



**Parecer nº 12/2026 CIUT – O.S. 123**

**Protocolo nº 11309/2025 – Processo nº 3469/2025**

**Data: 22/10/2025**

**Referente ao PLC nº 48/2025** que *“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”*.

**Autor:** Poder Executivo Estadual – Mensagem nº 145/2025

**Substitutivo Integral nº 01**

**Autor:** Lideranças Partidárias

**Relator:** Deputado Estadual

*Valmir Moratto*

## I – Relatório

A iniciativa em epigrafe, após ter sido recebida e registrada pela Secretaria de Serviços Legislativos no dia 22/10/2025 (fl. 02), foi colocada em pauta no mesmo dia, tendo seu devido cumprimento no dia 23/12/2024, sendo encaminhada ao Núcleo Ambiental e Desenvolvimento Econômico em 09/01/2025, e recebido pela Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte no dia 13/01/2025 (fls. 06-v), para emitir parecer de mérito.

Trata-se de **Projeto de Lei Complementar nº 48/2025** objetiva instituir 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.



Consoante se vislumbra das justificativas, que ensejaram a proposição do aludido Projeto de Lei, o Excelentíssimo Senhor Governador justifica que *“o Sistema Viário de Interesse Metropolitano - SIVIM, no âmbito urbano, é formado por 23 trechos dos municípios de Cuiabá e Várzea Grande, totalizando, aproximadamente, 170 quilômetros, identificados na Figura 1 e descritos na Tabela 1, abaixo, além das vias dos demais municípios da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, o que totaliza uma extensão de, aproximadamente, 180 quilômetros. Além disso, o SIVIM também é formado por segmentos rodoviários que se desenvolvem na área urbana. Assim, considerando as rodovias que atendem as conexões entre os municípios, com uma extensão de 1.439,10 km, o SIVIM atual totaliza 1.608,58 km.”*

Em estrita observância a previsão regimental, o Projeto de Lei nº 45/2025 foi encaminhado para a Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte em 04/12/2025, para fins de análise quanto ao mérito.

Na data de 26/02/2026, aportou-se ao feito o Substitutivo Integral nº 01, de autoria de Lideranças Partidárias, com vistas em aprimorar a matéria.

Feito este introito, passamos a discorrer acerca da análise de mérito da matéria.

## II – DA ANÁLISE

Compete a esta Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte, manifestar-se quanto ao mérito de todas as proposições oferecidas à deliberação da Casa em assuntos e temas contidos no Art. 369, inciso XIII, alíneas “a” a “j” do Regimento Interno da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso.

No que diz respeito à tramitação e abordagem da propositura, o Regimento Interno prevê dois casos: no primeiro, verifica-se a existência de lei que trate especificamente do tema abordado, caso em que, a matéria será prejudicada (art. 194 do RI/ALMT). No segundo, a existência de projetos semelhantes tramitando, se houver, a proposição legislativa deverá ser apensada e/ou anexada (art. 195 do RI/ALMT).



Segundo pesquisas realizadas, seja na internet ou intranet (controle de proposições) da Assembleia Legislativa do Estado de Mato Grosso sobre o assunto, não foram encontradas proposituras que tratam de matéria análoga ou conexa, conforme certidão expedida pela Secretaria de Serviços Legislativos (fls. 47).

De início, convém registrar que o Projeto de Lei Complementar, de iniciativa do Poder Executivo, que institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – PlanMob-VRC, estabelece diretrizes gerais e específicas para sua execução, define áreas temáticas, institui o Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM) e organiza instrumentos de governança intermunicipal, conforme se verifica das disposições iniciais e dos anexos constantes do projeto

A Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, composta por Cuiabá, Várzea Grande e outros municípios circunvizinhos, caracteriza-se por intenso processo de urbanização, ampliação da frota de veículos, crescimento demográfico contínuo e integração socioeconômica crescente. A articulação entre tais municípios, especialmente no eixo Cuiabá-Várzea Grande, consolidou-se como um dos principais polos urbanos da região Centro-Oeste.

Todavia, esse desenvolvimento acelerado produziu demanda crescente por infraestrutura de mobilidade, transporte coletivo eficiente, acessibilidade, segurança viária e planejamento integrado. Desde o início dos anos 2000, sucessivos diagnósticos governamentais apontam: saturação de eixos estruturantes como Avenida da Feb, Avenida Miguel Sutil e Estrada da Guia; aumento significativo dos deslocamentos pendulares entre residência e trabalho; fragilidade da circulação metropolitana sem planejamento unificado; dificuldade de integração modal entre transporte urbano, intermunicipal e sistemas cicloviários; carência de soluções para cargas perigosas e logística urbana e expansão viária sem diretrizes comuns entre os municípios.



O projeto em análise consolida, pela primeira vez em lei complementar, um arcabouço sistêmico de planejamento e governança metropolitana, corrigindo a fragmentação histórica entre políticas municipais isoladas.

Essa necessidade é amplamente demonstrada nos anexos, que definem o SIVIM composto por 23 trechos prioritários de infraestrutura, com extensão aproximada de 1.608,58 km, conforme anexos acostados nas páginas 13 a 42, que também traz mapas e projeções de ampliação da malha viária (estimada para atingir 1.723,20 km). O cenário revela que a mobilidade metropolitana tornou-se fator crítico para a competitividade econômica, qualidade de vida da população e sustentabilidade urbana, exigindo intervenção normativa urgente e estruturante.

O projeto está em plena consonância com art. 25, §3º, da Constituição Federal, que autoriza a instituição de regiões metropolitanas para organizar planejamento integrado; Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), que determina a integração intergovernamental e a elaboração de planos de mobilidade; competência do Estado para legislar sobre planejamento regionalizado, especialmente no que se refere a infraestrutura e transporte intermunicipal.

Registro, por oportuno, que o PlanMob-VRC fortalece o modelo federativo cooperativo e promove segurança jurídica às ações de mobilidade intermunicipal.

Quanto ao mérito, verifica-se que a propositura possui relevância estratégica para a mobilidade metropolitana, na medida em que institui um sistema completo de planejamento, com princípios claros, diretrizes executivas e arranjos de governança. Destacam-se:

Ressalte-se, que as diretrizes de redução de congestionamentos e racionalização do uso do sistema viário, preconizadas no art. 7º, incisos II, IV e VI, prioriza ações que reduzam tempos de deslocamento, ampliem alternativas modais e melhorem a circulação nos corredores estruturantes da Região Metropolitana.



Informo, outrossim, que a proposição incentiva o transporte coletivo e modos não motorizados, conforme dispõe o art. 7º, I e IX, uma vez que estimula transporte público de qualidade, gestão eficiente, mitigação de emissões de poluentes e redes cicloviárias, fatores indispensáveis em uma região com expansão da frota acima da média nacional. Já o art. 7º, II, consagra a integração entre planejamento urbano e mobilidade, alinhando o Estado às melhores práticas de planejamento territorial, garantindo a integração entre políticas urbanas, habitação, saneamento e uso do solo.

Há de consignar que a instituição do Sistema Viário de Interesse Metropolitano – SIVIM, constitui rede estruturante de mobilidade, incluindo vias urbanas e rodovias intermunicipais essenciais à integração regional. As tabelas e mapas constantes no Anexo I demonstram: trechos estratégicos como Av. Arquimedes Pereira Lima, Av. Fernando Corrêa da Costa, Av. Brasil, Av. da FEB, Estrada da Guia e Av. Mário Andreazza; previsão de novas conexões metropolitanas, duplicações e ampliações de capacidade e lógica sistêmica de hierarquização viária que reduz assimetrias entre Cuiabá e Várzea Grande e melhora a eficiência dos fluxos regionais.

De igual modo, resta comprovado que a formalização legal do SIVIM é passo indispensável para captar recursos federais, organizar intervenções prioritárias e uniformizar padrões técnicos de infraestrutura.

Imperioso assinalar, que a aprovação do projeto proporcionará inúmeros benefícios sociais, econômicos e ambientais, tais como: melhoria dos tempos de deslocamento e eficiência logística; redução de custos operacionais para o setor produtivo; maior atratividade para investimentos; mitigação de emissões de gases poluentes; aumento da segurança viária; inclusão social pela ampliação da oferta de transporte público e acessibilidade universal.

No que concerne ao Substitutivo Integral apresentado ao Projeto de Lei Complementar nº 48/2025, de autoria das Lideranças Partidárias, que institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – PlanMob-VRC,



estabelecendo diretrizes para o acompanhamento, monitoramento, implementação, avaliação e revisão periódica da política metropolitana de mobilidade . A proposição organiza-se de forma sistemática, dispondo sobre princípios, objetivos, diretrizes estratégicas, criação do Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM), programas estruturantes, governança interfederativa e instrumentos de monitoramento e revisão, além de prever a possibilidade de instituição de agência reguladora específica para o setor.

Sob o aspecto constitucional, a matéria insere-se na competência concorrente para legislar sobre direito urbanístico e transporte, bem como na competência estadual para instituir e disciplinar regiões metropolitanas, nos termos do art. 25, §3º, da Constituição Federal. O texto observa expressamente a atribuição do Estado quanto à prestação dos serviços de transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano , demonstrando compatibilidade com a ordem constitucional e com o modelo federativo cooperativo. Não se verifica vício de iniciativa ou afronta à autonomia municipal, mas sim o fortalecimento da atuação integrada entre Estado e Municípios.

No mérito, o substitutivo revela-se tecnicamente adequado e alinhado à Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao priorizar os modos de transporte coletivo e não motorizados, a acessibilidade universal, a sustentabilidade ambiental, a segurança viária e a gestão democrática. A estruturação do plano em objetivos estratégicos, programas e ações organizadas em anexos confere racionalidade administrativa, planejamento de longo prazo e possibilidade concreta de monitoramento de resultados.

A instituição do Sistema Viário de Interesse Metropolitano (SIVIM) representa medida estruturante relevante, ao consolidar rede integrada de rodovias e vias urbanas voltadas ao interesse comum da Região Metropolitana . Tal instrumento possibilita planejamento regionalizado, definição de indicadores de desempenho, celebração de convênios e coordenação de investimentos, assegurando maior fluidez, segurança e eficiência nos deslocamentos intermunicipais.



Destaca-se, ainda, a previsão de integração interfederativa dos sistemas de transporte, inclusive com a possibilidade de aproveitamento do contrato intermunicipal vigente, desde que demonstrada a vantajosidade ao ente municipal e observada a autorização dos entes envolvidos. Trata-se de solução juridicamente viável e administrativamente eficiente, que evita duplicidade de procedimentos licitatórios, reduz custos operacionais, preserva a modicidade tarifária e assegura continuidade do serviço público essencial, em consonância com a Lei Complementar nº 609/2018, especialmente quanto à integração física, tarifária, operacional e institucional.

O modelo de governança previsto, com a criação da Câmara Setorial de Mobilidade Metropolitana no âmbito do CODEM/VRC, reforça o caráter técnico da política pública e institui mecanismo permanente de acompanhamento, monitoramento e proposição de programas, assegurando transparência, participação social e avaliação periódica de resultados. O sistema de monitoramento semestral e anual previsto no texto fortalece a gestão baseada em indicadores e metas.

Ademais, a previsão de elaboração do Plano de Segurança Viária, do Plano Metropolitano de Logística e do Plano de Orientação de Tráfego demonstra compromisso com a redução de acidentes, melhoria da circulação de cargas, organização do fluxo urbano e qualificação da infraestrutura, alinhando-se às diretrizes de desenvolvimento sustentável e à melhoria da qualidade de vida da população.

Assim, verifica-se que o Substitutivo Integral ao Projeto de Lei Complementar nº 48/2025 apresenta constitucionalidade formal e material, adequada técnica legislativa e mérito administrativo relevante, promovendo integração regional, eficiência na prestação dos serviços, segurança jurídica e racionalidade na gestão da mobilidade metropolitana. Assim, opina-se pela sua aprovação, por representar instrumento moderno, estruturado e compatível com os princípios do planejamento metropolitano e da cooperação interfederativa.



Dessa forma, por todas as razões expostas, manifestamo-nos pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 48/2025** de autoria do **Poder Executivo – Mensagem nº 145/2025**, nos moldes do **Substitutivo Integral nº 01**, de autoria de Lideranças Partidárias.

É o parecer.

### III – DO VOTO DO RELATOR

Referente ao **Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 48/2025** que *“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 proposição em análise, consistente no Substitutivo Integral ao Projeto de Lei Complementar nº 48/2025, institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – PlanMob/VRC, estruturando diretrizes, programas e instrumentos de governança voltados à integração interfederativa, à eficiência do transporte coletivo e à melhoria da infraestrutura viária metropolitana.

Verifica-se que o texto apresenta compatibilidade constitucional, adequada técnica legislativa e mérito administrativo relevante, ao fortalecer o planejamento regional, priorizar o transporte coletivo e os modos sustentáveis, além de assegurar mecanismos de monitoramento e avaliação periódica.

Dessa forma, por todas as razões expostas, voto pela **APROVAÇÃO** do **Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 48/2025** de autoria do **Poder Executivo – Mensagem nº 145/2025**, nos moldes do **Substitutivo Integral nº 01**, de autoria de Lideranças Partidárias.

Sala das Comissões, em 09 de março de 2026.



**IV – DA FICHA DE VOTAÇÃO**

<b>Projeto de Lei Complementar n.º 48/2025 – Mensagem n.º 145/2025</b>	
Parecer n.º 12/2026	
Reunião da Comissão em: <u>04 / 03 / 2026.</u>	
Presidente: Deputado Valmir Moretto	
Relator: <u>Valmir Moretto</u>	
<b>VOTO DO RELATOR</b>	
Diante do exposto, quanto ao mérito, o <b>VOTO</b> é pela <b>APROVAÇÃO</b> do <b>Projeto de Lei Complementar (PLC) n.º 48/2025</b> de autoria do <b>Poder Executivo – Mensagem n.º 145/2025</b> , nos moldes do <b>Substitutivo Integral n.º 01</b> , de autoria de <u>Lideranças Partidárias</u> .	
Posição na Comissão	Identificação do (a) Deputado (o)
<b>Relator</b>	
<b>Membros Titulares</b>	
DEPUTADO VALMIR MORETTO Presidente	<u>[Signature]</u>
DEPUTADO JÚLIO CAMPOS Vice-Presidente	<u>[Signature]</u>
DEPUTADO CHICO GUARNIERI	
DEPUTADA JANAINA RIVA	<u>[Signature]</u>
DEPUTADO NININHO	
<b>Membros Suplentes</b>	
DEPUTADO EUGÊNIO	
DEPUTADO WILSON SANTOS	
DEPUTADO PAULO ARAÚJO	
DEPUTADO JUCA DO GUARANÁ	
DEPUTADO SEABSTIÃO REZENDE	