



Mobilidade Urbana Municipal

Um Plano para o Desenvolvimento

Em caso de dúvidas sobre os temas discutidos nessa publicação, favor contatar o escritório.

If you have any questions regarding the matters discussed in this publication, please contact the office.

Antonio Araldo Ferraz Dal Pozzo
Sócio Fundador | Founding Partner
araldo@dalpozzo.com.br

Augusto Neves Dal Pozzo
Sócio Fundador | Founding Partner
augusto@dalpozzo.com.br

João Negrini Neto
Sócio | Partner
joao@dalpozzo.com.br

Percival José Bariani Junior
Sócio | Partner
percival@dalpozzo.com.br

Beatriz Neves Dal Pozzo
Chief Executive Officer | CEO
beatriz@dalpozzo.com.br

Francielly de Faria Ribeiro
Advogada | Lawyer
Autora | Author
fribeiro@dalpozzo.com.br

A presente publicação é produzida pelo corpo técnico do escritório Dal Pozzo Advogados e se destina a fins meramente informativos. Ela não constitui e tampouco deve ser utilizada como aconselhamento advocatício. O texto reflete a opinião pessoal de seus autores.

This text is published by Dal Pozzo Advogados for informational purposes only. It is not intended and it should not be interpreted, or construed, as legal advice. The text expresses the opinion of the authors.

© Dal Pozzo Advogados. All rights reserved 2017.

DALPOZZO
ADVOGADOS

SÃO PAULO
Rua Gomes de Carvalho, 1510 - 9º andar
04547-005 - Vila Olímpia - São Paulo
Telefone +55 11 3058-7800

BRASÍLIA
SHS Quadra 06 - Conjunto A - Bloco E - Sala 1411
70316-000 - Edifício Brasil 21 - Brasília DF
Telefone +55 61 3033-1760

dalpozzo.com.br

Em 13 de abril de 2018, termina o prazo para os municípios elaborarem o Plano de Mobilidade Urbana, exigido pela Lei 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A obrigação recai sobre todos os municípios com mais de 20 mil habitantes e todos os demais obrigados, por lei, à elaboração do plano diretor, cujo descumprimento importa em impedimento para receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

Os Planos de Mobilidade Urbana darão efetividade à Lei 12.587/2012, uma vez que estimula a integração dos planejamentos urbano e de transportes, para promover a nova dinâmica de mobilidade estipulada pela norma geral. A Lei Geral de Mobilidade representa uma ruptura das antigas políticas de mobilidade urbana, pois passa a privilegiar mecanismos de transporte não motorizados, como bicicletas, e transporte público coletivo, a exemplo das faixas exclusivas de ônibus, em face do transporte privado individual.

A Administração Pública tem o dever de cumprir aquilo que a lei determina; o que é diferente do âmbito do particular, em que é possível fazer tudo o que a lei não veda. Embora, em um primeiro momento, a ideia de um Estado que atue apenas no estrito cumprimento da Lei forneça segurança, há alguns agentes públicos que se utilizam dela para justificar sua estagnação diante das necessidades da sociedade.

Por isso, ao longo de muitos anos, as políticas que incentivavam a aquisição de veículos automotores pelos brasileiros eram muito convenientes, pois não exigiam das autoridades públicas maiores esforços para regulamentar, fiscalizar e investir em atividades relacionadas ao transporte de pessoas e cargas. Contudo, considerando o cenário nacional dos últimos 50 anos, em que a população quadruplicou, migrou em massa para os centros urbanos, aumentou sua renda média e recebeu mais crédito do mercado, tornou-se impossível sustentar o antigo modelo de transporte, principalmente o urbano.

Se não bastassem as limitações quanto à locomoção, ainda devem-se considerar os elevados índices de doenças incapacitantes e morte, secundárias a doenças cardiovasculares e respiratórias, tendo a poluição como fator de risco e agravante. Dessa forma, além do impacto econômico direto causado por pessoas doentes, somam-se ao custo



Mobilidade Urbana Municipal

Um Plano para o Desenvolvimento

perdas econômicas indiretas, como o tempo excessivo perdido no deslocamento casa-trabalho, impactando também na qualidade de vida. De fato, a atual estrutura de mobilidade urbana é tão ineficaz, quanto é limitante para a capacidade produtiva da população.

Sendo assim, mudanças na matriz de transporte nacional são medidas necessárias ao funcionamento das cidades e à produção de riquezas, e a Lei de Mobilidade Urbana buscou promovê-las, ao definir princípios, diretrizes e objetivos setoriais.

Ela também definiu as competências para cada um dos entes federativos, impedindo-os de manter-se estagnados, até mesmo porque exige criação de normas que os obrigue a determinadas ações, esse é o caso da exigência de criação do Plano de Mobilidade Urbana.

Além da priorização dos serviços públicos coletivos sobre o transporte individual, a Lei 12.587/2012 prevê mecanismos de desincentivo à utilização de carros, através da restrição e controle de uso em locais e horários determinados, permitindo até mesmo a instituição de pedágios urbanos. Além disso, prevê também medidas de estímulo ao compartilhamento de caronas, empréstimos de bicicletas, permissão de serviços de transporte público individual de passageiros realizados por operadoras de tecnologia de transporte credenciadas (OTTCs), atividade econômica privada de transporte individual remunerado de passageiros de utilidade pública, serviço de carona solidária e compartilhamento de veículos sem condutor.

Além dos fatores logísticos e econômicos, a mobilidade urbana tem a capacidade de promover o acesso à cultura para a população mais pobre, que, geralmente, habita as partes periféricas da cidade. Por isso, é possível afirmar que o investimento em mobilidade urbana está umbilicalmente ligado à redução da desigualdade social, ao passo que democratiza os espaços e a cultura, concentrados, na maioria das vezes, nas regiões centrais dos municípios.

Embora a Lei produza imensuráveis avanços, ela abordou de forma superficial temas de relevância, um deles, as revisões contratuais. Os pleitos de reequilíbrio representam o maior contingente de demanda na relação contratual entre o Estado e o particular, em razão da perene mutabilidade de seus termos. O principal motivo para judicialização dos pedidos de reequilíbrio é a falta de clareza das obrigações e riscos imputados a cada uma das partes, além da previsão de mecanismos de restabelecimento contratual, seja pelo sistema normativo, seja pelo contrato. Considerado isso, a inclusão de previsões que dirimam tais conflitos, no Plano de Mobilidade Urbana, tornaria os contratos mais seguros para o particular e mais competitivos quando do procedimento licitatório.

Outro ponto relevante, é necessário alinhar as expectativas da população com o trabalho desempenhado pelo município, como forma de conferir legitimidade e efetividade ao Plano de Mobilidade Municipal. A realização de audiências públicas ou de chamamentos públicos para apresentação de sugestões é medida capaz de promover o ajuste necessário. Ademais, a postura garante maior segurança jurídica, uma vez que diminui os questionamentos da população, dos operadores de transporte e dos órgãos de controle.



Mobilidade Urbana Municipal Um Plano para o Desenvolvimento

A mobilidade é um dos temas de maior relevância dentre as políticas públicas, relaciona-se com economia nacional, desigualdade social, qualidade de vida, saúde, dentre outros. Por isso, os municípios devem investir na elaboração de um bom Plano de Mobilidade Urbana, que realmente atenda à sociedade, inove, seja efetivo, e não apenas produza uma norma para cumprir determinação legal. Tal medida é determinante para que o país se desenvolva, não apenas do ponto de vista econômico, como também de todos os outros pontos relevantes para um país justo e igualitário. Sem planejamento estatal adequado, não há progresso!