



Parecer nº 752/2026/CCJR

Referente à Mensagem nº 145/2025 – Projeto de Lei Complementar 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

Nos termos do Substitutivo Integral nº 03 de autoria de Lideranças Partidárias

Relator (a): Deputado (a)

Eduardo Zolner

I – Relatório

Retorna na data de 14/05/2026 o Projeto de Lei Complementar nº 48/2025 – Mensagem nº 145/2025 que objetiva instituir o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá e estabelecer as diretrizes para o acompanhamento e monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica, para análise quanto ao Substitutivo Integral nº 03, de autoria de Lideranças Partidárias.

Anteriormente, na Reunião do dia 28/04/2026 esta Comissão manifestou **favorável** à aprovação do presente projeto de lei, nos termos do Substitutivo Integral nº 01, rejeitando a emenda nº 01.

Ato contínuo, foi apresentado pelas Lideranças Partidárias, o Substitutivo Integral nº 02, em nova manifestação a Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte, reiterou o parecer favorável à aprovação da proposição, nos moldes do Substitutivo nº 02, rejeitando o Substitutivo Integral nº 01 e a Emenda nº 01.

Em seguida, foi apresentado o Substitutivo Integral nº 03, retornando a Comissão de Mérito para reanálise.

No Parecer nº 50/2026 CIUT (fls 132 a 140) a Comissão de Infraestrutura Urbana e de Transporte, reiterou o parecer favorável à aprovação da proposição, nos moldes do Substitutivo Integral nº 03, rejeitando os Substitutivos Integrais nºs 01 e 02 e a Emenda nº 01.

Nestes termos, os autos retornaram a esta Comissão para análise e emissão de parecer quanto ao Substitutivo Integral nº 03, que possui a seguinte 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, norteado 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

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 vários 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 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.

É o relatório.

II.I - Da (s) Preliminar (es);

Compulsando os autos, observa-se que o texto original, os Substitutivos Integrais nº 01 e nº 02 e a Emenda nº 01 estão prejudicadas em função da aprovação da proposição, nos termos



do Substitutivo Integral nº 03, conforme estabelece o art. 194, inciso III, do Regimento Interno desta Casa de Leis.

Art. 194 Consideram-se prejudicados:

(...)

III- a proposição, com as respectivas emendas, que tiver substitutivo aprovado;

(...)

Assim, passa-se ao exame do Projeto de Lei Complementar **nos termos do Substitutivo Integral nº 03.**

II. II. - Atribuições da CCJR

Cabe à Comissão de Constituição, Justiça e Redação – CCJR, de acordo com o artigo 36 da Constituição do Estado de Mato Grosso, e artigo 369, inciso I, alínea “a”, do Regimento Interno desta Casa de Leis, opinar quanto ao aspecto constitucional, legal, jurídico e regimental em todas as proposições oferecidas à deliberação da Casa.

No âmbito da CCJR, a análise da proposição verifica inicialmente se a matéria é de competência legislativa do Estado, evitando vício de inconstitucionalidade formal orgânica por invasão de competência da União ou dos Municípios.

Em seguida, examina-se a constitucionalidade formal quanto ao respeito às regras de iniciativa e às etapas do processo legislativo, prevenindo vícios formais subjetivos e objetivos. Também é avaliada a constitucionalidade material, observando a compatibilidade do conteúdo com os princípios e normas constitucionais.

Por fim, procede-se à análise da juridicidade, legalidade e conformidade com o Regimento Interno da Casa e com o entendimento dos Tribunais Superiores.

II.III - Da (In) Constitucionalidade Formal e Material

Trata-se de análise jurídica do **Substitutivo Integral nº 03** ao Projeto de Lei Complementar nº 48/2025, que institui o Plano de Mobilidade da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá (PlanMob-VRC) e estabelece diretrizes para o acompanhamento, monitoramento, implementação, avaliação e revisão periódica da política metropolitana de mobilidade urbana.

A proposição possui como objetivo estruturar diretrizes voltadas à integração da mobilidade metropolitana, contemplando ações relacionadas ao sistema viário, transporte coletivo, mobilidade ativa, segurança viária, logística e governança interfederativa, em consonância com as funções públicas de interesse comum da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá.

Sob o aspecto constitucional, verifica-se que a matéria se insere no âmbito da competência legislativa estadual relativa à instituição, planejamento e gestão de regiões metropolitanas, nos termos do art. 25, § 3º, da Constituição Federal, que autoriza os Estados-membros



a instituírem regiões metropolitanas para integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum.

Nesse contexto, a mobilidade urbana metropolitana e o transporte coletivo intermunicipal caracterizam-se como típicas funções públicas de interesse comum, especialmente quando transcendem os limites territoriais de um único Município e exigem atuação coordenada e integrada entre os entes federativos envolvidos.

A proposição observa, ainda, as diretrizes estabelecidas pela Lei Federal nº 12.587/2012, bem como pelo Estatuto da Metrópole, diplomas que incentivam a integração interfederativa das políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana e ao planejamento metropolitano.

No âmbito estadual, o Substitutivo Integral nº 03 também se mostra compatível com a Lei Complementar Estadual nº 609/2018, que instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá – PDDI/RMVRC, especialmente no que se refere à gestão interfederativa da mobilidade e à integração dos transportes municipais e intermunicipais.

Importante destacar que o Substitutivo Integral nº 03 promove aperfeiçoamentos ao texto originalmente encaminhado, especialmente quanto à previsão de mecanismos de cooperação interfederativa entre Estado e Municípios integrantes da Região Metropolitana, visando à integração operacional, física, tarifária e institucional dos serviços de transporte coletivo.

Ao contrário, o texto condiciona eventual integração operacional:

- à cooperação entre os entes federativos;
- à autorização dos entes envolvidos;
- à demonstração de vantajosidade administrativa, operacional e orçamentária;
- bem como à observância dos instrumentos jurídicos cabíveis.

Desse modo, a proposição deve ser interpretada em conformidade com o modelo constitucional de federalismo cooperativo, preservando-se a autonomia dos Municípios integrantes da região metropolitana, ao mesmo tempo em que se viabiliza a atuação coordenada na execução de funções públicas de interesse comum.

Sob o aspecto administrativo, o Substitutivo Integral nº 03 também se revela compatível com os princípios da eficiência, economicidade, continuidade do serviço público e modicidade tarifária, previstos no art. 37 da Constituição Federal, ao buscar racionalizar a estrutura operacional da mobilidade metropolitana e incentivar soluções integradas para o transporte coletivo regional.

Além disso, a proposição contempla instrumentos de governança, monitoramento, revisão periódica, participação social e planejamento estratégico, demonstrando compatibilidade com os princípios da administração pública e com as diretrizes contemporâneas de gestão metropolitana da mobilidade urbana.



No que se refere à técnica legislativa, o texto apresenta estrutura normativa adequada, com definição de princípios, diretrizes, objetivos, instrumentos de gestão, programas estruturantes e mecanismos de governança e monitoramento, observando satisfatoriamente os parâmetros da Lei Complementar Federal nº 95/1998.

Diante do exposto, verifica-se que o Substitutivo Integral nº 03 ao Projeto de Lei Complementar nº 48/2025 apresenta compatibilidade material e formal com a Constituição Federal, com a Constituição do Estado de Mato Grosso e com a legislação federal aplicável à matéria, razão pela qual opina-se favoravelmente à sua constitucionalidade, juridicidade e legalidade.

É o parecer.

III – Voto do (a) Relator (a)

Pelas razões expostas, **reitero** o voto **favorável** à aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 48/2025 – Mensagem nº 145/2025, de autoria do Poder Executivo, **nos termos do Substitutivo Integral nº 03**, de autoria de Lideranças Partidárias, e pela **prejudicialidade dos Substitutivos Integrais nº 01 e nº 02 e da Emenda nº 01**.

Sala das Comissões, em 15 de 05 de 2026.



IV – Ficha de Votação

Projeto de Lei Complementar nº 48/2025 – MSG nº 145/2025 – Parecer nº 752/2026/CCJR <i>Nos termos do Substitutivo Integral nº 03</i>	
Reunião da Comissão em	19 / 05 / 2026
Presidente: Deputado (a)	Delmar Dal Pozas
Relator (a): Deputado (a)	Ednardo Zedlho

Voto Relator (a)
 Pelas razões expostas, **reitero** o voto **favorável** à aprovação do Projeto de Lei Complementar nº 48/2025 – Mensagem nº 145/2025, de autoria do Poder Executivo, **nos termos do Substitutivo Integral nº 03**, de autoria de Lideranças Partidárias, e pela **prejudicialidade dos Substitutivos Integrais nº 01 e nº 02 e da Emenda nº 01**.

Posição na Comissão	Identificação do (a) Deputado (a)
Relator (a)	
Membros (a)	

CERTIFICO QUE O DEP. CHICO GUARNIERI VOTOU FAVORÁVEL AO PLC Nº 48/2025 NOS TERMOS DO SUBSTITUTIVO INTEGRAL Nº 03, E PELA PREJUDICIALIDADE DOS SUBSTITUTIVOS INTEGRAIS Nº 01, Nº 02 E DA EMENDA Nº 01, SENDO APROVADO POR UNANIMIDADE NA REUNIÃO DO DIA 19/05/2026.

LUCA S. SMANIOTTO - MAT. 50.287
 CONSULTOR EM EXERCÍCIO DO
 NÚCLEO CCJR.