

À Área de Controle de Trânsito compete implantar, manter e operar o sistema de sinalização, os dispositivos e equipamentos do controle viário, bem como cumprir e fazer cumprir a legislação e as normas de trânsito dos serviços, de estacionamento regulamentado, no âmbito de suas atribuições.

À Área de Estradas Vicinais compete zelar pela integridade das estradas vicinais, a manutenção e conservação dessas estradas, adotar e executar as obras de ampliação e melhoramento necessários, a fim de garantir a mobilidade em todo o território municipal.

Ao Departamento de Transportes Públicos compete planejar, regulamentar, implantar, administrar, controlar e fiscalizar o serviço de transporte coletivo de passageiros, sob quaisquer de suas modalidades, bem como planejar, propor e gerenciar a execução das obras ou medidas de adequação do sistema viário à função de suporte e à circulação de equipamentos vinculados ao serviço de transporte urbano de passageiros.

À Área de Planejamento Operacional de Transportes compete planejar, disciplinar, implantar e administrar os terminais e estações de transporte coletivo, bem como os terminais rodoviários; podendo, inclusive, autorizar a exploração de serviços e atividades comerciais que auxiliem economicamente na manutenção destes equipamentos; planejar e regulamentar os serviços de transportes e os seus terminais; planejar, regulamentar e implantar a rede de transporte, especificando os seus serviços, bem como determinando a estrutura de linhas, integrações inter e intra modais, itinerários, quantidade de viagens e horários; planejar, regulamentar e implantar a operação dos serviços de transportes urbanos de passageiros, sob quaisquer de suas modalidades.

À Área de Operação e Fiscalização de Transportes compete operacionalizar, controlar e fiscalizar os terminais e estações de transporte coletivo, bem como os terminais rodoviários; controlar e fiscalizar os serviços de transportes e os seus terminais; administrar, controlar e fiscalizar a rede de transporte, especificando os seus serviços; controlar, fiscalizar e autorizar a operação dos serviços de transportes urbanos de passageiros, sob quaisquer de suas modalidades e cadastrar e fiscalizar os veículos que integram os serviços de transporte urbano de passageiro.

Ao Departamento de Mobilidade Urbana compete promover políticas públicas de desenvolvimento da mobilidade e acessibilidade de pedestres, ciclistas, idosos, gestantes, pessoas com deficiência visual ou física, temporária ou definitiva, motociclistas, automóveis, veículos de tração animal e de transporte público, com o objetivo de fomentar

uma melhor qualidade de vida da população, preservar o meio ambiente e assegurar os primados da dignidade da pessoa humana e do desenvolvimento social e econômico, de forma equilibrada e sustentável.

À Área de Mobilidade Urbana compete gerenciar, planejar e disciplinar as ações desenvolvidas pelo Departamento de Mobilidade Urbana.

À Assessoria Especial de Educação para o Trânsito compete assessorar a Área de Trânsito no gerenciamento dos programas, projetos e campanhas em andamento.

Ao longo dos últimos anos, a administração municipal tem implantado diversas ações para a implementação de políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana, entre elas:

- Programa permanente para revitalização e implantação de sinalização viária (horizontal, vertical e semafórica), através de equipe própria e terceirizada;
- Programa permanente de fiscalização e de operação de trânsito, com a implantação do Centro Operacional Integrado – COI, com 130 câmeras de monitoramento e 50 radares de fiscalização eletrônica;
- Programa permanente de educação para o trânsito, com atividades nas escolas municipais de ensino integral, através de palestras, teatros e cidade mirim de trânsito;
- Programa permanente para requalificação e manutenção das estradas rurais;
- Estudos, projetos e medidas para reestruturação, integração e fiscalização do sistema de transporte público e privado de passageiros;
- Estudos, projetos medidas para intervenções viárias de forma a requalificar o sistema viário para os transportes não motorizados, público, de carga e individuais em busca do conforto, segurança e fluidez viária.

Outras secretarias interagem na gestão da mobilidade urbana, tais como as Secretarias de Obras na execução de manutenção e obras viárias, de Planejamento Urbano na elaboração de projetos de próprios municipais e na aprovação de projetos particulares, de Serviços Públicos na fiscalização de calçadas, iluminação e arborização pública, de Educação no transporte de alunos da rede infantil, entre outras.

O município carece de um banco de dados e de informações gerais unificado entre as secretarias da Prefeitura Municipal, dificuldade acentuada pela distância física



entre as secretarias. Essa configuração contribui para que as demandas entre setores não se complementem, causando, na prática, atrasos no planejamento e execução das propostas. A falta de comunicação e de base unificada também pode refletir em atrasos e desentendimentos, ou seja, uma secretaria não possui conhecimento sobre as iniciativas promovidas pela outra, sendo que, juntas, poderiam somar e ampliar os programas.

Além disso, algumas atividades necessitam ser exercidas de maneira conjunta entre secretarias, considerando suas competências específicas, como por exemplo quando da inauguração de uma nova unidade institucional, de educação ou saúde, pelas Secretarias de Educação ou de Saúde, há a necessidade de um planejamento de sinalização viária adequada para garantir a segurança dos usuários no embarque e desembarque, projeto que concerne a Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB). A SEMOB, por sua vez, muitas vezes necessita solicitar serviços para a equipe de Secretaria de Obras (SEO) e para Secretaria de Serviços Públicos (SESP), como fase operacional de implantação, tais como iluminação, rampas de acessibilidade, instalação e/ou relocação de abrigos de ônibus, podas de árvores, etc. A falta de uma base em comum, como neste caso, prejudica a agilidade das ações para a inauguração da instituição.

Existem algumas integrações pontuais dentro da Prefeitura, provenientes de diretrizes do Plano Diretor e com temas relacionados à mobilidade urbana, como é o caso do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (CDMU), composto por vinte e dois (22) integrantes, incluindo SEPLAN; SEMOB; SEO, SEMA e representantes da sociedade civil e a Comissão de Análise de Empreendimentos de Impacto com a apresentação de Estudo de Impacto de Vizinhança - EIV.

Membros da SEMOB também participam dos conselhos municipais de deficientes físicos (COMDEF) e de idosos, o que permite maior aproximação com essas categorias e acolhimento das demandas pertinentes.



Foto 9: Dinâmica de educação no trânsito para crianças
Fonte: Prefeitura Municipal de Taubaté, 2018



Foto 10: Campanha Maio Amarelo
Fonte: Prefeitura Municipal de Taubaté, 2019



CARACTERÍSTICAS normativas

Este capítulo apresenta leis, decretos e normas vigentes, que tratam direta ou indiretamente da questão da mobilidade urbana. Ele tem como objetivo proporcionar o panorama normativo da mobilidade, além de permitir identificar sobreposições ou lacunas de planejamento e gestão.

Desta forma será dado enfoque nos aspectos pertinentes à elaboração do PMMU ou que impactem na produção de legislações futuras relacionadas ao tema.

Os documentos analisados foram, em partes, fornecidos pela municipalidade, e em parte consultados no portal digital da Câmara Municipal de Taubaté. Este portal cataloga a legislação vigente e os processos legislativos.

Assim, as informações apresentadas referem-se ao conteúdo da legislação vigente, portanto não necessariamente contemplam a prática aplicada, da mesma forma que não significam efetividade da legislação. Os aspectos qualitativos serão apontados nos demais capítulos deste relatório.

5.3 POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

Tendo em vista o desenvolvimento das cidades e também a melhoria da qualidade de vida para a população urbana, o Governo Federal trabalhou durante anos para instituir diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) e sancionar a Lei Federal nº 12.587/2012. Para os cidadãos brasileiros, esta política é um grande avanço, principalmente porque trata de forma especial a mobilidade urbana nas cidades, assunto que sempre foi reduzido aos carros e à fluidez deles nas vias. Ao longo das últimas décadas, esta visão vigente de mobilidade permitiu com que fossem desenvolvidas cidades poluídas, caóticas, engarrafadas, barulhentas e com baixa qualidade de vida.

A mobilidade urbana pode, portanto, ser entendida como a forma com que pessoas e mercadorias se deslocam no espaço público, de acordo com as suas diferentes necessidades e as condições que cada cidade apresenta. Também envolve diversos outros aspectos, como os setores habitacionais, saneamento básico, locais de trabalho, locais de lazer, escolas e faculdades, políticas ambientais, novos loteamentos e parques ecológicos.

Assim, uma das mais importantes inovações da PNMU é a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público

coletivo sobre o transporte individual motorizado” (Art. 6º - II). Isso evidencia e ratifica uma mudança significativa do entendimento acerca dos deslocamentos urbanos, ao estabelecer que o padrão de desenvolvimento não deve mais ser aquele que, historicamente, baseou-se no modelo rodoviário. Além disso, a Lei visa a “integração entre os modos e serviços de transporte urbano” (Art. 6º - III), estabelecendo não só um novo papel para a mobilidade, mas a complementaridade dos modos para o funcionamento de um sistema.

Para a esfera municipal, o Art. 24 define que os municípios com mais de 20.000 habitantes devem elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana, de forma integrada e compatível com o Plano Diretor. A partir de abril de 2019 os municípios que não ainda tenham elaborado seus planos de mobilidade ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que o elaborem. Os municípios que já possuíam plano de mobilidade, porém desalinhados do Plano Diretor, tiveram até abril de 2018 para compatibilizá-los.

À luz desses princípios, a mesma Lei define que deve ser prevista “dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e modos de transporte não motorizados” (Art. 23 - IV), espacializando as novas diretrizes no contexto do ambiente construído e permitindo esboçar suas feições urbanísticas.

Uma das peculiaridades do tratamento dos modos “não motorizados” é o caráter geral dos princípios, permitindo que tais questões possam ser trabalhadas na escala dos municípios segundo as especificidades de cada localidade. No âmbito do município, a legislação local deve especificar, em diversos níveis, o tratamento da questão.

Detalhadamente desenvolvidas, as diretrizes sobre transporte público coletivo estabelecidas na PNMU pavimentam institucionalmente o percurso das políticas de desenvolvimento urbano no País, orientando-as a buscarem soluções mais adequadas à melhoria da qualidade de vida nas cidades. Isso fica expresso no Art. 6º VI, que defende a “priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado”. Com efeito, dos sete capítulos da Lei, dois são exclusivamente voltados para o transporte público coletivo.

No Capítulo II, que define as diretrizes para a regulamentação dos serviços desse modal, o Art. 8º trata da política tarifária, que deve ser orientada pela:

“I - promoção da equidade no acesso aos serviços;



- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.”

A Lei também defende que o Município deverá “Divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público Coletivo.” (§ 2º Art. 8º). Além disso:

“Art. 9º. O regime econômico e financeiro da concessão e o da permissão do serviço de transporte público coletivo serão estabelecidos no respectivo edital de licitação, sendo a tarifa de remuneração da prestação de serviço de transporte público coletivo resultante do processo licitatório da outorga do poder público.

§ 1º. A tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público coletivo deverá ser constituída pelo preço público cobrado do usuário pelos serviços somado à receita oriunda de outras fontes de custeio, de forma a cobrir os reais custos do serviço prestado ao usuário por operador público ou privado, além da remuneração do prestador.

§ 2º. O preço público cobrado do usuário pelo uso do transporte público coletivo

denomina-se tarifa pública, sendo instituída por ato específico do poder público outorgante.

§ 3º. A existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se déficit ou subsídio tarifário.

§ 4º. A existência de diferença a maior entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário denomina-se superávit tarifário.

§ 5º. Caso o poder público opte pela adoção de subsídio tarifário, o déficit originado deverá ser coberto por receitas extratarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários, subsídios cruzados intrasetoriais e intersetoriais provenientes de outras categorias de beneficiários dos serviços de transporte, dentre outras fontes, instituídos pelo poder público delegante.

§ 6º. Na ocorrência de superávit tarifário proveniente de receita adicional originada em determinados serviços delegados, a receita deverá ser revertida para o próprio Sistema de Mobilidade Urbana.

§ 7º. Competem ao poder público delegante a fixação, o reajuste e a revisão da tarifa de remuneração da prestação do serviço e da tarifa pública a ser cobrada do usuário.

§ 8º. Compete ao poder público delegante a fixação dos níveis tarifários.

§ 9º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço observarão a periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 10. As revisões ordinárias das tarifas de remuneração terão periodicidade mínima estabelecida pelo poder público delegante no edital e no contrato administrativo e deverão:

- I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - incorporar índice de transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtivi-



dade das empresas aos usuários; e

III - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

§ 11. O operador do serviço, por sua conta e risco e sob anuência do poder público, poderá realizar descontos nas tarifas ao usuário, inclusive de caráter sazonal, sem que isso possa gerar qualquer direito à solicitação de revisão da tarifa de remuneração.

§ 12. O poder público poderá, em caráter excepcional e desde que observado o interesse público, proceder à revisão extraordinária das tarifas, por ato de ofício ou mediante provocação da empresa, caso em que esta deverá demonstrar sua cabal necessidade, instruindo o requerimento com todos os elementos indispensáveis e suficientes para subsidiar a decisão, dando publicidade ao ato.

Art. 10. A contratação dos serviços de transporte público coletivo será precedida de licitação e deverá observar as seguintes diretrizes:

I - fixação de metas de qualidade e desempenho a serem atingidas e seus instrumentos de controle e avaliação;

II - definição dos incentivos e das penalidades aplicáveis vinculadas à consecução ou não das metas;

III - alocação dos riscos econômicos e financeiros entre os contratados e o poder concedente;

IV - estabelecimento das condições e meios para a prestação de informações operacionais, contábeis e financeiras ao poder concedente; e

V - identificação de eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, bem como da parcela destinada à modicidade tarifária.

Parágrafo único. Qualquer subsídio tarifário ao custeio da operação do transporte público coletivo deverá ser definido em contrato, com base em critérios transparentes e objetivos de produtividade e eficiência, especificando, minimamente, o objetivo, a fonte, a periodicidade e o beneficiário, conforme o estabelecido nos arts. 8 e 9 desta

Lei.”

Quanto aos chamados “fretados”, a lei estabelece que:

“Art. 11. Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, deverão ser autorizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público competente, com base nos princípios e diretrizes desta Lei.”

Quanto aos táxis, fica estabelecido que:

“Art. 12. Os serviços de utilidade pública de transporte individual de passageiros deverão ser organizados, disciplinados e fiscalizados pelo poder público municipal, com base nos requisitos mínimos de segurança, de conforto, de higiene, de qualidade dos serviços e de fixação prévia dos valores máximos das tarifas a serem cobradas.

Art. 12-A. O direito à exploração de serviços de táxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos pelo poder público local.

§ 1º É permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal.

§ 2º Em caso de falecimento do outorgado, o direito à exploração do serviço será transferido a seus sucessores legítimos, nos termos dos arts. 1.829 e seguintes do Título II do Livro V da Parte Especial da Lei no 10.406, de 10 de janeiro de 2002 (Código Civil).

§ 3º As transferências de que tratam os §§ 1o e 2o dar-se-ão pelo prazo da outorga e são condicionadas à prévia anuência do poder público municipal e ao atendimento dos requisitos fixados para a outorga.

Art. 13. Na prestação de serviços de transporte público coletivo, o poder público delegante deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, preferencialmente em parceria com os demais entes federativos.”



Já o capítulo III trata do direito dos usuários, destacando-se que:

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

da pelos seguintes instrumentos:

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

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

III - audiências e consultas públicas; e

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

5.4 ASPECTOS INSTITUCIONAIS

a. Estrutura Administrativa

A estrutura administrativa do município é dada pela Lei Complementar nº 236/2010 e foi atualizada pela Lei Complementar nº 433/2018. A Lei Complementar Municipal nº 332/2013, oficializou na estrutura administrativa do município a Secretaria de Mobilidade, tendo antes os programas incorporados à Secretaria de Obras, Trânsito e Transporte. Assim, a Prefeitura Municipal é atualmente constituída por:

- Gabinete do Prefeito;
- Secretaria de Governo e Relações Institucionais;
- Secretaria de Esportes e Lazer;
- Secretaria de Planejamento;
- Secretaria de Desenvolvimento e Inovação;
- Secretaria de Administração e Finanças;
- Secretaria de Saúde;

- Secretaria de Desenvolvimento e Inclusão Social;
- Secretaria de Obras;
- Secretaria de Serviços Públicos;
- Secretaria de Segurança Pública Municipal;
- Secretaria de Educação;
- Secretaria de Turismo e Cultura;
- Secretaria de Meio Ambiente;
- Secretaria dos Negócios Jurídicos;
- Secretaria de Mobilidade Urbana;
- Assessoria Especial de Participação Comunitária;
- Assessoria de Assuntos Políticos; e
- Corregedoria Geral do Município.

O Artigo 32 do Plano Diretor (Lei Complementar Municipal nº 412/2017) determina como responsáveis para a gestão da Política Municipal de Mobilidade Urbana no Município de Taubaté: Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB); Secretaria de Planejamento (SEPLAN) e Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU).

Assim, de acordo com as competências atribuídas pela legislação, cabe à Secretaria de Mobilidade Urbana a gestão dos principais assuntos afeitos à mobilidade urbana: transporte coletivo, aprovação de alterações no sistema viário, controle e fiscalização de trânsito, promoção e desenvolvimento da circulação e da segurança do ciclista, controle e estudos sobre acidentes de trânsito, entre outros.

Também diretamente relacionada ao tema, está a Secretaria de Planejamento, considerando-se as questões de planejamento e desenvolvimento territorial.

Além destes aspectos, a mobilidade urbana é um tema transversal que deve dialogar com os diferentes setores da gestão municipal.

À Secretaria de Obras e à Secretaria de Serviços Públicos compete a execução de obras da infraestrutura relacionada a mobilidade urbana, incluindo pavimentação, calçada, iluminação, arborização, e mobiliário urbano.

A Secretaria de Desenvolvimento e Inclusão Social pode se relacionar à mobilidade urbana a partir da implementação da política habitacional de interesse social, visando à acessibilidade aos núcleos habitacionais.



De forma menos direta, a Secretaria de Esportes e Lazer, a Secretaria de Meio Ambiente e a Secretaria de Turismo e Cultura se relacionam com a mobilidade no que diz respeito à criação de espaços e opções recreativos, tais como parques, ciclovias, ruas de lazer, roteiros turísticos, oferta de serviços complementares, entre outros.

No mesmo sentido a Secretaria de Saúde pode se relacionar à mobilidade urbana ao promover ações que minimizem acidentes de trânsito, e que promovam a qualidade de vida da população (por meio do transporte ativo, ou da redução de poluentes, por exemplo).

Também as Secretarias de Educação, de Governo, de Desenvolvimento e Inovação e de Segurança Pública interagem com a Secretaria de Mobilidade Urbana dentro de suas esferas, sejam nas atividades relacionadas transporte de alunos, de educação para o trânsito, projetos e relações institucionais, empreendimentos de desenvolvimento econômico e de ações de fiscalização e segurança respectivamente.

b. Conselhos

Dentre os conselhos municipais concernentes à mobilidade urbana, destaca-se o Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano, o Conselho Municipal de Transporte Coletivo e o Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência.

O Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano – CMDU foi instituído pelo Plano Diretor Físico 2011 (Lei Complementar nº 238/2011). Este foi criado pela Lei Complementar nº 412/2017. O CMDU possui caráter deliberativo e tem a função de gerenciar e manter o Plano Diretor.

De acordo com a lei, a reunião dos membros deve ser realizada a cada 3 meses ou quando se justificar, por convocação das partes, reunião extraordinária.

O Conselho Municipal de Transporte Coletivo – CMTC foi instituído pela Lei Orgânica do Município e regulamentado pela Lei Complementar nº 76/1999 e atualizado pela Lei Complementar nº 110/2004 e pela Lei Complementar nº 124/2005, mas está sendo reestruturado para garantir maior agilidade na tomada de decisão através de um novo projeto de lei que se encontra em aprovação na Câmara Municipal.

O CMTC tem as atribuições de traçar diretrizes gerais do Transporte Coletivo, acompanhar o processo licitatório, manifestar-se sobre prorrogações de contratos e reajustes de tarifas, e fiscalizar os serviços prestados. As alterações no sistema de transporte vêm

sendo apresentadas e discutidas em audiências públicas com as associações de moradores dos bairros diretamente afetados.

O Conselho Municipal da Pessoa com Deficiência – CMPD foi criado pela Lei nº 3.907/2006 e atualizado pela Lei nº 4.710/2012.

Dentre suas competências está a de acompanhar e avaliar programas setoriais de transporte e da política urbana, além de recomendar o cumprimento e divulgar a legislação pertinente aos direitos da pessoa com deficiência.

O Conselho Municipal do Idoso foi criado pela Lei nº 3.823/2005 e atualizado pela Lei nº 5.399/2018. O objetivo do Conselho da Pessoa Idosa é a formulação de diretrizes políticas e ações na área de atendimento e defesa do idoso no município. Compete a este órgão estimular a participação do idoso em diversos setores e oferecer a ele projetos que garantam os direitos previstos na legislação. O Conselho terá caráter consultivo e deliberativo e será mantido com recursos do município ligados à política municipal do direito da pessoa idosa.

Destacam-se ainda no município os Conselho de Turismo e de Habitação que deliberam sobre assuntos relevantes sobre os temas em questão.

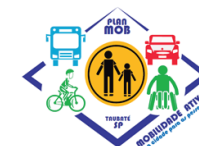
5.5 LEGISLAÇÃO FEDERAL

Além da PNMU, a legislação federal possui alguns elementos que impactam na mobilidade urbana a nível municipal. Estas deverão ser consultadas em função do planejamento da mobilidade urbana.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997) e suas resoluções é o principal marco regulatório da circulação no Brasil. Esta lei e suas alterações tratam da relação do cidadão com o sistema nacional de trânsito. Nele são tratadas as questões regulamentadoras da circulação urbana e intraurbana, mas voltadas principalmente à circulação motorizadas.

Em relação à acessibilidade, a principal normativa é dada pela ABNT NBR 9050, que trata da Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. Em termos de mobilidade urbana destaca-se os itens que concernem aos espaços públicos de circulação.

A Lei Federal nº 12009/2009, por sua vez, trata de mototáxi e de motofrete. Ela



regulamenta o exercício das atividades dos profissionais em transporte de passageiros, “mototaxista”, em entrega de mercadorias e em serviço comunitário de rua, e “motoboy”, com o uso de motocicleta. Dispõe sobre regras de segurança dos serviços de transporte remunerado de mercadorias em motocicletas e motonetas – moto-frete –, estabelece regras gerais para a regulação deste serviço e dá outras providências.

5.6 LEGISLAÇÃO ESTADUAL

A legislação estadual, em geral, retoma aspectos já tratados na legislação federal, ou aborda questões de caráter regional e/ou metropolitano. Destaca-se algumas leis pertinentes à mobilidade urbana.

A Região Metropolitana do Vale do Paraíba e Litoral Norte (RMVPLN) foi criada pela Lei Complementar nº 1.166/2012. Como um dos objetivos, tem a utilização racional do território, dos recursos naturais e culturais e a proteção do meio ambiente, mediante o controle da implantação dos empreendimentos públicos e privados na região. Segundo esta lei, o transporte e o sistema viário regional serão especificados pelo Conselho de Desenvolvimento.

A partir do Decreto nº 60.865/2014, aplicou-se à RMVPLN a legislação vigente que regulamenta os Serviços Metropolitanos de Transporte Coletivo Regular de Passageiros por Ônibus e os Serviços de Transporte Coletivo de Passageiros de Interesse Metropolitano por fretamento.

A Lei nº 12.907/2008 e suas atualizações consolidam a legislação relativa à pessoa com deficiência no Estado de São Paulo, definindo os direitos que o Estado deve prover.

Dentre eles, em termos de mobilidade e acessibilidade, destacamos: a locomoção e o acesso aos bens de serviços públicos. Isto compreende a criação de meios que facilitem a locomoção das pessoas com deficiências nas vias, logradouros, estabelecimentos e prédios públicos em geral. Este direito deverá ser assegurado pelo Poder Público em todas as esferas.

No capítulo relativo à acessibilidade, são estabelecidas normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos. Em relação aos elementos de urbanização, a Seção II define que o planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais es-

paços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis para as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida. A lei determina também padrões de desenho e de implantação de mobiliário urbano, de acessibilidade aos edifícios. Já os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade definidos em normas técnicas específicas.

Ainda em relação à acessibilidade, o Índice Paulista de Acessibilidade das Pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida nos Municípios (IPAM), instituído pela Lei nº 15.314, deverá medir o atendimento, por parte dos Municípios, das normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, segundo critérios definidos nesta lei. Este deverá ser calculado e publicado a intervalos mínimos de doze meses. A lei não define a forma da publicação deste índice, e até o momento, não foi encontrada qualquer publicação a respeito.

Em relação ao transporte por bicicletas, a duas leis que propõem seu incentivo. A Lei nº 12.286/2006 institui a política de incentivo ao uso da bicicleta, que tem como objetivo proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos modos coletivos e não motorizados. Para tanto, garante a promoção de projetos e ações em favor de ciclistas, pedestres e usuários de cadeiras de roda; a eliminação de barreiras urbanísticas; a implementação de infraestrutura cicloviária; a integração da bicicleta ao transporte público; a promoção de campanhas educativas; entre outros. Da mesma forma, a Lei nº 15.318/2014 institui a política de mobilidade sustentável e incentivo ao uso da bicicleta, portanto apresenta o mesmo tema e objetivos da anterior, porém não faz menção a esta.

5.7 PLANO PLURIANUAL MUNICIPAL

O Plano Plurianual (PPA) do município estabelece metas e prioridades da administração pública para cada gestão e para o primeiro ano da gestão seguinte, como forma de dar continuidade aos projetos. A Lei especifica a verba destinada para cada secretaria e os programas previstos para os quatro anos subsequentes. Além desta, as Leis Orçamentárias vigentes no mesmo período acrescentam e detalham o PPA em objetivos, indicadores, ações, metas e despesas para cada programa. O PPA de Taubaté vigente (2018 – 2021) foi

