
	<p><b>Estado de Mato Grosso</b> Assembleia Legislativa</p>	
<p><b>Despacho</b></p>		
<p><b>Autor:</b> 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 nas áreas que ultrapassem os limites de um Município, em conformidade com o § 3º do art. 25 da Constituição Federal.

## **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 respectivas políticas setoriais de habitação, saúde, saneamento básico, planejamento gestão do uso do solo; e

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; de locomoção;

V - coordenação e integração entre os diversos modos de transporte;

VI - garantia da mobilidade para as pessoas com deficiência ou dificuldade



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; Metropolitana;

IX - integração entre os Municípios que compõem a Região;

X - fortalecimento da gestão Inter federativa 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 acessibilidade e à mobilidade na Região Metropolitana; à

VIII - promover segurança e conforto nos deslocamentos de pessoas bens, com redução de tempo e custos; e

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 ciclo viário;

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 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 cicloviárias e da sinalização pertinente, bem como o estabelecimento de uma malha ciclo viária conectada entre si e com as redes ciclo viárias locais, observadas as seguintes diretrizes:

I - criação da Rede Ciclo viária 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 cicloviárias, ciclo faixas e ciclo rotas 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 ciclo viária de maneira eficiente, com ênfase na segurança e na defesa da vida;

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

§ 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;

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 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; metrôpole.

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.

Parágrafo único. Para efeito do disposto neste artigo, fica assegurada a gratuidade tarifária no transporte público coletivo às pessoas com deficiência, seus acompanhantes e aos estudantes regularmente matriculados na educação básica e superior.

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 ciclo viários;

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 sub ações.

§ 1º As ações e sub ações 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 tomados 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 a 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 programa 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 eletiva 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.

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

## 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 Viária 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;

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.

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

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.

## JUSTIFICATIVA

O presente substitutivo integral visa restabelecer integralmente a propositura originalmente apresentada pelo Poder Executivo (Mensagem nº 145/2025), com um único acréscimo que foi a inclusão do parágrafo único ao artigo 14, visando assegurar, no âmbito da execução do Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, a efetivação do direito à mobilidade com caráter inclusivo e socialmente justo, mediante a previsão de gratuidade tarifária às pessoas com deficiência, seus acompanhantes e estudantes.

Além disso, **também tem por objetivo corrigir inconstitucionalidades presentes no substitutivo integral nº 3, em especial aquelas previstas no artigo 4º, inciso III, art. 6º, inciso IX, e art. 14, inciso V, que possibilita que o novo modal (BRT) a ser implementado nos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, possa ser absorvido, SEM REALIZAÇÃO DE LICITAÇÃO**, pelo contrato vigente MIT-1 Categoria Básica, situação esta não proposta pelo texto apresentado pelo executivo.

**Como se sabe, o art. 22, XXVII, da Constituição Federal estabelece como competência privativa da União legislar sobre normas gerais de licitação e contratação, em todas as modalidades, para as administrações públicas diretas, autárquicas e fundacionais da União, Estados, Distrito Federal e Municípios**

A concessão de operação do BRT para as atuais concessionárias do transporte coletivo intermunicipal em Cuiabá e Várzea Grande, possibilidade aventada no Substitutivo Integral nº 3, malfez os arts. 5º (caput) e 11, incisos I e II da lei geral de licitações, haja vista o objeto a ser contratado (BRT) é um novo modal de transporte totalmente diferente da atual concessão, o que além de violar os princípios da vinculação ao instrumento convocatório, do tratamento isonômico entre os licitantes, bem como a justa competição, também contraria a seleção da proposta mais vantajosa para administração, considerando as novas condições estabelecidas como a aquisição de frota pelo estado, que serão posteriormente cedidas aos concessionário.

Diferente do Substitutivo Integral nº 3, a presente propositura enquadra-se na competência residual dos estados, pois o que não for da competência de outro ente da federação e não houver vedação legal, competirá ao Estado legislar, conforme preceitua o art.25, § 1º da Constituição Federal. In verbis:

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constituições e leis que adotarem, observados os princípios desta Constituição.

§ 1º São reservadas aos Estados as competências que não lhes sejam vedadas por esta Constituição.

Importante por fim registrar que o poder regulamentar dos Estados, Distrito Federal e Municípios em normas de licitação deve limitar-se à competência suplementar (ou complementar), e neste contexto a presente propositura não altera regras e procedimentos em licitações e contratos administrativos definidos pela norma geral da união (Lei Federal nº 14.133/2021), pois, apenas restabeleceu a redação originalmente apresentada



que não continha tal disposição.

Por estas razões, submeto esra propositura aos nobres pares pugnando pela sua aprovação.

Edifício Dante Martins de Oliveira  
Plenário das Deliberações “Deputado Renê Barbour” em 10 de Junho de 2026

### **Lideranças Partidárias**