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

**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:

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, no sentido de organizar o deslocamento de pessoas e cargas de forma eficiente, segura, acessível e sustentável, melhorando a qualidade de vida e o desenvolvimento econômico.

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;

X – justa distribuição dos benefícios e ônus;

XI – Integração entre os modos de transporte;

XII – prioridade ao transporte coletivo e não motorizado;



XIII – integração com o planejamento urbano;

XIV – transparência e controle social.

Parágrafo único – Os princípios buscam construir uma mobilidade mais justa (equidade), mais eficiente (menos tempo e custo), mais segura e mais sustentável.

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;

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 ciclovitário;

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 Ciclovária 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 ciclovária 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 ciclovários.

§ 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 plenas.

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 - infraestrutura Viária Segura;

III - veículos seguros;

IV - comportamento dos usuários;

V- fiscalização e aplicação da lei;

VI - atendimento às vítimas (pós acidente);

VII - mobilidade Segura Sustentável;

VIII - educação e Cultura de Segurança;

IX mobilidade urbana desenho das ruas e engenharia;

X- legislação e fiscalização;

XI - gestão das velocidades;

XII - 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 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.

O 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

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

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 contínua 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

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

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.

Edifício Dante Martins de Oliveira  
Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 04 de Maio de 2026

### **Lideranças Partidárias**