
	<p>Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa</p>	
<p>Despacho</p>		
<p>Autor: Lideranças Partidárias</p>		

Institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica.

A ASSEMBLEIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE MATO GROSSO, tendo em vista o que dispõe o art. 45 da Constituição Estadual, aprova e o Governador do Estado sanciona a seguinte Lei Complementar:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES INICIAIS

Art. 1º Esta Lei Complementar institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (PlanMob - VRC) e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, com o objetivo de efetivar os seus princípios, objetivos, diretrizes e programas estratégicos.

Art. 2º O PlanMob - VRC tem por finalidade orientar as ações do Estado de Mato Grosso e dos Municípios que compõem a Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá no que se refere aos modos, serviços, infraestrutura viária e de transportes que garantam os deslocamentos de pessoas e cargas nesta região, com vistas a atender às necessidades atuais e futuras de mobilidade e de acessibilidade da população.

Art. 3º Integram o PlanMob - VRC:

- I - Anexo I – Sistema Viário de Interesse Metropolitano – SIVIM;
- II - Anexo II – Programas e Ações;
- III - Anexo III – Fichas dos Programas e Ações.

Art. 4º É atribuição do Estado de Mato Grosso, no âmbito da Política Estadual de Mobilidade Urbana:

- I - prestar, diretamente ou por delegação ou gestão associada, os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano, em conformidade com o § 1º do art. 25 da Constituição Federal;
- II - propor política tributária específica e de incentivos para a implantação do PlanMob - VRC;
- III - garantir o apoio e promover a integração dos serviços de transporte coletivo e mobilidade urbana na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal, no interesse dos Municípios que a integram, mediante cooperação mútua entre o Estado e os Municípios e



integração nos aspectos físico, tarifário, funcional e institucional, podendo este serviço ser absorvido pelo contrato vigente MIT-1 Categoria Básica, que abrange todos os Municípios da Região Metropolitana, desde que haja autorização dos entes governamentais envolvidos, mediante solicitação da concessionária e demonstração de vantajosidade para o ente municipal, sob os aspectos orçamentário, processual e de melhoria no atendimento ao usuário.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS

Art. 5º A Política de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá é regida pelos seguintes princípios:

- I - universalidade do direito de se deslocar;
- II - acessibilidade universal;
- III - desenvolvimento integral e sustentável da Região Metropolitana nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- IV - igualdade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo intermunicipal;
- V - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte coletivo intermunicipal;
- VI - gestão democrática e controle social de seu planejamento e evolução;
- VII - segurança viária nos deslocamentos das pessoas e cargas;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;

Art. 6º As ações relacionadas com a implantação da Política de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá serão orientadas pelas seguintes diretrizes gerais:

- I - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- II - integração com a política de desenvolvimento metropolitano e respectivas políticas setoriais de habitação, saúde, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- III - valorização dos pedestres e ciclistas nos planos e projetos;
- IV - estabelecimento de uma melhor articulação viária na Região Metropolitana, como forma de reduzir a sobrecarga de fluxos desnecessários nas vias principais, visando à redução dos tempos de circulação;
- V - coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;
- VI - garantia da mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade de locomoção;
- VII - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na Região Metropolitana;
- VIII - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- IX - integração e cooperação Interfederativa de toda a mobilidade entre os Municípios que compõem a Região Metropolitana e o Estado, no interesse daqueles, considerando a vantajosidade orçamentaria, processual e de rápido atendimento ao usuário, pode ser absorvido pelo contrato vigente MIT-1 Categoria Básica, que explora todos os Municípios, considerando a base a região espacial de ligação das operações;
- X - fortalecimento da gestão interfederativa no planejamento, controle e operação dos sistemas viário e de transportes que servem à mobilidade da Região Metropolitana.

Art. 7º São objetivos gerais da Política de Mobilidade Metropolitana:

- I - nortear os investimentos públicos e privados no âmbito da mobilidade da Região Metropolitana;
- II - promover o desenvolvimento sustentável da Região Metropolitana, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço metropolitano, priorizando os meios de transporte coletivos e não motorizados, de forma inclusiva e sustentável;

	<p>Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa</p>	
---	--	---

- IV - priorizar os modos de transportes públicos não poluentes sobre os poluentes;
 - V - contribuir para a redução das desigualdades e para a promoção da inclusão social;
 - VI - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
 - VII - proporcionar melhoria das condições no que se refere à acessibilidade e à mobilidade na Região Metropolitana;
 - VIII - promover segurança e conforto nos deslocamentos de pessoas e bens, com redução de tempo e custos;
 - IX - reduzir as ocorrências de acidentes e vítimas no trânsito;
 - X - melhorar continuamente os serviços de transporte coletivo;
 - XI - descentralizar o fluxo de veículos;
 - XII - estimular o empreendedorismo e startups que produzem soluções inovadoras de mobilidade urbana sustentável para os cidadãos;
 - XIII - melhorar a infraestrutura destinada à circulação de pedestres e ao sistema cicloviário;
 - XIV - promover a integração entre os entes públicos para a melhor implementação da política metropolitana de mobilidade,
 - XV - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade na Região Metropolitana.
- Parágrafo único. Para os fins do disposto neste artigo, nas prioridades e incentivos destinados ao uso coletivo de transporte, deverão ser cumpridos os requisitos de acessibilidade estabelecidos em legislação específica.

CAPÍTULO III

DO PLANO DE MOBILIDADE DA REGIÃO METROPOLITANA DO VALE DO RIO CUIABÁ

Art. 8º O PlanMob - VRC contempla os seguintes objetivos estratégicos:

- I - promover a melhoria dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade na Região Metropolitana;
- II - integrar a política metropolitana de mobilidade com as respectivas políticas setoriais, de forma a assegurar melhores condições de mobilidade, acessibilidade e conectividade em toda a Região Metropolitana;
- III - incentivar o uso de energias renováveis e menos poluentes;
- IV - promover a segurança no trânsito;
- V - tornar a mobilidade metropolitana um fator positivo para o desenvolvimento dos Municípios e do Estado de Mato Grosso;
- VI - tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social.

Art. 9º Para viabilizar as estratégias definidas nesta Lei Complementar, poderão ser adotados instrumentos de gestão, tais como:

- I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em zonas e horários predeterminados, de acordo com projetos e estudos submetidos à discussão pública;
- 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 - dedicação de espaço exclusivo nas vias públicas para os serviços de transporte público coletivo e aos modos de transporte não motorizados;
- IV - controle do uso e operação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, em especial das cargas perigosas;
- V - monitoramento e controle das emissões dos poluentes atmosféricos e dos gases de efeito estufa dos modos de transporte motorizado, facultando a restrição de acesso a determinadas vias em razão da



criticidade da qualidade do ar constatada;

VI - priorização das obras relacionadas à ampliação do sistema viário, associada à implantação da rede estrutural do transporte público coletivo.

CAPÍTULO IV

SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE METROPOLITANO (SIVIM)

Art. 10 Fica instituído o Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM), que é composto por um conjunto de rodovias e vias urbanas que atendem aos interesses metropolitanos.

Parágrafo único. O SIVIM é um sistema estruturado, constituído por uma rede integrada de rodovias e vias urbanas que suportam o transporte coletivo metropolitano e intermunicipal e o tráfego de ligação intermunicipal e de passagem.

Art. 11 As ações propostas para o SIVIM compreendem:

§ 1º Ampliação da malha viária de características urbanas, com novas vias e a ampliação da capacidade de vias atuais, mediante a execução de soluções indicadas por estudos técnicos.

§ 2º Instituição de novas vias, a recuperação, manutenção adequada, conservação, execução de obras de melhoria e ampliação da capacidade, disponibilização de sinalização horizontal e vertical e demais dispositivos de segurança, implantação, adequação, regularização e manutenção dos acostamentos, acessos e faixas de domínio das rodovias estaduais de interesse metropolitano.

§ 3º Ampliação e melhorias das ciclovias e da sinalização pertinente, bem como o estabelecimento de uma malha cicloviária conectada entre si e com as redes cicloviárias locais, observadas as seguintes diretrizes:

I - criação da Rede Cicloviária Estrutural, composta pelo conjunto de intervenções no sistema viário conectadas e destinadas à circulação de bicicletas na área metropolitana, que deverá ser implantada em faixas viárias, urbanas e rodoviárias, passeios ou logradouros públicos;

II - estímulo ao uso utilitário da bicicleta como complemento do transporte coletivo, bem como para viagens pendulares de curta e média distâncias e, também, para atividades desportivas e de lazer;

III - constituição de um espaço viário adequado e seguro para a circulação de bicicletas, contemplando ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas em consonância com função desejada e disponibilidade viária;

IV - provisão de infraestrutura adequada e segura para estacionamento e guarda de bicicletas nos polos geradores de viagens e nos equipamentos urbanos dos sistemas de transporte coletivo;

V - gestão dos conflitos da circulação urbana com prioridade aos meios de transporte coletivo e não motorizados e organização da circulação cicloviária de maneira eficiente, com ênfase na segurança e na defesa da vida; e

VI - pintura das faixas cicláveis; estabelecimento e manutenção da sinalização horizontal e vertical de orientação, advertência e regulamentação e a implantação de pórticos localizados especialmente nos extremos dos trechos cicloviários.

§ 4º Elaboração de um Plano de Segurança Viária e o estabelecimento de campanhas de segurança permanentes, com o envolvimento dos órgãos competentes, na esfera estadual e municipais;

§ 5º Elaboração de um Plano Metropolitano de Logística;

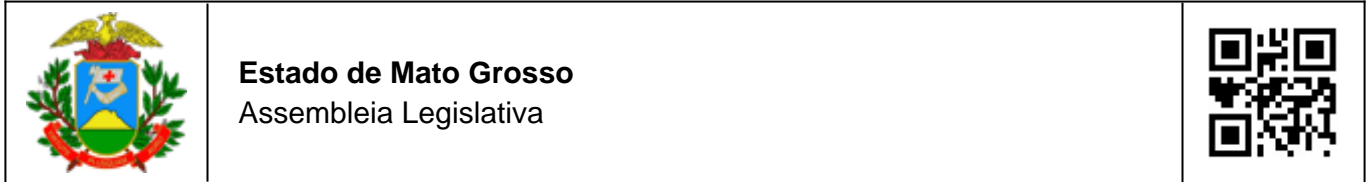
§ 6º Ampliação da participação modal dos transportes coletivos, por meio do fortalecimento da integração metropolitana, observadas as seguintes diretrizes:

I - implantação de equipamentos de integração que possibilitem suprir a necessidade de atendimento do transporte intermunicipal e, concomitantemente, o turismo rodoviário; e

II - criação de um sistema integrado e uniformizado de informações ao usuário do transporte coletivo metropolitano.

Art. 12 A instituição do SIVIM tem como objetivos:

I - estabelecer diretrizes voltadas à circulação, com foco na gestão de velocidades, segurança viária e na



garantia de condições adequadas para que os fluxos viários locais e intermunicipais se deem em condições de fluidez e segurança;

- II - propor intervenções visando melhorias na infraestrutura viária segundo as diretrizes gerais e específicas;
- III - subsidiar a formulação de planos de investimentos e a interlocução com organismos de financiamento;
- IV - estimular programas conjuntos e convênios entre o Estado e municípios, para a realização de intervenções que promovam o interesse da Região Metropolitana;
- V - estabelecer uma base viária adequada para a obtenção de indicadores de circulação (sinistros de trânsito, velocidade, nível de serviço, congestionamentos e outros) que possam ser acompanhados ao longo do tempo, subsidiando a gestão da circulação entre todos os entes;
- VI - promover um processo de avaliação contínua de desempenho, em períodos não superiores a cada 12 (doze) meses.

CAPÍTULO V

DA IMPLEMENTAÇÃO E EXECUÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE METROPOLITANA

Art. 13 O Plano de Mobilidade Metropolitana tem por objetivo assegurar a ampla mobilidade de pessoas e mercadorias, promovendo a melhoria da qualidade de vida da população e contribuindo para a dinamização da economia e da produtividade geral da Região Metropolitana, mediante a execução da integração da mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e das calçadas planas.

Art. 14 Na execução do Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

- I - mobilidade universal;
- II - plena acessibilidade, considerando seus aspectos macro e micro;
- III - segurança viária;
- IV - valorização do transporte público em relação ao transporte particular;
- V - integração dos transportes municipais e intermunicipais, nos aspectos físico, tarifário, operacional e institucional, respeitando-se o contrato de concessão vigente expedido pelo Estado, categoria básica, operado com veículos apropriados à implantação de bilhetagem eletrônica;
- VI - redução dos impactos socioambientais decorrentes dos transportes;
- VII - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana;
- VIII - modicidade tarifária no transporte público;
- IX - gestão democrática, transparente e integrada das cidades e da metrópole.

Art. 15 O PlanMob - VRC estrutura-se nos seguintes programas:

- I - Programas relacionados com as rodovias do SIVIM;
- II - Programas relacionados com vias urbanas do SIVIM;
- III - Programas cicloviários;
- IV - Programa de Segurança Viária;
- V - Programa de Logística;
- VI - Programas de Transporte Público Coletivo Urbano.

Art. 16 A implementação do PlanMob - VRC se dará por meio dos programas, cada um contendo um conjunto de ações e subações.

§ 1º As ações e subações que integram cada programa estão relacionadas nos Anexos II e III desta Lei Complementar.

§ 2º Outros projetos e ações poderão ser integrados a qualquer tempo aos programas relacionados no caput, desde que em consonância com as diretrizes gerais e específicas estabelecidas nesta Lei Complementar.

§ 3º Os relatórios técnicos que integram o PlanMob - VRC e o diagnóstico do sistema de mobilidade urbana



utilizados como referenciais para a sua elaboração serão tornados públicos mediante publicação no site oficial do Estado de Mato Grosso.

CAPÍTULO VI

DA GOVERNANÇA DO PLANO DE MOBILIDADE METROPOLITANA

Art. 17 Fica criada, no âmbito do Conselho Deliberativo Metropolitano do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, a Câmara Setorial de Mobilidade Metropolitana – CSMM/VRC, instância de governança estratégica do PlanMob - VRC, de caráter permanente, que visa alcançar os princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos, sobretudo para a eficácia do PlanMob - VRC, competindo-lhe:

I - propor os programas de que trata o art. 15, no prazo de 36 (trinta e seis) meses contados a partir da publicação desta Lei Complementar, os quais deverão ser objeto de deliberação do Conselho Pleno do CODEM/VRC;

II - promover e monitorar a execução do PlanMob - VRC, seus programas e ações, em articulação com os órgãos e entidades estaduais e municipais envolvidos;

III - submeter ao CODEM/VRC proposta de seu regimento interno;

IV - exercer outras atribuições delegadas pelo CODEM/VRC.

§ 1º A composição da CSMM/VRC será definida pelo CODEM/VRC, nos termos de seu Regimento Interno.

§ 2º A fim de incentivar o seu caráter técnico e facilitar seu funcionamento, é vedada a indicação de membro que esteja no exercício de cargo eletivo.

§ 3º Terão direito a voz nos debates representantes da sociedade civil e da academia, cuja contribuição seja considerada de interesse, nos termos do regimento.

CAPÍTULO VII

MONITORAMENTO E REVISÃO

Art. 18 O monitoramento do PlanMob - VRC, de competência do Conselho Deliberativo do Vale do Rio Cuiabá, abrangerá seus programas e ações, e ocorrerá:

I - semestralmente, em relação ao atingimento e observância dos princípios, diretrizes e objetivos nas políticas públicas relacionadas à mobilidade na Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá;

II - anualmente, em relação aos indicadores e às metas dos objetivos e das entregas constantes dos programas e ações e medidas institucionais e normativas implementadas no período.

Art. 19 As ações e planos elaborados por órgãos estaduais e municipais, abrangidos pelo PlanMob - VRC, devem ser elaborados e estarem compatíveis com os princípios, diretrizes e objetivos do PlanMob - VRC.

Art. 20 O Plano de Mobilidade Metropolitano tem vigência de 10 (dez) anos e poderá ser revisto a qualquer tempo mediante proposta do Conselho Deliberativo Metropolitano da Região do Vale do Rio Cuiabá - CODEM/VRC, com participação efetiva da instância metropolitana e dos Municípios membros, assegurada a participação de associações representativas no processo.

Art. 21 As revisões periódicas do PlanMob - VRC deverão ser precedidas da realização de diagnóstico e de prognóstico das condições de mobilidade na Região Metropolitana, contemplando minimamente:

I - análise dos modos, dos serviços e da infraestrutura de transporte, à luz dos objetivos estratégicos estabelecidos no PlanMob - VRC, considerando a avaliação de progresso de indicadores de desempenho;

II - avaliação de tendências do sistema de mobilidade urbana, por meio da construção de cenários que deverão considerar horizontes de curto, médio e longo prazos.

Art. 22 Sem prejuízo de outros instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, na fiscalização e na avaliação do PlanMob - VRC, poderão ser adotados:



- I - ouvidorias nos órgãos responsáveis pela gestão da mobilidade urbana;
- II - audiências públicas;
- III - consultas públicas;
- IV - reuniões setoriais.

CAPÍTULO VIII **DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 23 O Poder Público deverá elaborar, no prazo de 36 (trinta e seis) meses contados a partir da publicação desta Lei Complementar:

- I - o Plano de Segurança Viária,
- II - o Plano Metropolitano de Logística;
- III - o Plano de Orientação de Tráfego.

Art. 24 O Plano de Segurança Viário deverá contemplar, no mínimo, as seguintes temáticas:

- I - gestão da segurança viária;
- II - mobilidade urbana desenho das ruas e engenharia;
- III - legislação e fiscalização;
- IV - gestão das velocidades;
- V - atendimento e cuidado pós-acidentes;
- VI - comunicação, educação e capacitação.

Parágrafo único. O Plano de Segurança Viária deverá contemplar ações para alcançar os seguintes objetivos:

- I - redução do índice de mortes no trânsito;
- II - participação maior dos modos ativos e redução de mortes de pedestres e ciclistas;
- III - redução das mortes de motociclistas;
- IV - redução da quantidade de veículos que trafegam acima da velocidade regulamentada;
- V - tolerância zero com a direção por pessoas que tenham consumido bebidas alcoólicas ou tenham usado entorpecentes;
- VI - redução das mortes decorrentes de acidentes com ônibus;
- VII - garantir, por meio de ações educativas e de fiscalização, do uso de equipamentos de segurança por motoristas, motociclistas, ciclistas e pedestres.

Art. 25 O Plano Metropolitano de Logística deverá considerar a ampliação do fluxo de cargas, visando mitigar os efeitos da circulação de veículos de carga de maior porte.

Art. 26 O Plano de Orientação de Tráfego deverá considerar uma sinalização adequada, a fim de oferecer aos seus usuários informações sobre rotas, principalmente nas vias secundárias, abrangendo atrativos turísticos.

Art. 27 Fica o Poder Executivo autorizado a instituir a Agência de Regulação da Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (ARMob - VRC), com sede e foro na Capital do Estado, sob a forma de autarquia em regime especial para exercer o planejamento, a coordenação, fiscalização, monitoramento, controle e publicidade, para fins de viabilização dos instrumentos de desenvolvimento integrado das políticas de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, respeitadas as competências municipais e a legislação vigente.

Parágrafo único. A ARMob - VRC é dotada de regime autárquico especial, caracterizado pela independência administrativa, autonomia financeira e funcional e mandato fixo de seus dirigentes.

Art. 28 O Poder Público poderá editar outros atos normativos com o objetivo de garantir a eficácia e a efetividade das disposições do PlanMob - VRC.



Art. 29 Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação, ficando revogadas às disposições em contrário.

JUSTIFICATIVA

O substitutivo ao Projeto de lei complementar nº 48/2025 - Mensagem nº 145/2025, busca melhorar às disposições normativas já e existentes, mantendo os anexos do projeto original.

O Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá parte da premissa de cooperação entre municípios e Estado na consecução dos serviços do Transporte urbanos, vez que as operações do transporte intermunicipal do Mercado 1, alcançam diretamente o interesse de vários municípios, que precisam de operações locais, que possam ser facilmente integradas a operação com empresas que já estão contratadas, e que tem condições operacionais de atendimento a demanda municipal que de certa forma já o fazem, quando há por meio de veículos do intermunicipal transito interno de usuários que não se deslocam para a capital.

A integração de interesses Estado e Município no sentido de aproveitamento do contrato intermunicipal de transporte, voltado a região Metropolitana, vem ao encontro do interesse do Município que irá dispensar outros atos administrativos que possam delongar tempo, complexidade, onerosidade, impossibilitando uma ação administrativa, mais célere e eficiente, devendo ser considerada um meio legal, eficaz na condução do plano de mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

O Regime cooperativo federativo, se impõem como princípio constitucional, norteados do viés de política pública, ação que compreende uma dinâmica necessitada pelos municípios, na medida que há a possibilidade de uso de todo o expertise da empresa que já opera a região, com capacidade operacional comprovada, assim, sem necessidade de investimentos, tanto do Município como das empresas, investimentos estes não realizados que implicam e resultam na modicidade tarifária, para além disso, a continuidade dos serviços essenciais.

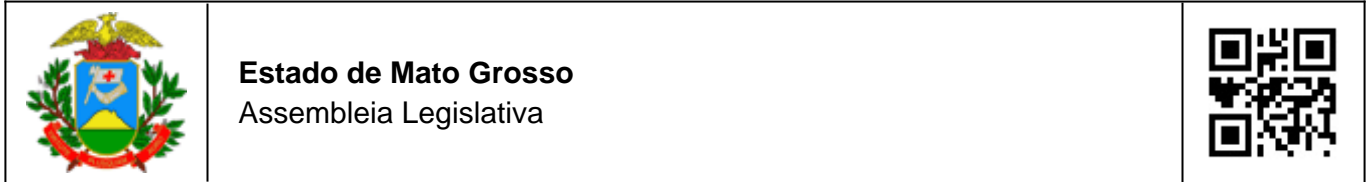
A texto proposto vem ao encontro dos objetivos e finalidades da Lei Complementar 609/2018 que institui o Plano Diretor de Desenvolvimento integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá - PDDI/RMVCR, que tem por objetivo entre outros a gestão metropolitana das execuções das funções públicas de interesse comum, em um sistema de gestão Interfederativa registrado no Art. 36:

“Seção VII

Do Programa Mobilidade Metropolitana Integradora

Art. 36 Na execução deste programa deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

V – Integração dos transportes municipais e intermunicipais, nos aspectos físico, tarifário, operacional e institucional. Respeitando-se contrato de concessão vigente expedido pelo Estado, categoria básica, operado com veículos apropriados à implantação de bilhetagem eletrônica;”




Vê-se que ele se adequa ao plano diretor de desenvolvimento, e se faz necessário na medida que possibilita ao ente municipal, a desburocratização do sistema, a integração e aproveitamento de contratos em curso que prestam serviços de mobilidade, sem prejuízos a operação regular do intermunicipal, mas integrando à operação no mercado, considerando sempre o vínculo operacional e contratual que possibilitem um serviço contínuo, adequado, modico e perene, assim, sua inclusão e medida que se ajusta aos princípios orientadores da universalidade dos serviços, da acessibilidade, com o desenvolvimento integral da região metropolitana, eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços.

Observa-se que o projeto de lei tem como objetivo de contempla o SIVIM- Sistema Viário de interesse metropolitano, viabilidade viária, compreende que as ações de estado , encerra em trechos viários da competência do município, contudo, por isso, as ações que tendem promover a eficiência e efetividade, e fluidez, a infraestrutura alcança e deve ser concluída independente de jurisdição, podendo realizar convênios entre os entes, de igual modo, como a integração viária, a integração do transporte se equipara em interesse público da região metropolitana.

Quando se observa nos anexos da lei a mensagem proposta, no que se refere propriamente dito ao transporte, vê-se ações que não compreendem a possibilidade de extensão e da integração dos serviços utilizando contratos públicos em curso do Transporte Intermunicipal, a mesma esta alheia as reais necessidades dos municípios que formam a região metropolitana, que tem operação continua do transporte intermunicipal, sem entender a necessidade de integração contratual, ao contrato da empresa do MIT1, para aproveitamento do contrato pelo Município e celebração de convênios para aplicação do instrumento contratual, desde que seja do interesse do Município , visto comprovada a vantajosidade processual e orçamentaria ao ente municipal, e também da empresa, se comprovado viabilidade econômica e operacional, em operar na cidade metropolitana internamente, neste sentido, assim como as políticas de ação viária, a celebração de convênios e medida também eficiente que atente ao município que não precisara celebrar demorados, custosos, elaboração de projetos e complexos processos de contratação, podendo aproveitar por meio de convênio o instrumento contratual, nas limitações e realidades do transporte municipal: tarifa fixa, reajustada anualmente, gratuidades eleitas pelo ente municipal, que difere do Estadual, utilizando os parâmetros estabelecidos pelo instrumento contratual, no caso a metodologia de cálculo, as regras de operação, as normativas referentes, para além disso, quando se fala da regulação, nos termos do marco legal das Agências Reguladoras , a possibilidade jurídica de celebração de convênios para atuação do agente regulador, que recebera por isso.

Da realidade hoje, temos a cidade de Várzea Grande, onde o transporte municipal já ocorre e feito de forma anômala pela empresa concessionária do MIT 1, que transita internamente e transporta usuários internamente, de igual forma o Município de Santo Antônio, que enfrenta os mesmos problemas internos de mobilidade do transporte.

O programa de ação para o transporte proposta pela lei tem 4 pilares: implantação BRT, Implantação de equipamentos urbanos e integração , sistema de informação ao usuário do transportes,, implantação do sistema de informação, implantação de terminais rodoviários, contudo todas estas ações não compreendem e não preveem o atendimento integrado do transporte , o que motiva as emendas apresentadas, pois terão o condão de materializar o que já se em estipulado na Lei Complementar 609/2018 em seu Art. 36, V, mas acima de tudo atender a demandas municipais eu reclamam soluções a mobilidade interna, sem onerosidade aos cofres municipais visto o dispêndio de tempo e recursos para realização de contratações.

	<p>Estado de Mato Grosso Assembleia Legislativa</p>	
---	--	---

Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 25 de Fevereiro de 2026

Lideranças Partidárias