



LEI Nº 2.587, DE 16 DE MAIO DE 2018.

Institui a Política Municipal de mobilidade Urbana sustentável através do Plano Municipal de mobilidade Urbana sustentável, estabelece normas e diretrizes e dá outras providencias.

**NICOLAU FINAMORE JUNIOR**, Prefeito do Município de Louveira, Estado de São Paulo, faz saber que a Câmara Municipal de Louveira decreta e eu sanciono e promulgo a seguinte Lei:

## CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

**Art. 1º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável é instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Município de Louveira, estabelecidas no Anexo I, dessa Lei.

**Parágrafo único.** O Anexo I constante desta Lei compreende: o Relatório de Consolidação e Sistematização de Dados, Caracterização do Município e Diagnóstico Técnico da Mobilidade e o Plano de Mobilidade Sustentável.

**Art. 2º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do espaço público urbano e em consonância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável.

**Art. 3º** - São infraestruturas da Mobilidade Urbana Sustentável do Município de Louveira:

- I - ruas, avenidas, rodovias, estradas e demais logradouros públicos, incluindo os passeios e calçadas;
- II - as Rodovias, Avenidas, Ruas, Alamedas e vielas abertas à circulação pública em Louveira e o sistema de ciclovias, ciclofaixas e vias cicláveis;
- III - estacionamentos, públicos e privados;
- IV - terminais, estações e demais conexões;
- V - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;
- VI - sinalização viária e de trânsito;
- VII - equipamentos e instalações para controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.

## CAPÍTULO II



## DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

**Art. 4º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável está fundamentada nos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável de Louveira, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação Urbana Sustentável.

**Art. 5º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - 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;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades dos municípios adjacentes.

**Art. 6º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade Urbana Sustentável.



### **CAPÍTULO III DAS ATRIBUIÇÕES**

**Art. 7º** São atribuições do Município:

- I - planejar, executar e avaliar a política de mobilidade Urbana Sustentável, 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 Sustentável do Município, em especial a aplicação da Educação como instrumento de promoção da Urbanidade visando à Mobilidade Segura.

### **CAPÍTULO IV DAS DIRETRIZES PARA A REGULAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO**

**Art. 8º** O serviço de transporte público coletivo orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - promoção da melhoria da eficiência e eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser um instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o Plano Diretor;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - ser um instrumento para a transparência da estrutura tarifária objetivando equilíbrio entre oferta e demanda;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;
- VII - promoção da integração física, tarifária e operacional das diferentes linhas de transporte público e da integração com o sistema cicloviário;
- VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de projetos e consórcios públicos;
- IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e
- X - divulgação dos impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

**Art. 9º** 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.

VI - 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.

§ 1º Os reajustes das tarifas de remuneração da prestação do serviço incluirão a transferência de parcela dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas aos usuários.

§ 2º As revisões ordinárias das tarifas de remuneração deverão:

- I - incorporar parcela das receitas alternativas em favor da modicidade da tarifa ao usuário;
- II - aferir o equilíbrio econômico e financeiro da concessão e o da permissão, conforme parâmetro ou indicador definido em contrato.

**Art. 10** Os serviços de transporte privado coletivo, prestados entre pessoas físicas ou jurídicas, estão baseados 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.

**Parágrafo único.** Na prestação de serviços de transporte público coletivo, a municipalidade deverá realizar atividades de fiscalização e controle dos serviços delegados, de maneira exclusiva, e/ou em parceria com os demais entes federativos com pertinência ao tema.

**Art. 11** O serviço de transporte público através de taxi orienta-se pelas seguintes diretrizes:

- I - o direito à exploração de serviços de taxi poderá ser outorgado a qualquer interessado que satisfaça os requisitos exigidos;
- II - identificação visual, por meio de símbolos, faixas e outros destaques, por pintura ou adesivo, que promova a uniformização, padronização deste serviço privado de caráter público;
- III - é permitida a transferência da outorga a terceiros que atendam aos requisitos exigidos em legislação municipal específica;

**Art. 12** São direitos dos usuários do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável:

- I - receber o serviço de qualidade e adequado;
- II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da Política Local de Mobilidade Urbana Sustentável;
- III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais.

**Art. 13** A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

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



- II - das ouvidorias públicas ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - das Audiências e Consultas Públicas;
- IV - dos procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

**CAPÍTULO V**  
**DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE**  
**MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL**

**Art. 14** O planejamento, a gestão e a avaliação dos sistemas de mobilidade deverão contemplar:

- I - a identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo;
- II - a identificação dos meios financeiros e institucionais que assegurem sua implantação e execução;
- III - a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos; e
- IV - a definição das metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo, monitorados por indicadores preestabelecidos.

**Art. 15** Consideram-se atribuições mínimas dos órgãos gestores dos entes federativos incumbidos respectivamente do planejamento e gestão do sistema de mobilidade Urbana Sustentável:

- 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. 16** O Município poderá utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade Urbana Sustentável, 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;



- 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 Municipal de Mobilidade Urbana Sustentável;
- 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 dos índices de emissões de poluição; e
- VIII - convênios para o combate ao transporte ilegal de passageiros.

**Art. 17** O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável 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 Sustentável;
- 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 Sustentável; e
- XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido, em períodos sucessivos com intervalo máximo de 10 (dez) anos entre eles.

§ 2º O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável prioriza o transporte público coletivo, o não motorizado e o planejamento da infraestrutura urbana sustentável destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é complementar ao Plano Diretor Municipal, e à Lei de Uso, Ocupação e Parcelamento do Solo.

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana Sustentável é referência obrigatória na elaboração do PPA - Plano Plurianual, da LDO - Lei de Diretrizes Orçamentárias e da LOA - Lei de Orçamento Anual, no que se refere a recursos orçamentários destinados à mobilidade Urbana Sustentável, atendendo às exigências desta Lei.

## CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL



**Art. 18** O Poder Executivo Municipal, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, fará 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 Sustentável e melhoria da qualidade dos serviços.

**Parágrafo único.** A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

## CAPÍTULO VII DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

**Art. 19** Constitui infração administrativa, para efeito desta lei, qualquer ação ou omissão que importe na inobservância dos seus preceitos, bem como das demais normas dela decorrentes, sujeitando os infratores, pessoa física ou jurídica, às sanções penais e a obrigações de reparar os danos causados.

**Art. 20** Constitui, ainda, infração à presente lei, iniciar a implantação ou implantar empreendimento, bem como exercer atividade que implique no desrespeito às normas de circulação, tráfego gerado e ainda prejuízo dos preceitos da Mobilidade segura.

**Art. 21** Sem prejuízo das demais sanções definidas pelas legislações federal, estadual ou municipal, as pessoas físicas ou jurídicas que transgredirem as normas da presente lei ficam sujeitas às seguintes sanções, isoladas ou cumulativamente:

- I - advertência por escrito, na qual serão estabelecidos prazos para correção das irregularidades;
- II - multa, simples ou diária, a critério da Prefeitura, no valor de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), caso a advertência não tenha sido atendida no prazo estabelecido;
- III - multa simples ou diária, a critério da Prefeitura, no valor de R\$ 250,00 (duzentos e cinquenta reais), em caso de reincidência na infração ou descumprimento das exigências da Prefeitura, feitas por ocasião da aplicação da multa anterior;
- IV - embargo por prazo indeterminado, para execução de serviços e obras necessárias ao cumprimento das exigências da Prefeitura.

**Parágrafo único.** Os valores das multas serão atualizados anualmente pelos índices IPCA.

## CAPÍTULO VIII DAS DEFINIÇÕES

**Art. 22** Para os fins desta Lei, considera-se:

**I - ACESSIBILIDADE:** condição de acesso das pessoas às áreas e atividades urbanas e aos serviços de transporte, considerando-se os aspectos físicos e/ou econômicos;



**II - ACESSIBILIDADE UNIVERSAL:** disponibilização de meios físicos e tecnológicos para todas as pessoas tenham autonomia nos deslocamentos desejados, independente das limitações e restrições físicas;

**III - BICICLETÁRIO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, com características de longa duração, grande número de vagas e controle de acesso, podendo ser público ou privado;

**IV - CICLOFAIXA:** espaço destinado à circulação de bicicletas, contíguo à pista de rolamento de veículos, sendo dela separado por pintura e/ou dispositivos delimitadores;

**V - CICLOROTAS OU VIA CICLÁVEL:** caminhos ou rotas identificadas como agradáveis, recomendados para uso de bicicletas que complementam a rede de ciclovias e ciclofaixas, minimamente preparados para garantir a segurança de ciclistas, sem tratamento físico, podendo receber sinalização específica;

**VI - CICLOVIA:** espaço destinado à circulação exclusiva de bicicletas, segregada da via pública de tráfego motorizado e da área destinada a pedestres;

**VII - DIVISÃO MODAL:** participação de cada modo de transporte no total de viagens realizadas para os diversos fins;

**VIII - FAIXA COMPARTILHADA:** faixa de circulação aberta à utilização pública, caracterizada pelo compartilhamento entre modos diferentes de transporte, tais como veículos motorizados, bicicletas e pedestres, sendo preferencial ao pedestre, quando demarcada na calçada, e à bicicleta, quando demarcada na pista de rolamento;

**IX - FAIXA EXCLUSIVA PARA ÔNIBUS:** faixa da via pública destinada, exclusivamente, à circulação dos veículos de transporte coletivo, separada do tráfego por meio de sinalização e/ou segregação física;

**X - FAIXA PREFERENCIAL PARA ÔNIBUS OU PARA ALGUM TIPO DE SERVIÇO:** faixa da via pública destinada à circulação preferencial do transporte coletivo ou para determinados veículos, identificados por sinalização na via, indicando a preferência de circulação;

**XI - GESTÃO DA DEMANDA OU GERENCIAMENTO DA DEMANDA:** medidas para direcionamento da demanda de cada modo de transporte, com vistas a uma distribuição modal mais equilibrada;

**XII - LOGÍSTICA URBANA:** estratégia de distribuição de cargas urbanas, sua regulamentação, mediante otimização do uso da infraestrutura existente, e adoção de tecnologia para operação e controle;

**XIII - MOBILIDADE URBANA:** conjunto de deslocamentos com qualidade de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso ao espaço urbano, mediante a utilização dos diversos meios de transporte;

**XIV - MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL:** realização dos deslocamentos sem comprometimento do meio ambiente, das áreas e atividades urbanas e do próprio transporte;

**XV - MODOS DE TRANSPORTE MOTORIZADOS:** modalidades que se utilizam de veículos automotores;

**XVI - MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADOS:** modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;





**XVII - OPERAÇÃO URBANA SUSTENTÁVEL CONSORCIADA:** conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Executivo, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental, podendo ocorrer em qualquer área do Município;

**XVIII - PARACICLO:** local destinado ao estacionamento de bicicletas, de curta ou média duração, de pequeno porte, como número reduzido de vagas, sem controle de acesso, equipado com dispositivos capazes de manter os veículos de forma ordenada, com possibilidade de amarração para garantir mínima segurança contra furto;

**XIX - PISTA EXCLUSIVA:** pista com faixa(s) exclusiva(s) destinada(s) à circulação dos veículos de transporte coletivo de forma segregada, disposta de delimitação física (barreiras, canteiros, etc.) que as separa do tráfego geral, com sinalização de regulamentação específica;

**XX - POLÍTICA DE PREÇO:** política pública que envolve critérios de definição de preços dos serviços públicos, a precificação dos serviços de transporte coletivo, individual e não motorizado, assim como da infraestrutura de apoio, especialmente estacionamentos;

**XXI - REDE ESTRUTURANTE DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** compreende os sistemas estruturadores do transporte, operados por diferentes tecnologias;

**XXII - SISTEMA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL:** conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, dos serviços e da infraestrutura que garanta os deslocamentos de pessoas e de cargas no território do Município;

**XXIII - TRANSPORTE PRIVADO COLETIVO:** serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais específicas;

**XXIV - TRANSPORTE PRIVADO INDIVIDUAL:** meio motorizado de transporte de passageiros utilizado para a realização de viagens individualizadas por intermédio de veículos particulares;

**XXV - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO:** serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo Poder Público;

**XXVI - TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO INTERMUNICIPAL:** serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana;

**XXVII - TRANSPORTE PÚBLICO INDIVIDUAL:** serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

**XXVIII - TRANSPORTE URBANO DE CARGAS:** serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

**XXIX - VIA:** superfície por onde transitam veículos e pessoas, compreendendo a pista, a calçada, ilha e canteiro central;



**XXX- VIA EXCLUSIVA DE PEDESTRE:** via destinada à circulação exclusiva de pedestres, com tratamento específico, podendo permitir acesso a veículos de serviço ou acesso aos imóveis lindeiros.

**CAPÍTULO IX**  
**DISPOSIÇÕES FINAIS**

**Art. 23** - Esta Lei se aplica, no que couber, ao planejamento, controle, fiscalização e operação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal, interestadual e internacional de caráter urbano.

**Art. 24** - Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Louveira, 16 de maio de 2018.

  
**NICOLAU FINAMORE JUNIOR**  
Prefeito Municipal

Publicada e registrada na Secretaria de Administração em 16 de maio de 2018.

  
**RODRIGO RIBEIRO**  
Secretário de Administração