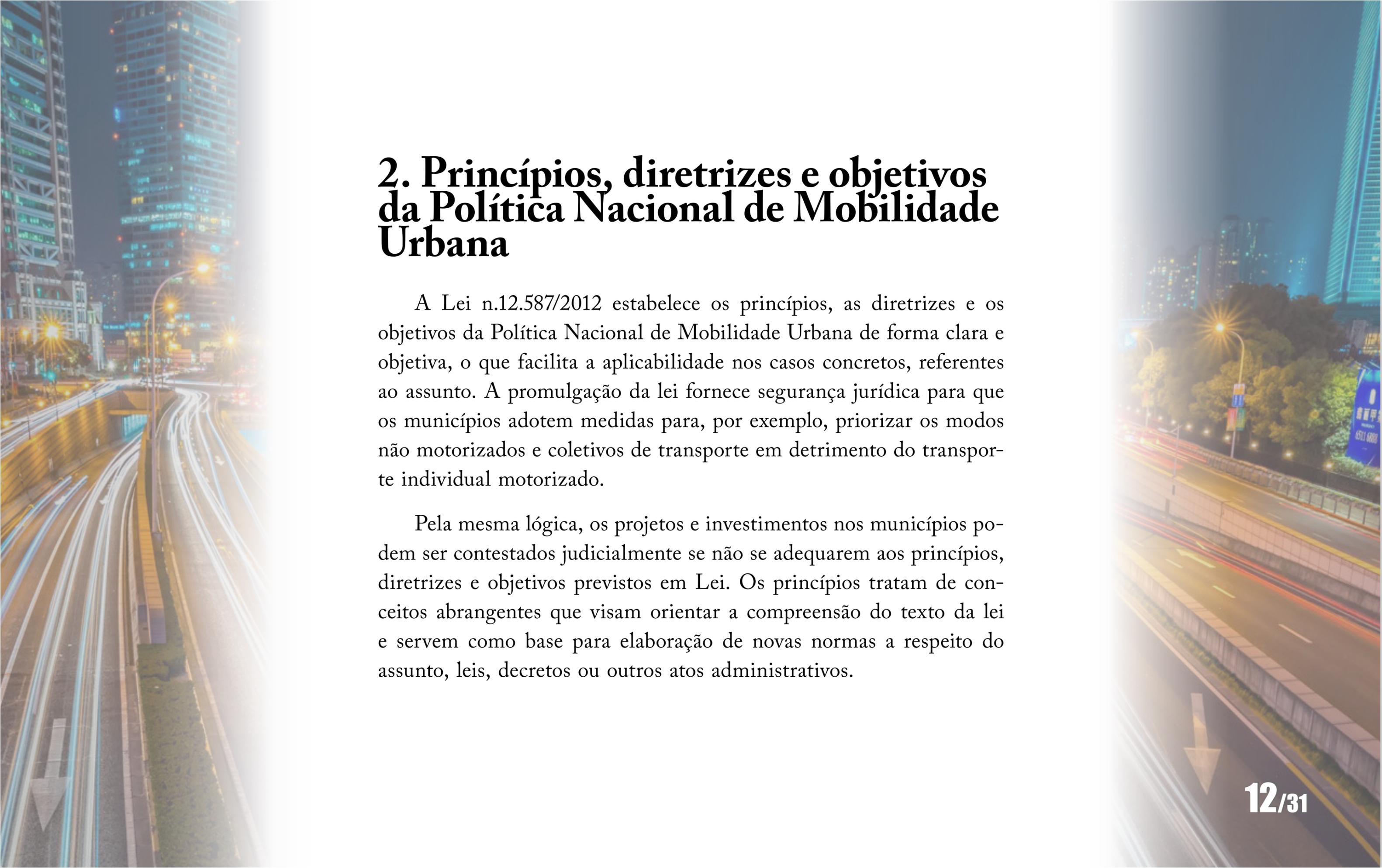
Porém, o que se percebe é que poucas cidades valorizam e poucos usuários se beneficiam do uso de sistemas de circulação de pedestres ou do uso de veículos não motorizados pelo pouco incentivo por parte das políticas públicas ou outras condições não favoráveis, apesar de serem sistemas pensados de forma universal, além de oferecerem vantagens à saúde e ao meio ambiente.



Na Lei Federal n. 12.587/2012, são definidos e classificados os modos e serviços de transporte, além de exemplificadas infraestruturas de mobilidade urbana que compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Estas infraestruturas sempre estão inter-relacionadas com um planejamento sistêmico para produzir benefícios proporcionais aos recursos empregados, pois apenas aumentar o investimento em infraestrutura não garante a melhoria da mobilidade nos centros urbanos.

Os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela lei orientam a elaboração de normas municipais, além de procedimentos para que os municípios implementem políticas e planejamentos em consonância com a União e com os Estados Federados e Distrito Federal.

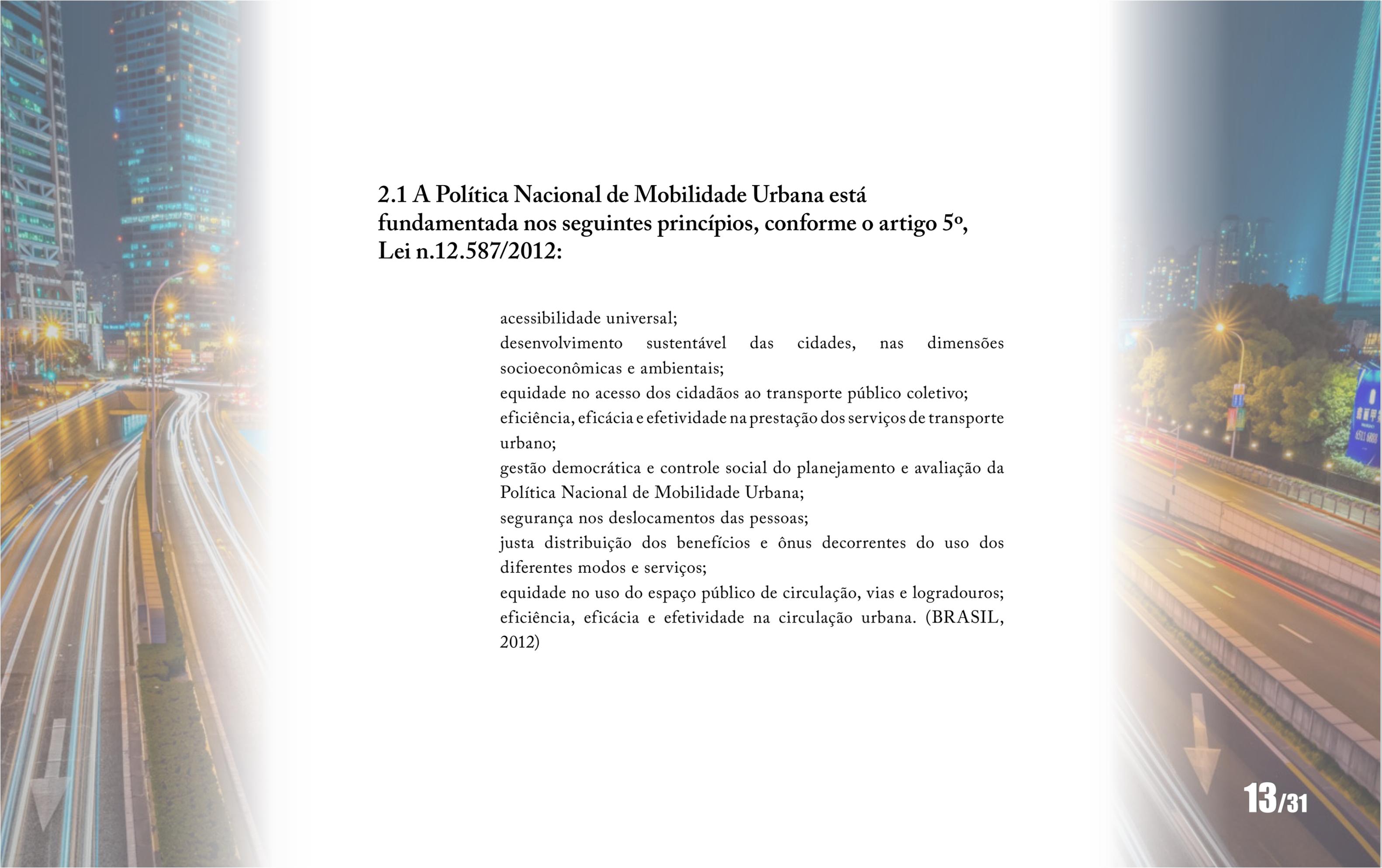
Antes da lei, a aplicação efetiva de tais princípios e diretrizes só ocorria quando os municípios estavam com eles alinhados ou quando havia previsão em algum programa de financiamento ou repasse de recursos do Governo Federal. A partir da promulgação da Lei n. 12.587/12, existe a obrigatoriedade em observar os preceitos que regem a política de mobilidade urbana.



2. Princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana

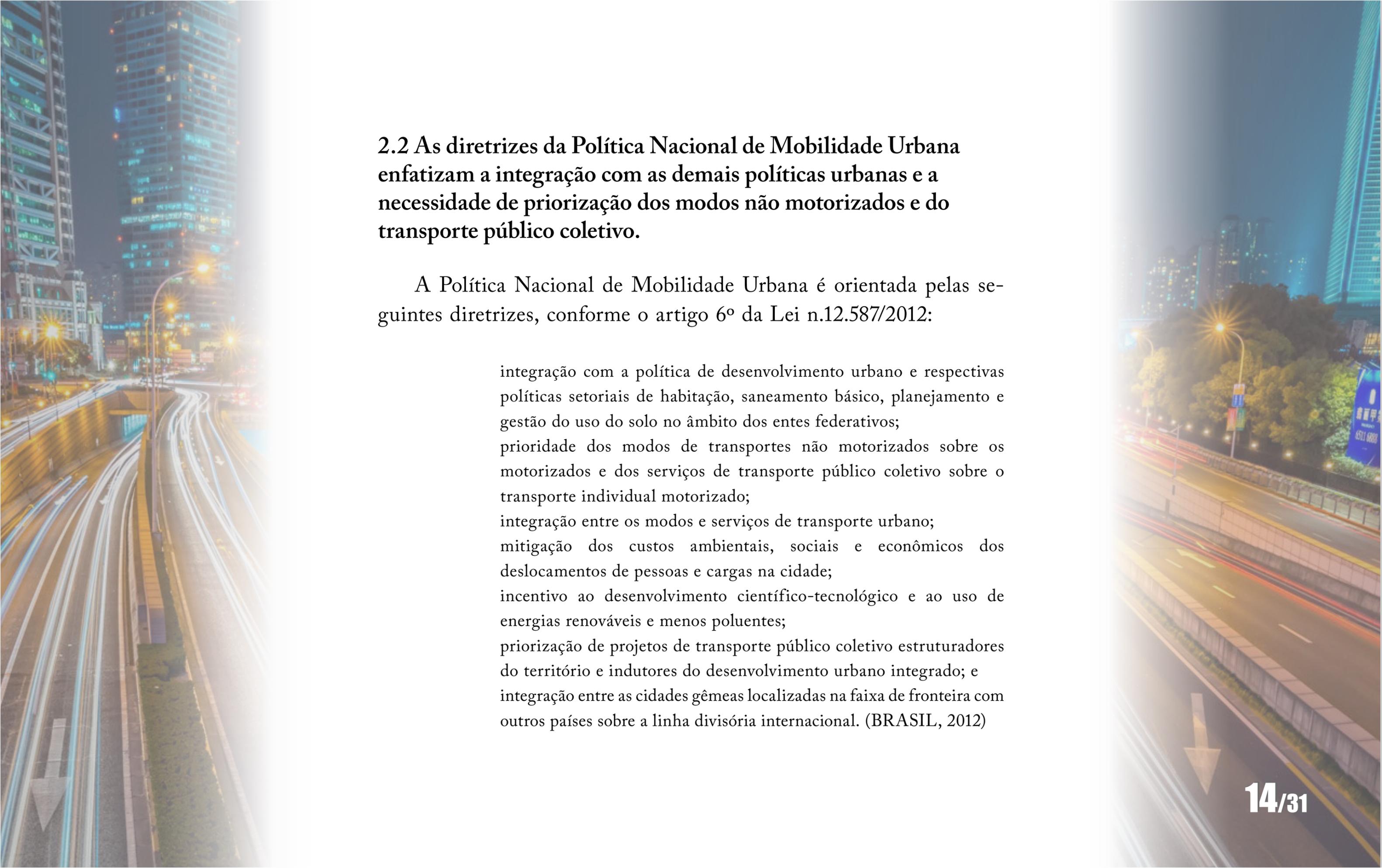
A Lei n.12.587/2012 estabelece os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana de forma clara e objetiva, o que facilita a aplicabilidade nos casos concretos, referentes ao assunto. A promulgação da lei fornece segurança jurídica para que os municípios adotem medidas para, por exemplo, priorizar os modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento do transporte individual motorizado.

Pela mesma lógica, os projetos e investimentos nos municípios podem ser contestados judicialmente se não se adequarem aos princípios, diretrizes e objetivos previstos em Lei. Os princípios tratam de conceitos abrangentes que visam orientar a compreensão do texto da lei e servem como base para elaboração de novas normas a respeito do assunto, leis, decretos ou outros atos administrativos.



2.1 A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios, conforme o artigo 5º, Lei n.12.587/2012:

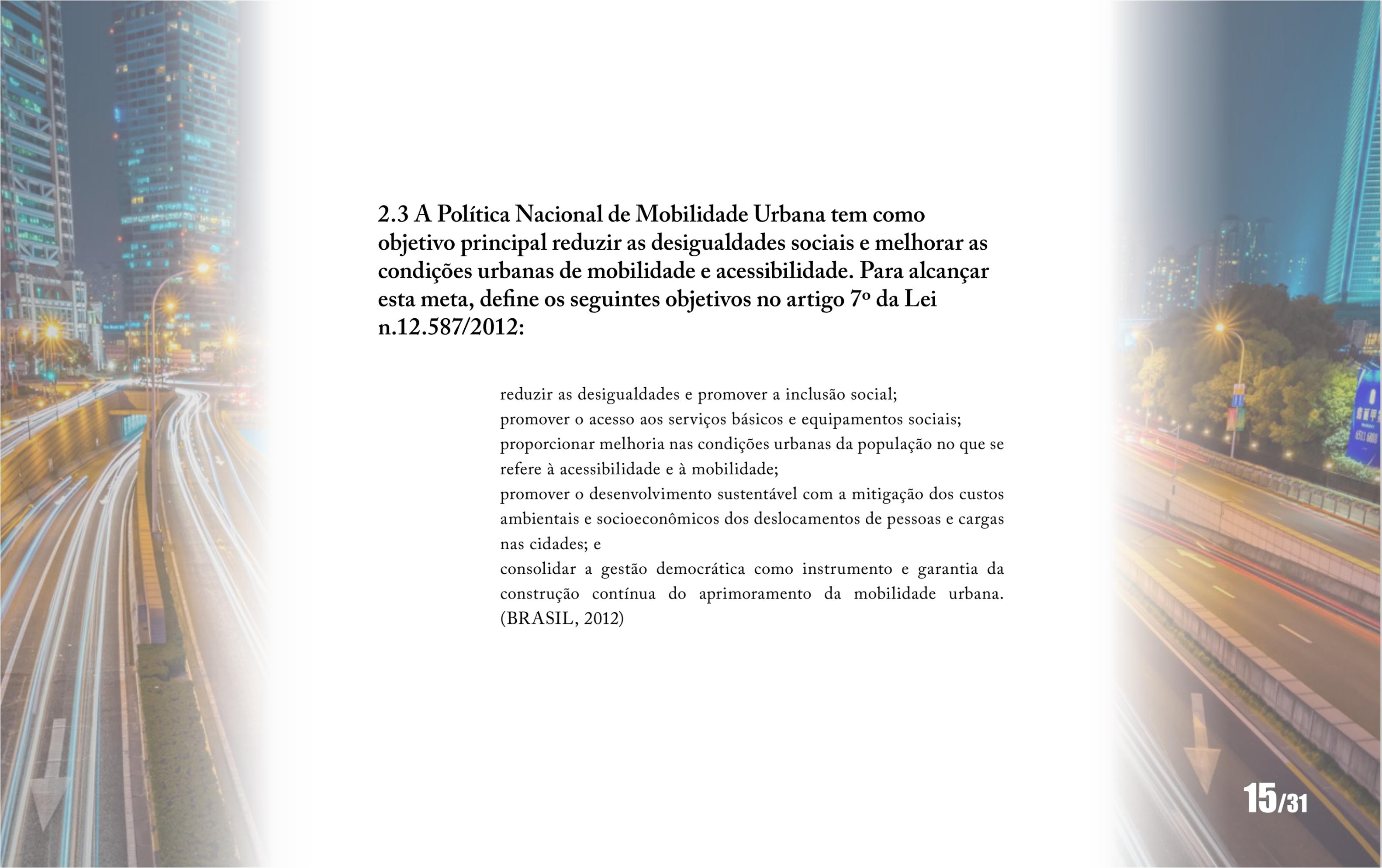
- acessibilidade universal;
- desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- segurança nos deslocamentos das pessoas;
- justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (BRASIL, 2012)



2.2 As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana enfatizam a integração com as demais políticas urbanas e a necessidade de priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes, conforme o artigo 6º da Lei n.12.587/2012:

- integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. (BRASIL, 2012)



2.3 A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como objetivo principal reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade. Para alcançar esta meta, define os seguintes objetivos no artigo 7º da Lei n.12.587/2012:

reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.
(BRASIL, 2012)

3. Política tarifária no transporte público coletivo

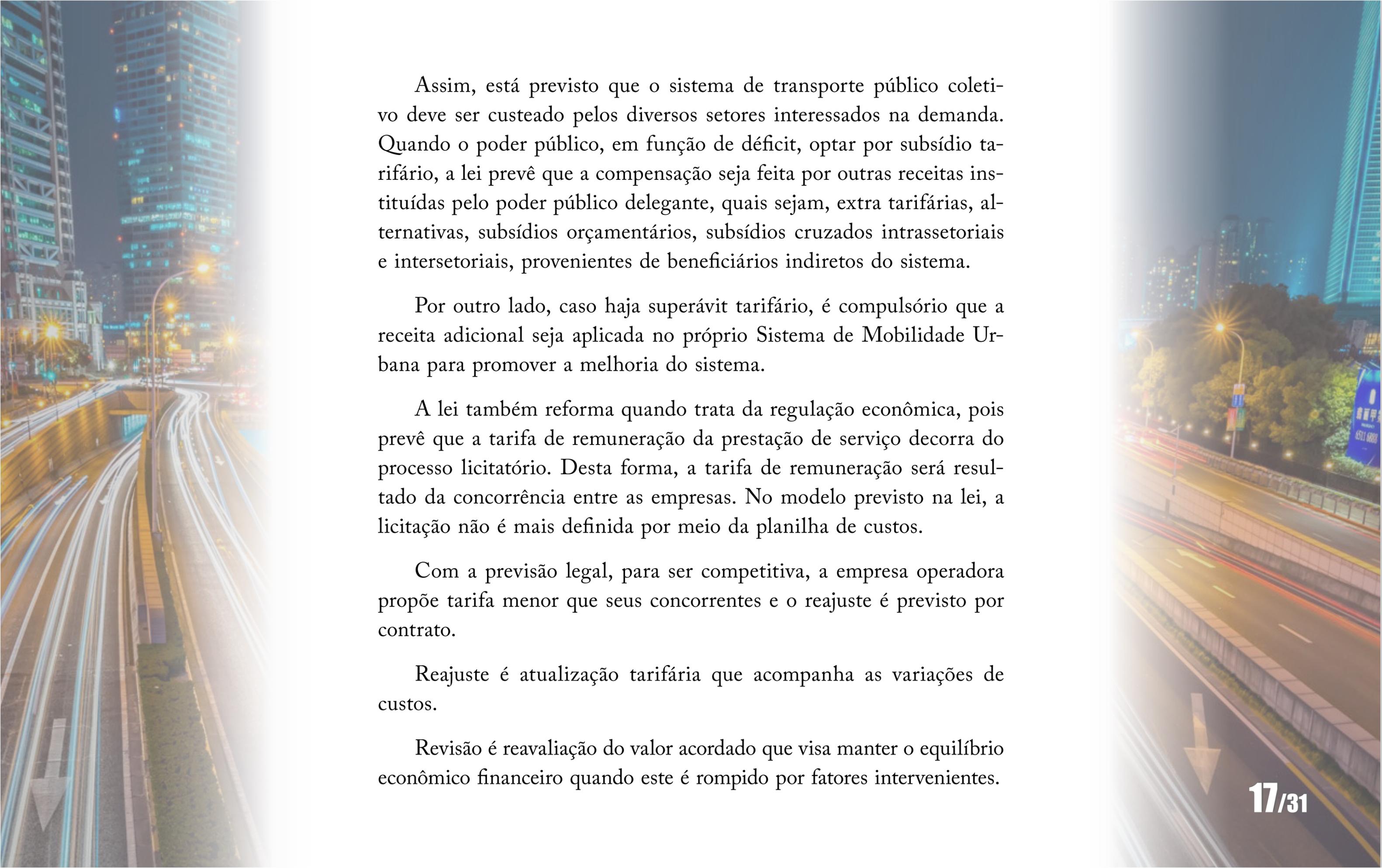
Uma das principais inovações da Lei é dada pelo artigo 8º, que trata da política tarifária, que é vista como instrumento de ocupação equilibrada da cidade, na medida em que favorece ou restringe o acesso dos cidadãos ao uso de bens e serviços locais. A tarifa de remuneração é diferente da tarifa pública, veja abaixo:

Tarifa pública é valor da passagem paga pelo usuário.

Tarifa de remuneração é o valor pago ao operador para a prestação do serviço de transporte público coletivo

A Lei inova ao trazer a discussão sobre o ônus que os benefícios a alguns grupos geram aos usuários pagantes e à sociedade. Até então, os questionamentos sobre quem era penalizado pela contrapartida das concessões de desconto ou gratuidades previstas ficavam, em geral, sem respostas.

A partir da promulgação da lei os municípios estão obrigados a divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios concedidos. O ideal é que os custos dos serviços de transporte público sejam compartilhados por beneficiários diretos e indiretos e não onerem exclusivamente os usuários. A menção da inclusão de beneficiários indiretos no custeio da operação dos serviços possibilita a participação de setores que usufruem da circulação da população e remete à reflexão sobre a forma pela qual os beneficiados indiretamente pela utilização do transporte público arcam com os custos.



Assim, está previsto que o sistema de transporte público coletivo deve ser custeado pelos diversos setores interessados na demanda. Quando o poder público, em função de déficit, optar por subsídio tarifário, a lei prevê que a compensação seja feita por outras receitas instituídas pelo poder público delegante, quais sejam, extra tarifárias, alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais, provenientes de beneficiários indiretos do sistema.

Por outro lado, caso haja superávit tarifário, é compulsório que a receita adicional seja aplicada no próprio Sistema de Mobilidade Urbana para promover a melhoria do sistema.

A lei também reforma quando trata da regulação econômica, pois prevê que a tarifa de remuneração da prestação de serviço decorra do processo licitatório. Desta forma, a tarifa de remuneração será resultado da concorrência entre as empresas. No modelo previsto na lei, a licitação não é mais definida por meio da planilha de custos.

Com a previsão legal, para ser competitiva, a empresa operadora propõe tarifa menor que seus concorrentes e o reajuste é previsto por contrato.

Reajuste é atualização tarifária que acompanha as variações de custos.

Revisão é reavaliação do valor acordado que visa manter o equilíbrio econômico financeiro quando este é rompido por fatores intervenientes.

3.1 Serviços de transporte público

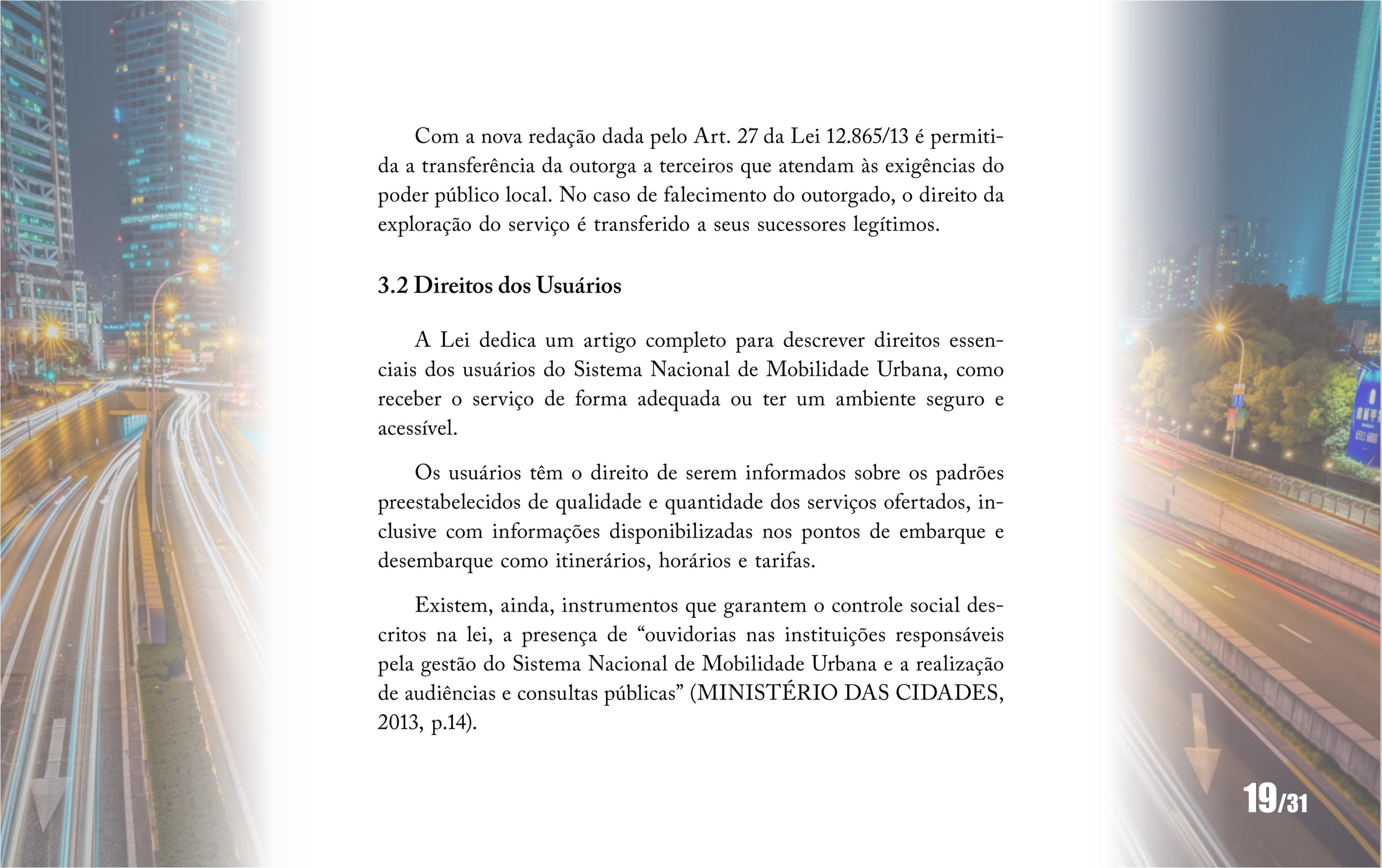
As contratações de serviços de transporte público coletivo devem ser precedidas de licitação, considerando a existência de legislação que trata de licitações e contratação de serviços públicos - as leis nº 8.666/93 (Lei das Licitações) e nº 8.987/95 (Lei das Concessões).

A Política Nacional de Mobilidade Urbana elenca diretrizes adicionais a serem observadas nos processos de licitação, como: fixação de metas de qualidade e desempenho, incentivos e penalidades aplicáveis, riscos econômicos e financeiros, condições e meios de controle pelo concedente e fontes de receita extra tarifárias.

Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação deve ser definido em contrato. A lei, ao exigir critérios de transparência, produtividade e eficiência, visa maior clareza na alocação dos recursos financeiros, evitando seu uso indevido.

O transporte privado coletivo, mais conhecido como fretamento, depende de autorização pública, devendo ser regulamentado mediante legislação e fiscalizado pelo poder público competente.

Por sua vez, os serviços de transporte público individual de passageiros, táxis, são regulamentados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos de segurança, conforto, higiene, qualidade e fixação de tarifa máxima na prestação do serviço, bem como nas exigências do Código de Trânsito Brasileiro.



Com a nova redação dada pelo Art. 27 da Lei 12.865/13 é permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam às exigências do poder público local. No caso de falecimento do outorgado, o direito da exploração do serviço é transferido a seus sucessores legítimos.

3.2 Direitos dos Usuários

A Lei dedica um artigo completo para descrever direitos essenciais dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, como receber o serviço de forma adequada ou ter um ambiente seguro e acessível.

Os usuários têm o direito de serem informados sobre os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, inclusive com informações disponibilizadas nos pontos de embarque e desembarque como itinerários, horários e tarifas.

Existem, ainda, instrumentos que garantem o controle social descritos na lei, a presença de “ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e a realização de audiências e consultas públicas” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, p.14).

4. Competências

A gestão democrática e o controle social são princípios definidos desde a primeira Conferência das Cidades, em 2003. A base de uma política com participação popular está no reconhecimento de que a participar nas políticas públicas é um direito dos cidadãos.

O caminho para o enfrentamento da crise urbana está vinculado à articulação e à integração de esforços e recursos nos três níveis de governo - federal, estadual e municipal - e à atuação dos diferentes segmentos da sociedade.

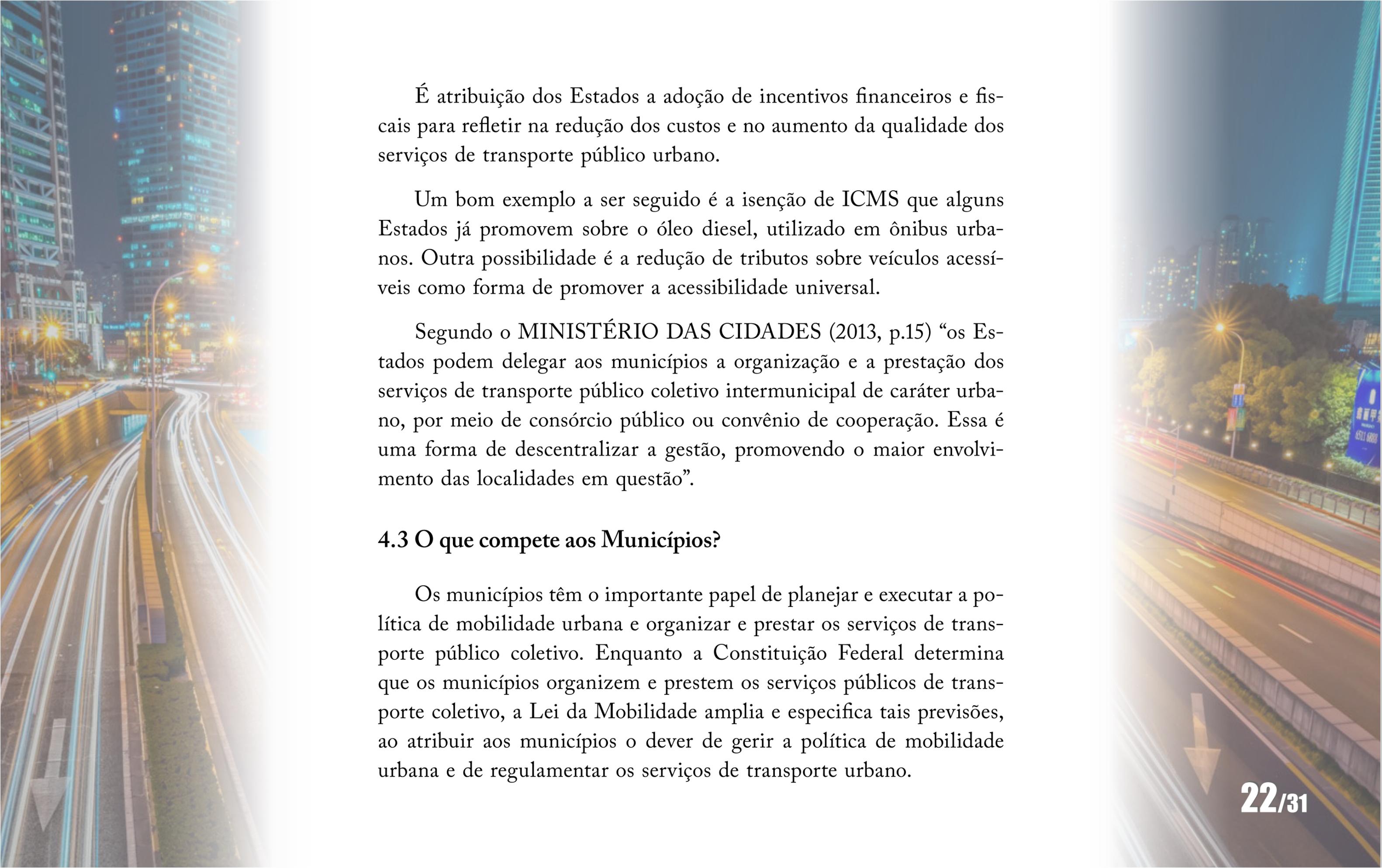
De acordo com o MINISTÉRIO DAS CIDADES (2013, p.13) “A participação de órgãos colegiados com representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços constitui instrumento que assegura a atuação da sociedade no planejamento, fiscalização e avaliação da PNMU”.

4.1 O que compete à União?

A União tem sua atuação especificada pela lei. Além de fomentar a implantação de projetos de mobilidade urbana, é sua obrigação oferecer assistência técnica e financeira aos demais entes federados. Além disso, cabe-lhe prover os municípios de capacitação contínua, apoiar ações coordenadas entre Estados e Municípios, além de disponibilizar um sistema nacional de informações sobre mobilidade urbana. Esses mecanismos denotam o interesse em fortalecer a gestão da mobilidade urbana segundo as competências de cada esfera de governo e de forma a propiciar plena integração entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios. A União permite delegar aos entes federativos a organização e prestação de serviço de transporte público coletivo, urbano, interestadual e internacional.

4.2 O que compete aos Estados?

Os Estados, segundo a Lei, são responsáveis por gerir e integrar os aglomerados urbanos e as regiões metropolitanas, além de prestar serviços de transporte coletivo intermunicipal urbano. A mobilidade urbana das regiões metropolitanas apresenta grandes dificuldades. O principal motivo é a falta de integração na gestão metropolitana.



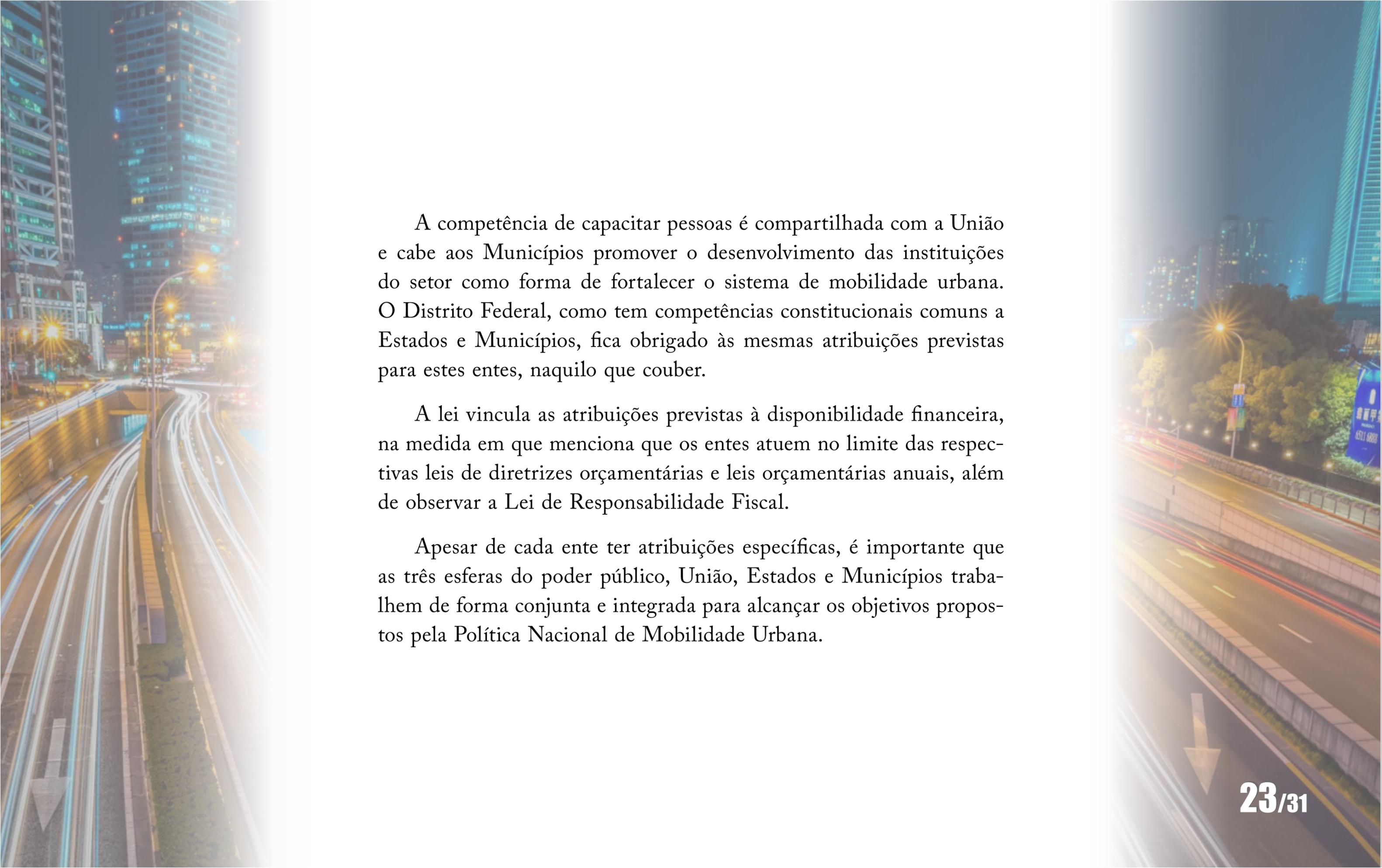
É atribuição dos Estados a adoção de incentivos financeiros e fiscais para refletir na redução dos custos e no aumento da qualidade dos serviços de transporte público urbano.

Um bom exemplo a ser seguido é a isenção de ICMS que alguns Estados já promovem sobre o óleo diesel, utilizado em ônibus urbanos. Outra possibilidade é a redução de tributos sobre veículos acessíveis como forma de promover a acessibilidade universal.

Segundo o MINISTÉRIO DAS CIDADES (2013, p.15) “os Estados podem delegar aos municípios a organização e a prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano, por meio de consórcio público ou convênio de cooperação. Essa é uma forma de descentralizar a gestão, promovendo o maior envolvimento das localidades em questão”.

4.3 O que compete aos Municípios?

Os municípios têm o importante papel de planejar e executar a política de mobilidade urbana e organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo. Enquanto a Constituição Federal determina que os municípios organizem e prestem os serviços públicos de transporte coletivo, a Lei da Mobilidade amplia e especifica tais previsões, ao atribuir aos municípios o dever de gerir a política de mobilidade urbana e de regulamentar os serviços de transporte urbano.



A competência de capacitar pessoas é compartilhada com a União e cabe aos Municípios promover o desenvolvimento das instituições do setor como forma de fortalecer o sistema de mobilidade urbana. O Distrito Federal, como tem competências constitucionais comuns a Estados e Municípios, fica obrigado às mesmas atribuições previstas para estes entes, naquilo que couber.

A lei vincula as atribuições previstas à disponibilidade financeira, na medida em que menciona que os entes atuem no limite das respectivas leis de diretrizes orçamentárias e leis orçamentárias anuais, além de observar a Lei de Responsabilidade Fiscal.

Apesar de cada ente ter atribuições específicas, é importante que as três esferas do poder público, União, Estados e Municípios trabalhem de forma conjunta e integrada para alcançar os objetivos propostos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana.

5. Planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade

A melhoria no planejamento, na gestão e no monitoramento dos serviços de transporte urbano é um objetivo permanente dos órgãos gestores para que se atinja um alto padrão de mobilidade com um adequado atendimento à população.

Neste aspecto, a lei, no artigo 21, define alguns elementos essenciais a serem contemplados:

- definição dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- identificação dos meios financeiros e institucionais para implantação e execução dos sistemas de mobilidade;
- avaliação e monitoramento dos objetivos predefinidos;
- monitoramento, por meio de indicadores, das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo. (BRASIL, 2012)

Os municípios planejam e executam a política de mobilidade urbana. Nos locais em que os serviços têm caráter metropolitano, os Estados ou um consórcio de municípios planejam a integração dos modos de transporte e serviços. Para isso, elaboram, em conjunto estudos e planos integrados de mobilidade urbana.

6. Plano de mobilidade urbana

Um dos principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana é aumentar a participação do transporte coletivo e não motorizado na matriz de deslocamentos da população. Essa política integra o planejamento urbano, transporte e trânsito e observa os princípios de inclusão social e da sustentabilidade ambiental.

O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da política.

Até a vigência da Lei 12.587/12, o Estatuto da Cidade estabelecia que a elaboração de um plano de transporte urbano era obrigatória apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes. Apesar de muitos entenderem que a obrigatoriedade se dá apenas pelo tamanho da população, o rol de municípios obrigados à elaboração do plano de mobilidade é o mesmo dos obrigados à elaboração do plano diretor.

Estes municípios são os relacionados no artigo 41 da Lei n. 10.257/01 (Estatuto da Cidade). São incluídas, entre outras, cidades integrantes de regiões metropolitanas, integrantes de áreas de especial interesse turístico e inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significativo impacto ambiental de âmbito regional ou nacional.

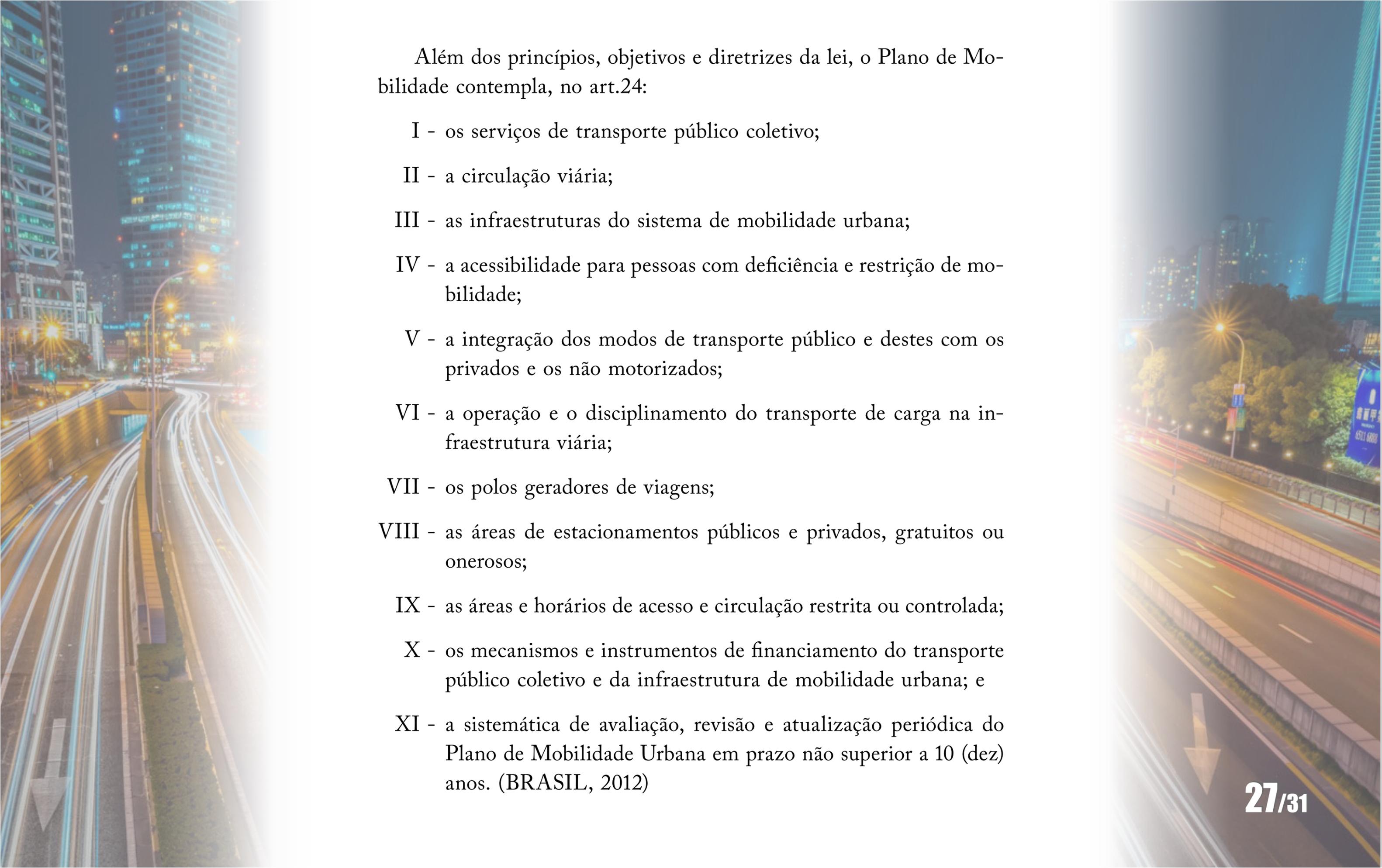
Imagem 2 - Estatuto da Cidade



Fonte: Instituto Brasileiro de Administração Municipal

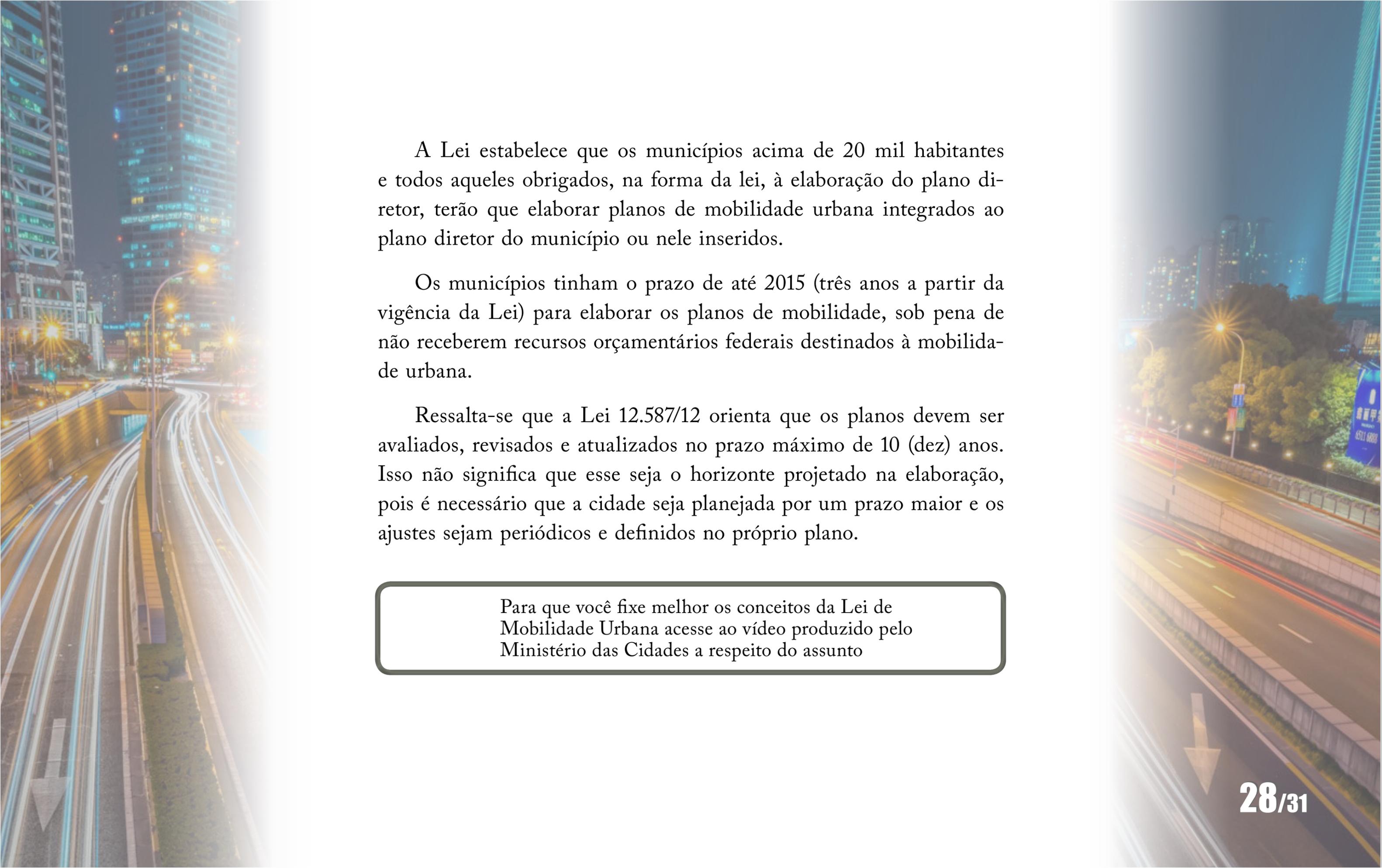
Estatuto da Cidade

De acordo com o MINISTÉRIO DAS CIDADES (2013, p.22) o “Plano de Mobilidade Urbana coloca em prática os princípios, objetivos e diretrizes da PNMU. Um plano de mobilidade efetivo agrega os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e os princípios de desenvolvimento sustentável”.



Além dos princípios, objetivos e diretrizes da lei, o Plano de Mobilidade contempla, no art.24:

- I - os serviços de transporte público coletivo;
- II - a circulação viária;
- III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana;
- IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;
- VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;
- VII - os polos geradores de viagens;
- VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;
- IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;
- X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos. (BRASIL, 2012)

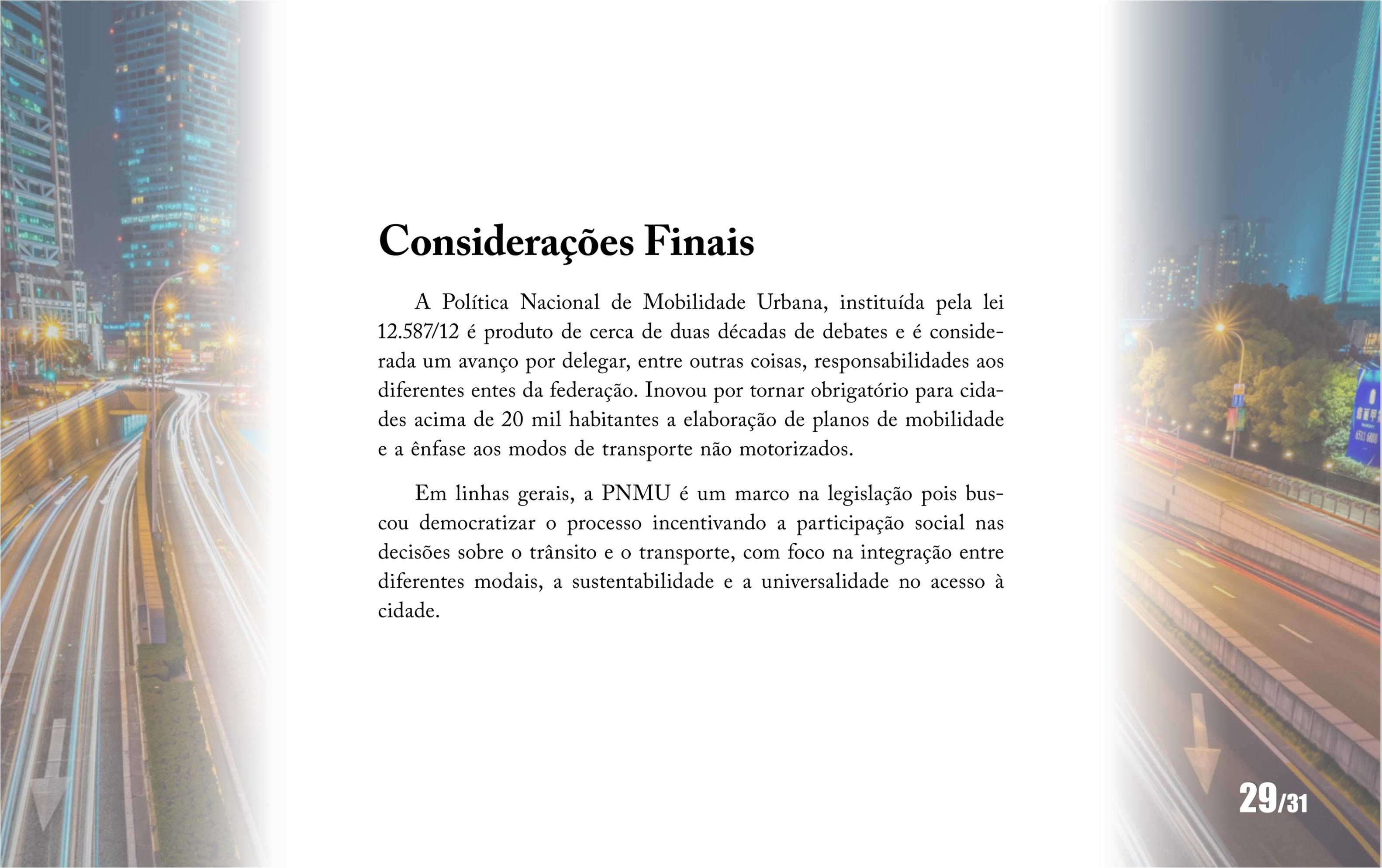


A Lei estabelece que os municípios acima de 20 mil habitantes e todos aqueles obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, terão que elaborar planos de mobilidade urbana integrados ao plano diretor do município ou nele inseridos.

Os municípios tinham o prazo de até 2015 (três anos a partir da vigência da Lei) para elaborar os planos de mobilidade, sob pena de não receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

Ressalta-se que a Lei 12.587/12 orienta que os planos devem ser avaliados, revisados e atualizados no prazo máximo de 10 (dez) anos. Isso não significa que esse seja o horizonte projetado na elaboração, pois é necessário que a cidade seja planejada por um prazo maior e os ajustes sejam periódicos e definidos no próprio plano.

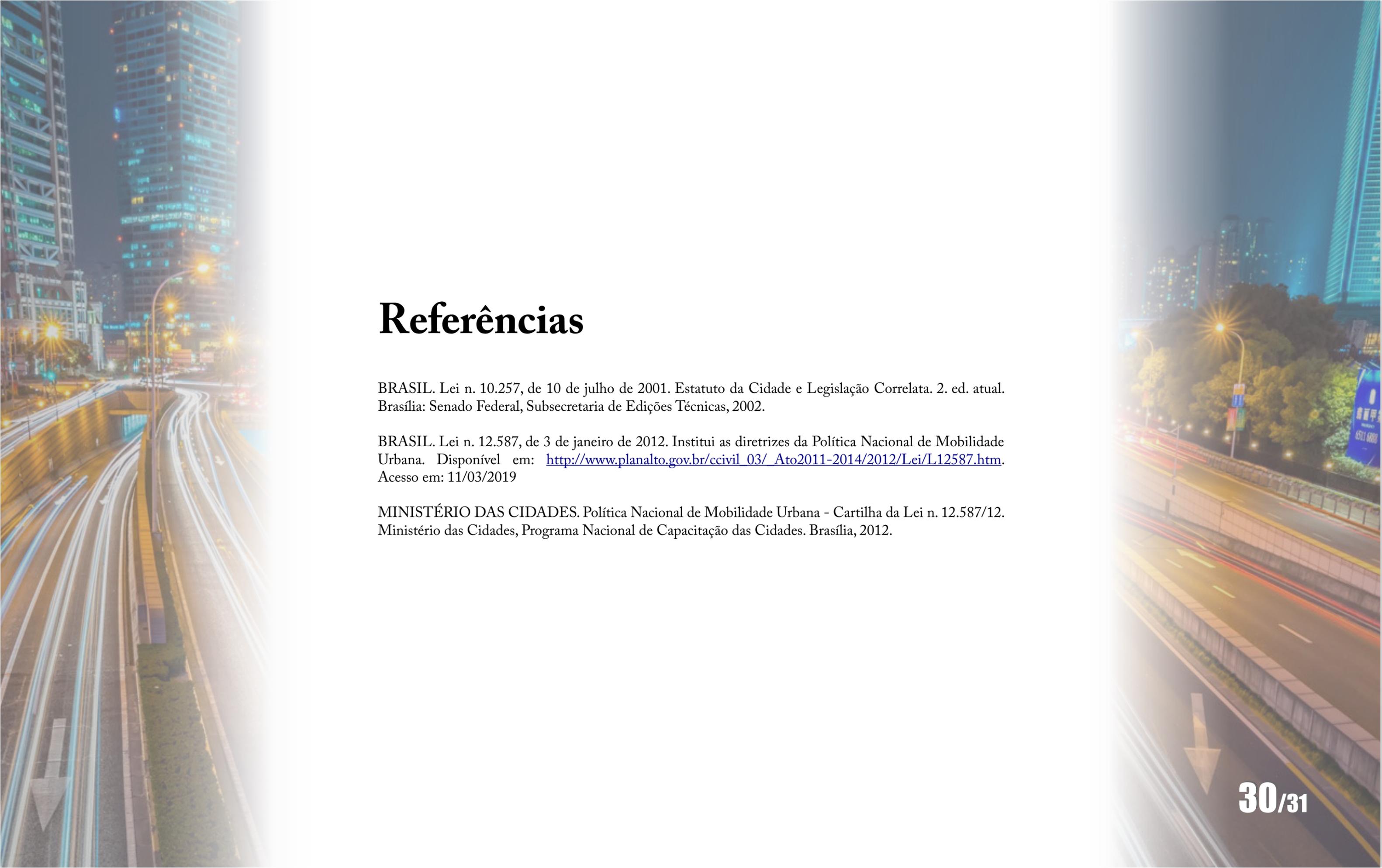
Para que você fixe melhor os conceitos da Lei de Mobilidade Urbana acesse ao vídeo produzido pelo Ministério das Cidades a respeito do assunto



Considerações Finais

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela lei 12.587/12 é produto de cerca de duas décadas de debates e é considerada um avanço por delegar, entre outras coisas, responsabilidades aos diferentes entes da federação. Inovou por tornar obrigatório para cidades acima de 20 mil habitantes a elaboração de planos de mobilidade e a ênfase aos modos de transporte não motorizados.

Em linhas gerais, a PNMU é um marco na legislação pois buscou democratizar o processo incentivando a participação social nas decisões sobre o trânsito e o transporte, com foco na integração entre diferentes modais, a sustentabilidade e a universalidade no acesso à cidade.



Referências

BRASIL. Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001. Estatuto da Cidade e Legislação Correlata. 2. ed. atual. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2002.

BRASIL. Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 11/03/2019

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Mobilidade Urbana - Cartilha da Lei n. 12.587/12. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades. Brasília, 2012.

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DO CENTRO-OESTE DO
PARANÁ - UNICENTRO**

**NÚCLEO DE EDUCAÇÃO A DISTÂNCIA - NEAD
UNIVERSIDADE ABERTA DO BRASIL - UAB**

Prof. Ms. Cleverson Fernando Salache
Coordenador Geral Curso

Prof^a. Dr^a. Maria Aparecida Crissi Knuppel
Coordenadora Geral NEAD / Coordenadora Administrativa do Curso

Prof. Ms. Ari Schawns
Coordenador de Tutoria

Prof. Ms^a. Marta Clediane Rodrigues Anciutti
Coordenadora de Programas e Projetos / Coordenadora Pedagógica

Espencer Gandra
Murilo Holubovski
Designers Gráfico

Deva Darshan / Pexels
Peng Liu / Pexels
Elementos gráficos