

Trata-se de projeto de lei ordinária que "*Institui o PDTUM – Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana do Município de Sorocaba, e dá outras providências*", de autoria do sr. Prefeito Municipal.

O *Art. 1º caput* do projeto, estabelece a aprovação do "*Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Sorocaba – PDTUM, conforme Relatório anexo desenvolvido pela URBES – Trânsito e Transporte*"; o *Parágrafo único* estabelece que "*Para os fins desta Lei, entende-se por Mobilidade Urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização de vários modos de transporte*"; o *Art. 2º* refere que o objetivo do PDTUM é "*proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável*"; o *Art. 3º* estabelece que "*Todas as intervenções públicas ou privadas deverão estar em conformidade com as recomendações do Plano Diretor de Transporte e Mobilidade Urbana de Sorocaba-PDTUM*"; o *Art. 4º* estabelece, nos incisos "I" até "IX", as "*diretrizes*" do PDTUM; o *Art. 5º* estatui as competências do Poder Público, com vistas a alcançar o "*objetivo proposto nesta Lei*", nos incisos "I" até "VIII"; e o *Art. 6º* estabelece cláusula de vigência da Lei, a partir de sua publicação.

O projeto segue instruído de ANEXO constituído do "*PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE DE SOROCABA*", com sua parte introdutória (*fls.05/11 do PL*), e "*Plano Final – PLANO DE MOBILIDADE DA CIDADE DE SOROCABA 2013-PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO E MOBILIDADE – URBES TRÂNSITO E TRANSPORTES-PREFEITURA DE SOROCABA (fls.12/126 do PL)*", cujo documento é composto de **FLS. 1 até 115**, que integra o projeto.

O projeto versa sobre **implantação** de políticas públicas de "*Mobilidade Urbana*", que na definição do *Parágrafo único* do seu *Art. 1º*: "*entende-se por Mobilidade Urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas*

necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização de vários modos de transporte”, conforme plano exposto no *“Relatório” anexo* previsto no *caput* do Art. 1º, elaborado pela **URBES – Trânsito e Transporte**, às *fls. 1/115*, cuja matéria concerne à **aprovação** de instrumento de **planejamento** e **gestão** do **sistema de transporte e circulação da cidade**, da competência do **Município**, de atribuição privativa do sr. Prefeito Municipal, a teor do disposto nos Arts. 4º, incs. I e II, 61, incs. II e VIII, 122 caput, e 123, todos da LOM.¹

De acordo com a *“justificativa”* da **URBES-Trânsito e Transporte**: *“...A visão da administração é de tratar o problema da circulação sob um ponto de vista amplo, no contexto da preocupação com a mobilidade da população expressa nos vários modos de deslocamento da cidade, daí a preocupação com os ciclistas, com o transporte coletivo e também com o trânsito. De fato, o Município precisa da aprovação deste plano, para a definição de diretrizes, ações, projetos estratégicos e investimentos necessários à superação de problemas atuais, ou para a sua mitigação, e como orientação futura, de forma a evitar o seu agravamento...” (fls.2 do “Relatório” anexo).*

Compulsando as informações disponíveis no site <http://www.urbes.com.br/>, verifica-se que *“...A Urbes - Trânsito e Transportes é uma empresa pública de direito privado, criada pela Lei Municipal nº 1.946, de 22/02/78, sob a denominação “Companhia de Desenvolvimento de Sorocaba - CODESO” (alterada para a atual denominação, “Empresa de Desenvolvimento Urbano e Social de Sorocaba - URBES”, pela Lei nº 2.184, de 28/12/82)... adotou-se a logomarca Urbes - Trânsito e Transportes como elemento identificador dos serviços prestados pela empresa pública...”*

Constam também do site da **URBES** as informações quanto à **realização** pela empresa de duas **audiências públicas** para *“apresentação, discussão e validação das propostas recebidas para o futuro Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTUM)”*, a primeira ocorrida em **7 de fevereiro de 2014**, no auditório da Fundação Ubaldino do Amaral, e a segunda em **14 de março de 2014**, no auditório da Câmara Municipal de Sorocaba, estando disponíveis naquele site as respectivas *“Atas”*.

¹ **LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO:**

“Art. 4º Compete ao **Município**:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

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

Art. 61. Compete **privativamente ao Prefeito**:

II – exercer a **direção superior da Administração Pública Municipal**;

...

VIII – **dispor sobre a organização e o funcionamento da Administração Municipal, na forma da lei**;

...

Art. 122. O **Governo Municipal** manterá processo de **planejamento**, visando promover o desenvolvimento integrado do Município, o bem-estar da população e a melhoria da prestação dos serviços públicos municipais.

...

Art. 123. O **processo de planejamento municipal** deverá considerar os **aspectos técnicos** e **políticos** envolvidos na fixação de objetivos, diretrizes e metas para a **ação municipal**, propiciando que autoridades, técnicos de planejamento, executores e representantes da sociedade civil participem do **debate sobre os problemas locais** e as **alternativas** para o seu enfrentamento, buscando conciliar interesses e solucionar conflitos.”

No âmbito municipal, foi editada a Lei nº 8.181, de 5 de junho de 2007, que trata da "Revisão da Lei nº 7.122, de 1º de junho de 2004 - Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Físico Territorial do Município de Sorocaba e dá outras providências", a qual estabelece, no que tange à execução de políticas de **mobilidade** urbana, o que segue:

"Art. 60. Compete à Prefeitura Municipal de Sorocaba executar políticas voltadas à melhoria das condições de circulação a pé, por bicicletas e por transportes coletivos, bem como desenvolver gestões junto a órgãos do Governo do Estado, da União e de concessionárias do setor rodoviário e de transportes, de modo a viabilizar obras de interesse do Município, notadamente nos dispositivos de acesso de vias locais a rodovias que cruzam o Município, e dos vários modais de transporte. Parágrafo único. A melhoria das condições de circulação de pedestres também devem levar em conta os portadores de necessidades especiais, as gestantes e os idosos."

Tocante ao **plano de transporte** urbano, o "Estatuto da Cidade" - Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 – Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências – estabelece, a par do Plano Diretor, a obrigatoriedade de elaboração pelos **Municípios com mais de quinhentos mil habitantes**, de "um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido", nos termos do seu Art. 41, § 2º.

Recentemente, no âmbito federal, com respeito à regulação da **gestão de transporte e mobilidade urbana**, como "instrumento de política de desenvolvimento urbano", foi editada a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que "Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana", a qual dispõe, em relação aos **Municípios**, nos seus Arts. 1º, 18, 22, 23, 24, 25 e 28, o que segue:

"Art. 1º A **Política Nacional de Mobilidade Urbana** é instrumento da política de **desenvolvimento urbano** de que tratam o [inciso XX do art. 21](#) e o [art. 182 da Constituição Federal](#), objetivando a integração entre os **diferentes modos de transporte** e a **melhoria da acessibilidade e mobilidade** das **pessoas e cargas** no território do **Município**.

Parágrafo único. A **Política Nacional** a que se refere o **caput** deve atender ao previsto no [inciso VII do art. 2º](#) e no [§ 2º do art. 40 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 \(Estatuto da Cidade\)](#).

Art. 18. São atribuições dos **Municípios**:

I - planejar, executar e avaliar a **política de mobilidade urbana**, bem como promover a **regulamentação** dos **serviços de transporte urbano**;

II - prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de **transporte público coletivo urbano**, **que têm caráter essencial**;

III - capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de **mobilidade urbana do Município**; e

IV – (VETADO).

Art. 22. Consideram-se atribuições mínimas dos **órgãos gestores** dos **entes federativos** incumbidos respectivamente do planejamento e **gestão do sistema de mobilidade urbana**:

I - planejar e coordenar os **diferentes modos e serviços**, observados os princípios e diretrizes desta Lei;

II - avaliar e fiscalizar os serviços e monitorar desempenhos, garantindo a consecução das metas de universalização e de qualidade;

III - implantar a **política tarifária**;

IV - dispor sobre itinerários, frequências e padrão de qualidade dos serviços;

V - estimular a eficácia e a eficiência dos serviços de transporte público coletivo;

VI - garantir os direitos e observar as responsabilidades dos usuários; e

VII - combater o transporte ilegal de passageiros.

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

I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;

II - estipulação de padrões de emissão de poluentes para locais e horários determinados, podendo condicionar o acesso e a circulação aos espaços urbanos sob controle;

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

IV - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados;

V - estabelecimento da política de estacionamentos de uso público e privado, com e sem pagamento pela sua utilização, como parte integrante da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições;

VII - monitoramento e controle das emissões dos gases de efeito local e de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da criticidade dos índices de emissões de poluição;

VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros; e

IX - convênio para o transporte coletivo urbano internacional nas cidades definidas como cidades gêmeas nas regiões de fronteira do Brasil com outros países, observado o [art. 178 da Constituição Federal](#).

Art. 24. O **Plano de Mobilidade Urbana** é o **instrumento** de efetivação da **Política Nacional de Mobilidade Urbana** e deverá contemplar os **princípios**, os **objetivos** e as diretrizes desta **Lei**, bem como:

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.

§ 1º Em **Municípios** acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do **plano diretor**, deverá ser elaborado o **Plano de Mobilidade Urbana**, integrado e compatível com os respectivos **planos diretores** ou neles inserido.

§ 2º 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.

§ 3º 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 desta Lei**.

§ 4º Os **Municípios** que não tenham elaborado o **Plano de Mobilidade Urbana** na data de promulgação **desta Lei** terão o **prazo máximo de 3 (três) anos de sua vigência** para elaborá-lo. Findo o prazo, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

Art. 25. O **Poder Executivo** da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos **Municípios**, segundo suas possibilidades **orçamentárias** e financeiras e observados os **princípios** e **diretrizes desta Lei**, farão 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.

Art. 28. **Esta Lei entra em vigor 100 (cem) dias após a data de sua publicação.**”

Assim sendo, consoante determina o § 3º do Art. 24 da Lei nº 12.587/2012, o **Plano de Mobilidade Urbana**, objeto do presente projeto, deverá ser elaborado pelo **Município** “no prazo máximo de 3 (três) anos da vigência desta Lei”, sob pena de incorrer o ente federativo nas cominações do § 4º do Art. 24 da citada Lei de aplicação nacional.

Por oportuno, considerando que as disposições normativas deverão ser redigidas com clareza e precisão, recomenda-se seja **acrescentada** ao *caput* do *Art. 1º* do projeto, por **emenda**, ao final de sua redação, a seguinte expressão: “...*que integra a presente Lei*”, uma vez que as leis devem, além de conformar-se com o ordenamento jurídico onde se encontram inseridas, expressar seu comando normativo de acordo com as regras técnicas de elaboração legislativa, previstas na Lei Complementar nº 95/98 (Art. 11).

Quanto ao quorum para votação do projeto, submetido a duas discussões, a aprovação da matéria depende da maioria de votos, presente a maioria absoluta dos membros às sessões que se realizarem, de acordo com os Arts. 134 e 162 do Regimento Interno da Câmara.

Sob o aspecto jurídico, nada a opor, desde que atendida a recomendação quanto ao atendimento da técnica legislativa.

É o parecer, salvo melhor juízo.

Sorocaba, 22 de maio de 2014.

Claudinei José Gusmão Tardelli
Assessor Jurídico

De acordo:

Marcia Pegorelli Antunes
Secretária Jurídica