



PROJETO DE LEI Nº 187, de 08 de maio de 2025.

Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito/MG – PlanMob ITA 2025.

CAPÍTULO I – DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º - O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Itabirito-MG, ora denominado PlanMob-ITA 2025, é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana no território municipal e contempla os princípios, os objetivos e as diretrizes desta lei.

Art. 2º - O PlanMob-ITA atende ao previsto na Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), na Lei Municipal nº 3323/2019 (Novo Plano Diretor de Itabirito), na Lei Federal nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), na Lei Federal nº 10.098/2000 (Lei da Acessibilidade) e na Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro – CTB).

§ 1º - Esta Lei estabelece, ainda, as diretrizes para o acompanhamento, o monitoramento, a implementação, a avaliação e a revisão periódica do plano de que trata o caput, consoante o objetivo previsto no caput do art. 182 da Constituição Federal e as disposições normativas contidas na Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), e na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012 (Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana).

§ 2º - A sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do PlanMob-ITA2025 deverá ser realizada em prazo não superior a 10 (dez) anos, sendo necessário ainda uma avaliação a cada 5 (cinco) anos, prazo que pode ser reduzido de acordo com o interesse da administração em promover ajustes na implementação do Plano.

§ 3º - Para os fins desta Lei, considera-se:

- I. Mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas, mediante a utilização do espaço urbano e dos vários meios de transporte;
- II. Acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilita autonomia a todos nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;
- III. Transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- IV. Plano de Mobilidade Urbana: É o conjunto de documentos e projetos entregues e aprovados pela prefeitura com participação e diretriz popular denominados PlanMob-ITA2025, que tem por finalidade orientar as ações do Município no que se refere aos modos, aos serviços e à infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, atendendo às necessidades atuais e futuras.

Art. 3º - O Plano de Mobilidade Urbana de Itabirito 2025 de que trata esta Lei terá por diretriz a integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em



vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência e deverá englobar o território do Município como um todo.

§1º - O biênio 2021/2022 foi considerado como base para a composição do diagnóstico e para a construção de cenários prospectivos, que subsidiaram as propostas do PlanMob-ITA 2025.

Art. 4º - Para consolidação do Marco Legislativo abrangente do planejamento municipal, o PlanMob-ITA2025 será delineado para efetivar a Política Nacional de Mobilidade Urbana no âmbito municipal, atrelando-se:

- I. Em nível nacional:
 - a) Com a Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade);
 - b) Com a Lei Federal nº 11.445, de 5 de janeiro de 2007 (Lei de Saneamento Básico), regulamentada pelo Decreto Federal nº 7.217/2010 e Lei Estadual nº 7.750 de 31 de março de 1992;
 - c) Com a Lei Federal nº 12.305, de 2 de agosto de 2010 (Lei de Resíduos Sólidos).
- II. Em nível municipal:
 - a) com a Lei Municipal nº 3.323/2019 (Novo Plano Diretor de Itabirito) e a Lei Orgânica do Município;
 - b) com a Lei Municipal nº 2.460, de 14 de dezembro de 2005, que estabelece as normas e condições para o parcelamento, ocupação e uso do solo urbano no município;
 - c) com a Lei Municipal nº 2.999 de 23 de abril de 2014, que dispõe sobre a organização administrativa do Serviço Autônomo de Água e Esgoto (SAAE), e dá outras providências;
 - d) com a Lei Municipal nº 3.041 de 07 de novembro de 2014 (Plano Municipal de Saneamento Básico de Itabirito), que dispõe sobre a limpeza urbana, seus serviços e o manejo de resíduos sólidos urbanos.

Parágrafo Único – O Plano de Mobilidade Urbana de Itabirito 2025 guardará compatibilidade com as normas de acessibilidade do Decreto Federal nº 5.296, de 02 de dezembro de 2004.

Art. 5º - Esta Lei, na condição de instrumento de efetivação no âmbito local do Plano de Mobilidade Urbana de Itabirito 2025, contempla os seguintes objetivos:

- I. Universalização da mobilidade, observadas as diretrizes do Plano Nacional de Mobilidade Urbana;
- II. Atualização, divulgação e implementação das diretrizes estabelecidas no Plano Municipal de Mobilidade Urbana, observados os princípios e diretrizes do Plano Diretor;
- III. Promoção da gestão compartilhada e participativa da política municipal de mobilidade urbana através da criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana e do desenvolvimento de ações que visem estimular a participação da população;
- IV. Desenvolvimento de ações que visem à articulação entre as instâncias municipal, estadual e federal de governo no que tange à política de mobilidade urbana, buscando a ampliação e otimização de resultados;
- V. Integração da política municipal de mobilidade urbana à política de desenvolvimento urbano, observando os princípios e diretrizes que regem o ordenamento territorial,

- bem como às políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo;
- VI. Priorização da circulação de pedestres e ciclistas na região central e centralidades;
 - VII. Priorização do transporte público no município, com melhoria das suas condições de atendimento às demandas da população;
 - VIII. Garantia da melhoria das condições de circulação e acesso no município, com especial atenção aos Distritos e Áreas Urbanas Especiais;
 - IX. Adaptação da malha viária existente às melhorias das condições de circulação e implantação dos projetos sugeridos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana e no Plano Diretor;
 - X. Articulação com os órgãos responsáveis os serviços de iluminação pública, rede de distribuição de água, esgoto, telefonia e outros, com o objetivo de manter o sistema viário em perfeito estado de utilização, através de ações integradas entre os órgãos responsáveis e o Município;
 - XI. Coordenação e fiscalização dos serviços de transporte público de passageiros em todo o território municipal, através da Secretaria Municipal de Trânsito;
 - XII. Adequação da oferta de transportes à demanda, compatibilizando seus efeitos indutores com os objetivos e diretrizes de uso e ocupação do solo;
 - XIII. Fornecimento de condições adequadas de segurança para o transporte ciclístico, incentivando-o onde o relevo permitir, em especial nas Zonas Especiais de Interesse Urbano Ambiental - ZEIUA, dadas as suas características ambientalmente sustentáveis;
 - XIV. Adequação dos locais de concentração, acesso e circulação pública às pessoas portadoras de necessidades especiais;
 - XV. Melhoria do serviço de manutenção das estradas vicinais, garantindo a política agrícola e de abastecimento;
 - XVI. Melhoria da sinalização nas estradas e logradouros municipais, facilitando a identificação, localização, deslocamento e acesso a locais de interesse turístico, serviços, entre outros;
 - XVII. Compatibilização dos novos traçados viários, em especial a Avenida José Farid Rahme à malha existente, segundo as diretrizes constantes na Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo;
 - XVIII. Inserção da região do Balneário Água Limpa no planejamento do transporte municipal, garantindo acesso facilitado de seus moradores aos equipamentos públicos da Sede Municipal;
 - XIX. Desenvolvimento de ações de articulação junto à concessionária da BR-040 e ao Governo do Estado, para viabilizar travessias seguras para pedestres e veículos nos acessos do Balneário Água Limpa, dos Condomínios Aconchego da Serra, VilledesLac e Vila Bela, bem como à URBE Ribeirão do Eixo;
 - XX. Redução do tráfego de veículos pesados dentro das áreas urbanas;
 - XXI. Articulação das áreas periféricas entre si, reduzindo as pressões de tráfego sobre a área central;
 - XXII. Definição de normas e ações de fiscalização para regular as operações de carga e descarga na zona central e corredores comerciais da Sede.

Art. 6º - O PlanMob-ITA 2025 deverá abranger:

- I. Acessibilidade universal, entendida como princípio básico para todas as intervenções relacionadas ao sistema de mobilidade;



- II. Desenvolvimento sustentável da cidade de Itabirito nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III. Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV. Eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana e na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V. Gestão democrática e controle social do planejamento e da observância da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI. Segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII. Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços de transporte;
- VIII. Equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Art. 7º - São diretrizes gerais do PlanMob – ITA 2025:

- I. Inserção do transporte em um contexto mais amplo: o da mobilidade urbana sustentável, que relaciona qualidade de vida, inclusão social e acesso às oportunidades da cidade.
- II. A política de mobilidade deve estar associada à política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico e gestão do uso do solo, além de submetida às diretrizes do planejamento urbano expressas no Plano Diretor;
- III. O planejamento da mobilidade, considerando a sustentabilidade das cidades, deve priorizar os modos não motorizados e motorizados coletivos, além de observar as condições de acessibilidade universal;
- IV. O planejamento da mobilidade deve ser realizado com a máxima participação da sociedade, para garantir a legitimação e a sustentação política na sua implantação e continuidade;
- V. Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- VI. Incentivo ao desenvolvimento de projetos científico-tecnológicos destinados ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VII. Criação de instrumentos para controle e desestímulo ao transporte individual motorizado;
- VIII. Priorização, promoção e incentivo à utilização dos modos de transporte ativos;
- IX. Implantação de integração tarifária temporal embarcada;
- X. Aprimoramento dos sistemas de tramitação de processos via digital de forma que dispensem o deslocamento desnecessário das pessoas;
- XI. Criação de instâncias de participação da sociedade civil organizada em eventos relacionados ao trânsito e à mobilidade urbana;
- XII. Adequação das condições de mobilidade e acessibilidade das calçadas às normas técnicas de acessibilidade e à legislação urbanística vigentes;
- XIII. Capacitação do sistema viário sob os aspectos físicos e de sinalização;
- XIV. Implantação de sinalização para orientação de turistas, em especial em estradas municipais e vias rurais;
- XV. Criação de rede cicloviária prevista no art. 45 da Lei 3325/19 Plano Diretor do Município de Itabirito;
- XVI. Implantação de instrumentos para auxiliar os agentes de trânsito a fiscalizar o comportamento dos usuários dos veículos nas vias, principalmente no que se refere à obediência à sinalização, ao estacionamento rotativo e à velocidade com que se deslocam; e



XVII. O planejamento da mobilidade deve instrumentalizar a orientação da política urbana, fazendo parte do arcabouço normativo e diretivo que a cidade disporá para lidar com o processo de consolidação, renovação e controle da expansão urbana.

Art. 8º - Esta lei adota o planejamento com o duplo objetivo de melhorar a acessibilidade e a mobilidade de pessoas e cargas em todo o território municipal, promovendo a integração entre zona urbana e zona rural.

Art. 9º - A classificação sistematizada da tipologia do transporte urbano segue a disposição contida nos §§ 1º a 3º do artigo 3º, Lei Federal nº 12.587/2012, quanto ao objeto, à característica e à natureza jurídica do serviço, bem como à infraestrutura de mobilidade urbana.

Art. 10 - O PlanMob-ITA 2025 deverá ser compatível com o Plano Diretor, com os planos plurianuais, com demais planos setoriais e com outros planos governamentais correlatos.

CAPÍTULO II – DA CLASSIFICAÇÃO E HIERARQUIZAÇÃO VIÁRIA

Art. 11 - O sistema viário é formado pelo conjunto de vias do município, sendo estas classificadas e hierarquizadas de acordo com seu desempenho, capacidade de suporte, infraestrutura, uso e ocupação do solo atual e futuro, dos modos de transporte, tráfego de veículos, dimensões e de acordo com suas funções prioritárias.

Art. 12 - A definição de classificação e hierarquização das vias urbanas e a caracterização a sua operação, deverão obedecer, precipuamente:

- I. Plano Diretor do Município de Itabirito, instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana;
- II. O Código de Trânsito Brasileiro – CTB rege o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres, abertas à circulação, de todo o território nacional;
- III. Tipo de via;
- IV. Número de pistas e faixas (efetivas, estacionamentos e totais);
- V. Velocidade máxima permitida e velocidade de fluxo livre;
- VI. Tipo de superfícies;
- VII. Gradiente da via;
- VIII. Localização em relação à área central da cidade.

Art. 13 - Nos termos do art. 12 desta Lei e do Plano Diretor do Município, a hierarquia viária de Itabirito fica dividida em Vias de Articulação Regional, Vias de Articulação Municipal, Vias Arteriais, Vias da área central, Vias Coletoras, Vias Locais, Ciclovias e Vias de Pedestres, conforme o Código de Trânsito Brasileiro e demais legislações pertinentes, e considerando ainda:

- I. Vias de Articulação Regional: Vias de ligação interurbanas ou rodovias que desempenham um papel de integração regional. Inserem-se nesta classificação os trechos urbanos da BR-356 e da BR-040;
- II. Vias de Articulação Municipal: Vias de integração intramunicipal, articulando os distritos de Itabirito e suas regiões;
- III. Vias Arteriais: Vias que articulam o fluxo principal de transporte e trânsito;

- IV. Vias da área central: Vias que articulam o fluxo principal de transporte e trânsito e que se localizam na área central da Sede Municipal;
- V. Vias Coletoras: Vias que articulam o fluxo secundário de transporte e trânsito, articulando-se com as vias arteriais;
- VI. Vias Locais: Vias destinadas ao fluxo local de trânsito;
- VII. Ciclovias: Vias ou faixas destinadas exclusivamente à circulação de bicicletas;
- VIII. Vias de Pedestres: Vias destinadas exclusivamente à circulação de pedestres, com possibilidade de acesso restrito de veículos em casos específicos.

Art. 14 - A caracterização das vias projetadas e aquelas criadas a partir do parcelamento do solo, em função de sua localização e importância, ficará a critério da Secretaria Municipal de Política Urbana e Habitação- SEPURBH, consultadas as demais Secretarias envolvidas, de acordo com a Lei de Zoneamento e Uso e Ocupação do Solo existentes, e exigirá:

- I. Gabarito específico e critérios mínimos;
- II. Interligação da nova via ao sistema viário existente; e
- III. Consonância com a hierarquia do sistema viário acima citado.

Art. 15 - Para efeito de cumprimento aos artigos 11, 12, 13 e 14 desta Lei, a hierarquização viária urbana do município visa atribuir uma função prioritária a cada elemento do sistema viário, com transição gradativa entre funções, de forma a prover um sistema contínuo e balanceado em cada função.

Parágrafo Único – As vias serão classificadas de acordo com suas principais funções, mas não se limitando à: deslocamento de longa distância, ligação entre os bairros, circulação nos bairros e acesso às moradias.

CAPÍTULO III – DO TRANSPORTE PÚBLICO

Art. 16 – Considera-se transporte público, para fins desta Lei, serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público.

Art. 17 - O Sistema de Trânsito e Transporte Urbano segue a disposição contida no Plano Diretor do Município e nos §§ 1º a 3º do artigo 3º, da Lei Federal nº 12.587/2012, por ser um conjunto de infraestrutura de mobilidade urbana, veículos e equipamentos utilizados para o deslocamento de pessoas e bens na área do município, possibilitando o acesso dos indivíduos ao processo produtivo, aos serviços, bens e lazer e ao direito de ir e vir.

Art. 18 – O Poder Executivo estabelecerá critérios para a concessão ou permissão dos serviços de transporte público e observará os critérios estabelecidos no PlanMob-ITA 2025.

Art. 19 - As concessões e permissões dos serviços públicos municipais de transporte de passageiros são disciplinadas pelo art. 175 da Constituição Federal; art. 170 da Constituição do Estado de Minas Gerais; pelo art. 11, XI, da Lei Orgânica do Município e artigos 1º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º, 14, 15, 16, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 25, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40 e 43 da Lei Federal 8.987/95 e em especial, por esta Lei, pelos atos





normativos e legais afins e pelo disposto nos regulamentos, editais de licitação e respectivos contratos.

Art. 20 - Incumbe ao Poder Público municipal a prestação dos serviços de transporte público de passageiros, na forma desta Lei, diretamente ou sob os regimes de concessão e permissão, precedidos de licitação, serviços estes que compreendem "planejar, organizar, dirigir, coordenar, executar, delegar e controlar a ação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal".

§1º - A delegação desses serviços não desonera o Poder Público da responsabilidade de zelar pela sua execução, garantindo sua segurança, adequação, atualidade, regularidade e eficiência.

§2º - Toda e qualquer modalidade de transporte coletivo de passageiros que não tenha sido regularmente delegada a particulares por concessão ou permissão do Poder Público Municipal, precedida de procedimento licitatório, será considerada ilegal, impondo-se à Administração Pública preveni-la e reprimi-la através de seus órgãos de fiscalização competentes, podendo, para tanto, firmar convênio com a Polícia Militar do Estado ou com a Polícia Rodoviária Estadual, na forma do art. 116 da Lei Federal nº 8.666/93 ou do art. 184 da Lei Federal nº 14.133/21.

Art. 21 - Para os fins do disposto nesta lei, considera-se:

- I. Poder Concedente: o município de Itabirito, em cuja competência se encontram os serviços públicos que serão objeto da concessão ou permissão.
- II. Concessão de serviço público: a delegação de sua prestação feita pelo Poder Concedente, mediante licitação, na modalidade de concorrência, à pessoa jurídica ou consórcio de empresas que demonstre capacidade para seu desempenho, por prazo determinado e de acordo com as normas do instrumento convocatório, contrato respectivo e regulamento do serviço;
- III. Permissão de serviço público: a delegação da prestação de serviços públicos, a título precário, mediante licitação, à pessoa física ou jurídica, que demonstre capacidade para seu desempenho, por prazo determinado, e de acordo com as normas do instrumento convocatório, termo de permissão e regulamento do serviço.

Art. 22 - As concessões, permissões e autorizações sujeitar-se-ão à fiscalização pelo poder concedente, com a cooperação dos usuários, na forma da Legislação Federal, Leis 8.987/95 e 12.587/12, Legislação Estadual e Legislação Municipal.

Seção I - Da Política Tarifária

Art. 23 - A tarifa é o preço cobrado do usuário pela utilização efetiva de um serviço público (coletivo ou individual, motorizado ou não motorizado) e das infraestruturas de apoio, e será fixada pelo poder concedente em conformidade com os critérios técnicos por ele definidos, tendo em conta os preços e índices mínimos e máximos previstos em processos licitatórios.

§1º - A política tarifária deve ter a contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços.

§2º - É dever do poder concedente garantir às concessionárias dos serviços, o pagamento dos valores definidos em suas propostas vencedoras e a sua preservação, observando as regras de reajuste e revisão previstas naqueles instrumentos e nesta Lei.

§3º - Na fixação dos preços e índices mínimos e máximos a que se refere o *caput* deste artigo, adotar-se-á critério justo, que viabilize a execução dos serviços em padrões eficientes e acessíveis aos usuários, observada, contudo, a necessidade de que o valor da tarifa, e possíveis receitas alternativas e complementares, remunerem o capital investido pela concessionária e os seus custos operacionais e despesas com pessoal, com vistas à manutenção e ao eventual restabelecimento do equilíbrio econômico-financeiro do contrato.

§4º - Para os fins a que alude o parágrafo anterior, sem prejuízo da reposição dos custos operacionais e das despesas com pessoal, considerar-se-á justa a remuneração do capital que atenda:

- I. Ao custo efetivo e atualizado do investimento;
- II. Aos encargos financeiros da empresa, considerando, inclusive, a atualização monetária e cambial;
- III. À depreciação e remuneração das instalações, equipamentos e almoxarifado;
- IV. À amortização do capital;
- V. Ao pagamento de tributos e despesas previstas ou autorizadas pela lei ou pelo contrato;
- VI. Às reservas para atualização e expansão do serviço;
- VII. Ao lucro da empresa.

Art. 24 - A tarifa, após a divulgação de edital e a assinatura do contrato de concessão, deverá seguir o valor e os critérios neles estabelecidos.

§1º - O estabelecimento de políticas tarifárias para o serviço de transporte urbano, em qualquer modalidade, deverá assegurar a qualidade e a universalidade do acesso aos serviços, pela modalidade de preço da tarifa, no âmbito do seu território.

§2º - A revisão e o reajuste das tarifas serão previstos nos editais de licitação e nos instrumentos de concessão e possuem por objetivo assegurar o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos.

§3º - Ressalvados apenas os impostos sobre a renda, a instituição, alteração ou extinção de quaisquer tributos ou encargos legais, após a apresentação da proposta, quando comprovado o seu impacto sobre os preços, implicará na revisão da tarifa para mais ou para menos, conforme o caso.

§4º - Em havendo alteração unilateral do contrato, por iniciativa do poder concedente, que afete o seu equilíbrio econômico-financeiro, deverá este ser restabelecido, concomitantemente à alteração.

Art. 25 - Sempre que forem atendidas as condições do contrato, considerar-se-á mantido seu equilíbrio econômico-financeiro, ressalvados os casos de emergência, caso fortuito ou força maior ou outras hipóteses previstas em Lei e no contrato.

Art. 26 - Observadas as peculiaridades de cada serviço público, é facultado ao poder concedente prever, em favor da concessionária, no edital de licitação e no contrato, a possibilidade de outras fontes provenientes de receitas alternativas, complementares, acessórias ou de projetos associados, com ou sem exclusividade, para propiciar a modicidade das tarifas, observado o disposto no art. 6º, 9º, 10, 11 e 13 da Lei 8.987/1997 e do art. 8º, 9º da Lei 12.587/2012.

Art. 27 - As tarifas poderão ser diferenciadas, a critério do poder concedente, para atenderem às características técnicas e aos custos específicos provenientes do atendimento de áreas específicas ou aos distintos segmentos de usuários.

Seção II - Do Serviço Adequado

Art. 28 - Toda concessão, permissão ou autorização exige a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, nos termos desta Lei, das normas pertinentes, do edital de licitação e do contrato respectivo.

§1º - Serviço adequado é o que satisfaz as exigências de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

§2º - A atualidade abrange a modernidade das técnicas, do equipamento, das instalações e sua conservação, bem como a melhoria e a expansão dos serviços.

§3º - A interrupção do serviço em situação de emergência ou após aviso prévio, não caracteriza a sua descontinuidade, quando:

- I. Decorrente de caso fortuito ou de força maior, devidamente comprovados;
- II. Motivada por razões de ordem técnica ou de segurança das instalações, que comprometam ou coloquem em risco a integridade de bens e de pessoas;
- III. Provocada pelo inadimplemento do usuário, considerado o interesse da coletividade.

Art. 29 - O Município poderá retomar os serviços, nas hipóteses previstas nesta Lei, quando os serviços delegados estejam a ser executados em desconformidade com o contrato ou quando ocorrer sua paralisação unilateral por culpa das concessionárias ou permissionárias, devidamente comprovada em processo administrativo no qual a elas serão assegurados o contraditório e ampla defesa, observados os procedimentos previstos nas leis federais pertinentes.

Art. 30 – O Poder Público e as empresas ou pessoas delegatárias respondem, no âmbito de suas respectivas atribuições, objetivamente, pelos danos comprovadamente causados aos cidadãos em virtude de ação, omissão ou erro na prestação dos serviços públicos disciplinados nesta Lei.

Art. 31 - A concessão de serviço público, precedida ou não da execução de obra pública, será formalizada mediante contrato, que deverá observar os termos desta Lei, das normas pertinentes e do edital de licitação.

Art. 32 - Sempre que o poder concedente optar por conceder um serviço ele deverá publicar, previamente ao edital de licitação, ato justificando a conveniência da delegação,

acompanhado de projeto básico que, dentre outros dados técnicos, contenha a caracterização de seu objeto, área e prazo.

Parágrafo Único - O projeto básico, que irá integrar o edital como um de seus anexos, constituir-se-á do conjunto de elementos necessários à caracterização do serviço ou obra, compreendendo todas as suas etapas e será elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que garantam a viabilidade técnica dos serviços ou obras, caracterizem e dimensionem com precisão seu objeto, área e prazo de execução, este suficiente à justa remuneração do capital, na forma do §3º do art. 23 desta Lei.

Seção III - Da Delegação do Serviço de Transporte Coletivo

Art. 33 – Toda concessão de serviço público de transporte de passageiros, precedida ou não da execução de obra pública, será objeto de licitação, nos termos da legislação própria e nos desta Lei, com observância dos princípios de legalidade, igualdade, impessoalidade, moralidade e publicidade, do julgamento por critérios objetivos e da vinculação ao instrumento convocatório.

§1º – Fica autorizado o Poder Executivo municipal a conceder os serviços públicos de transporte coletivo de passageiros no âmbito de Itabirito, mediante licitação, nos termos da legislação própria.

§2º – A concessão abrangerá toda a extensão territorial do Município e o prazo de vigência dos contratos será estabelecido de modo a garantir a efetiva amortização do capital cujo investimento será exigido das concessionárias, observadas as determinações da Lei nº 8.987/95, especialmente em seu Art. 5º.

Seção IV - Das Diretrizes para o Aprimoramento do Sistema de Transporte Coletivo no Município

Art. 34 – São diretrizes para o aprimoramento do Sistema de Transporte Coletivo no Município:

- I. O planejamento e operação do transporte coletivo deve sempre articular-se com o modo não-motorizado;
- II. O sistema de transporte coletivo deverá atender as áreas residenciais, especialmente as mais densas e de maior necessidade social, permitindo fluidez de articulação com as áreas comerciais, de serviços e industriais, buscando uma cobertura espacial e temporária em suas operações, que atenda ao maior número possível de usuários;
- III. Ações de ampliação e de requalificação da malha viária municipal, devem priorizar o transporte coletivo sobre o transporte individual;
- IV. O Poder Executivo deverá elaborar projetos de revitalização, recuperação, adequação e implantação das vias no município;
- V. Racionalização do sistema, adequando os itinerários às necessidades da população, conforme indicações dos estudos de origem e destino;
- VI. A frota utilizada na operação dos sistemas de transporte coletivo sempre deverá garantir os requisitos de segurança, conforto e acessibilidade universal;



- VII. Veículos equipados para garantir acessibilidade a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida (plataforma elevatória veicular ou rampa de acesso com acionamento motorizado ou manual);
- VIII. Reestruturação do ambiente interno dos veículos e proporcionar acessibilidade e conforto;
- IX. Estimular o uso de combustíveis renováveis e menos poluentes;
- X. Fomento às pesquisas a respeito da sustentabilidade ambiental e da acessibilidade no trânsito e no transporte;
- XI. O atendimento do transporte público deverá ser estruturado de forma a atender todas as regiões com adensamento populacional que justifique a implantação dos serviços, considerando-se atendidas todas as regiões com cobertura espacial de até 400 metros das vias onde passa serviços de transporte público coletivo;
- XII. Incentivar a adoção de programas de capacitação para operadores;
- XIII. A política tarifária a ser implantada, deve considerar medidas de inclusão social;
- XIV. Incentivo à modernização do sistema de cobrança de tarifa do transporte coletivo urbano exigindo-se da(s) concessionária(s) a utilização de instrumentos que agilizem o procedimento trazendo, assim, rapidez e comodidade para os usuários;
- XV. Incentivo à adoção de modos de pagamento de tarifa via aplicativo, QR Code ou qualquer outra tecnologia existente;
- XVI. Implantar integração tarifária temporal embarcada nas linhas do transporte coletivo, sempre que possível;
- XVII. Ampliar a rede de postos de venda do cartão de transporte, incluindo a possibilidade de venda online.
- XVIII. Adoção de Sistemas de Transportes Inteligentes (Intelligent Transportation Systems (ITS) para todos os serviços de transportes;
- XIX. Analisar a viabilidade e implantar sistema on-demand de transporte coletivo, integrado à rede estruturante com o mesmo sistema de pagamento.
- XX. Criação de indicadores de avaliação de desempenho para infraestrutura, sistema viário, transporte coletivo, fiscalização e operações especiais;
- XXI. Estudar a possibilidade de tornar o cartão de transporte o sistema de pagamento universal de mobilidade da cidade;
- XXII. Manter atualizados os dados de Origem e Destino do fluxo de pessoas;
- XXIII. Determinação de prioridade para os ônibus em fases semaforizadas e conversões;
- XXIV. Criação de um plano de melhoria e acompanhamento das condições de embarque e desembarque de passageiros, que contera as seguintes etapas:
- XXV. Priorização dos pontos de parada de maior interesse público;
- XXVI. Prover pontos de parada seguros, em número e dimensões suficientes;
- XXVII. Analisar o posicionamento dos pontos de parada, reposicionando-os quando necessário;
- XXVIII. Adotar plano de qualificação dos pontos de parada, com implantação de abrigos, bancos e outros elementos de mobiliário urbano;
- XXIX. Adotar plano de acompanhamento e manutenção dos pontos de embarque e desembarque;
- XXX. Dotar os pontos de parada de sistemas de informações aos usuários, constantemente atualizados;
- XXXI. Adoção de identidade visual entre abrigos;
- XXXII. Realizar manutenção permanente no sistema de informações aos usuários;
- XXXIII. Levantamento das condições dos atuais acessos às paradas e abrigos;
- XXXIV. Executar adequações e manutenção permanente de pavimentação e passeios nas vias com circulação de transporte público;



- XXXV. Os pontos de parada e abrigos poderão conter espaço para propaganda, a ser explorado comercialmente conforme legislação.
- XXXVI. Buscar alternativas de financiamento para as ações necessárias à implementação desta Lei;
- XXXVII. Disponibilizar um sistema de informações aos usuários que inclua acompanhamento dos veículos em tempo real e planejamento de viagens;
- XXXVIII. Implantar meio de comunicação entre os usuários e operadores, incluindo ferramenta de avaliação do serviço via modo eletrônico, e que permita acompanhamento do órgão gestor;
- XXXIX. Implantar sistema de controle operacional com indicadores operacionais e de performance por BI em sistema online;
- XL. Adotar rotinas de fiscalização e acompanhamento através da base de dados gerada pelo sistema de bilhetagem eletrônica.

Art. 35 – Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema de Transporte Coletivo deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transporte coletivo.

Art. 36 – A regulamentação e formalização da execução dos serviços, por meio de contratos de concessão ou permissão, em observância à Lei Federal 8.987/95 e deverá prever:

- I. Diretrizes e princípios para garantir a qualidade da prestação do serviço de transporte público coletivo, promovendo um sistema democrático e inclusivo;
- II. Diretrizes e princípios aplicáveis à prestação dos serviços de transporte coletivo público municipal, padrões esperados e metas de nível de serviço para o sistema;
- III. A criação de sistema de informação aos usuários, incluindo acompanhamento dos veículos em tempo real e planejamento de viagens;
- IV. A garantia de opções de transporte para pessoas com mobilidade reduzida através de serviço de traslado com agendamento;
- V. A garantia de opções de transporte para pessoas com deficiência através da adaptação da frota e da infraestrutura de transporte público;
- VI. A promoção do fortalecimento de órgãos de regulação e mecanismos de controle do sistema de transporte público, a regularização e formalização da execução dos serviços, por meio de contratos de concessão, permissão ou autorização em observância à Lei Federal 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
- VII. A atualização de competências do órgão público vinculado ao poder Executivo Municipal;
- VIII. A regularização da forma de prestação dos serviços de transporte público;
- IX. Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados;
- X. Promover e incentivar o turismo no município por meio de ações da mobilidade urbana;
- XI. Implantar integração temporal sempre que possível nas linhas do sistema urbano;
- XII. Disponibilizar informações operacionais do sistema de transporte no portal público atualizadas ao menos uma vez ao ano, na especificação internacional de Feeds de Transporte Público (do inglês General Transit Feed Specification- GTFS);
- XIII. Implantar gestão do sistema de transporte e mobilidade através de centro de controle (CCO);



- XIV. Implantar tecnologia embarcada em 100% da frota que permita fiscalização a bordo pelo departamento de transporte e permita informação ao usuário a bordo;
- XV. Implantar planejador de viagem com os dados de especificação atualizado dos sistemas de transportes;
- XVI. Implantar meio de comunicação entre os usuários e operadores, incluindo ferramenta de avaliação do serviço via modo eletrônico, e que permita acompanhamento do Poder Concedente.

§ 1º - Atribui-se à Secretaria Municipal de Segurança, Prevenção e Mobilidade Urbana a responsabilidade de gestão, controle e regulamentação das atribuições referentes à concessão de transporte público para adequar a prestação dos serviços aos objetivos prescritos nesta lei, que deverá ser aprovada pelo Conselho de Mobilidade Urbana.

§ 2º - A responsabilidade de que trata o parágrafo anterior inclui a fiscalização do integral cumprimento do plano por parte dos operadores dos serviços de transporte público coletivo e o poder de edição de atos regulamentares voltados à fiel execução das disposições do plano.

CAPÍTULO IV – DAS DIRETRIZES NAS INTEGRAÇÕES DOS MODOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E DESTES COM OS PRIVADOS E OS NÃO MOTORIZADOS

Art. 37 – A regulamentação da integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados deverá prever:

- I. Definição de infraestrutura de apoio à integração física entre transporte público coletivo e os modos privados e não motorizados;
- II. Definição de especificações técnicas dos sistemas de tecnologia para transporte público (fiscalização, monitoramento e bilhetagem);
- III. Definição de especificações técnicas do sistema de controle de tráfego;
- IV. Garantia à circulação das pessoas e bens necessários ao funcionamento do sistema social e produtivo;
- V. Melhoria dos sistemas de circulação;
- VI. Priorização da circulação dos pedestres em relação aos veículos e dos veículos coletivos em relação aos particulares;
- VII. Busca pela redução de acidentes envolvendo pedestres e ciclistas;
- VIII. Estabelecimento de uma Política de Planejamento Viário;
- IX. Melhoria na qualidade do tráfego, com ênfase na educação, engenharia de tráfego e fiscalização;
- X. Garantir a circulação do transporte de carga que utiliza a malha viária no município, minimizando a sua interferência na área urbana e buscando sua ordenação;
- XI. Garantir o direito de deslocamento da pessoa portadora de necessidades especiais, com autonomia, no sistema de transporte coletivo urbano;
- XII. Realizar campanhas educativas junto à população, visando o trânsito seguro;
- XIII. Atualizar o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte;
- XIV. Realizar estudos, visando a instalação de radares nas principais avenidas da cidade para coibir infrações de trânsito, além de se tornar em fonte de receita para o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte;
- XV. Implementar e controlar a oferta de estacionamentos rotativos na área central da cidade, visando aperfeiçoar o uso das vagas disponíveis, facilitar a circulação da



população no comércio local e se tornar fonte de receita para o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte;

- XVI. Implementar, por lei específica, o serviço de carga e descarga na Área Central e principais avenidas da cidade, estabelecendo horário e local para estes serviços;
- XVII. Estimular a adoção de horários alternativos pelos setores de comércio e serviços no município, como ferramenta de gestão de demanda;
- XVIII. Formas de financiamento e parcerias a serem firmadas;
- XIX. Regulamentação de diretrizes de acessibilidade e conectividade viária para parcelamento do solo nas áreas de expansão.

Art. 38 – A regulamentação e as diretrizes das infraestruturas do sistema municipal de mobilidade urbana deverão prever:

- I. Áreas de acesso restrito ou controlado;
- II. Elaboração de programa de arborização e poda urbana;
- III. Elaboração de programa de iluminação pública;
- IV. Elaboração de diretrizes para mobiliário urbano e regulamentação de publicidade em áreas públicas e ao exercício de atividades nos logradouros públicos;
- V. Aperfeiçoamento do sistema de monitoramento e avaliação da infraestrutura das redes de circulação;
- VI. Intensificar a fiscalização referente às normas de construção e conservação de passeios;
- VII. Definição de diretrizes para implementação de calçadas e ciclovias e infraestrutura associada em novos loteamentos;
- VIII. Regulamentação de atividades e empreendimentos que geram impactos no sistema viário e no sistema de transporte;
- IX. Implantar faixas de pedestre nas vias coletoras, arteriais e de ligação regional, bem como em frente a escolas e hospitais;
- X. Avaliar e aprimorar a sinalização de trânsito semafórica, horizontal e vertical;
- XI. Desenvolver programas voltados para a qualificação urbanística, ambiental e paisagística dos espaços públicos;
- XII. Promover a pavimentação e a manutenção das vias urbanas optando por soluções associadas a um sistema de drenagem pluvial;
- XIII. Desenvolver campanha de conscientização que incentive o deslocamento realizado a pé e de bicicleta;
- XIV. Medidas que favoreçam a circulação de pedestres e ciclistas;
- XV. Delimitação de áreas prioritárias a serem tratadas por meio de:
 - a. Projeto paisagístico;
 - b. Revitalização da infraestrutura do sistema viário;
 - c. Pavimentação de vias;
 - d. Construção ou manutenção de passeios;
 - e. Sinalização viária e de trânsito;
 - f. Implantação de ciclovias ou ciclofaixas;
 - g. Vias e demais logradouros públicos;
 - h. Estacionamentos;
 - i. Terminais, estações e demais conexões;
 - j. Pontos para embarque e desembarque de passageiros;
 - k. Equipamentos e instalações;
 - l. Instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações.



CAPÍTULO V – DO TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

Seção I – Transporte a Pé

Art. 39 – São diretrizes sobre o transporte não motorizado para pedestres:

- I. Incentivar o deslocamento a pé, por meio da qualificação das calçadas e espaços públicos, tornando-os atrativos e seguros.
- II. Promover e incentivar o aumento de espaços de convivência e apropriação das vias pela população.
- III. Realizar plano para melhoria das condições das calçadas existentes em desacordo com a NBR9050, através da notificação dos proprietários para análise de caso a caso dos ajustes necessários e factíveis com vistas à redução ou eliminação de degraus, adequação do material de revestimento (que deverá ser antiderrapante), largura dentre outros.
- IV. Iniciar ação de revitalização nas vias com maior fluxo de pedestres e ir gradativamente contemplando todas as vias possíveis da cidade;
- V. Revitalizar travessias de pedestres ou implantar travessias elevadas de pedestres próximas aos locais com maior movimentação de pedestres como escolas, centros comerciais, hospitais e demais polos geradores de viagens (PGVs) significativos;
- VI. Articulação com os órgãos responsáveis pelas rodovias federais e estaduais, para definição de locais com potencial de implantação de passarelas, em regiões de maior circulação de pessoas;
- VII. Implantar gradis, com o intuito de ordenar o fluxo de pessoas a pé, próximos às travessias de pedestres revitalizadas nos locais com maior movimentação de pedestres;
- VIII. Incentivar e promover a instalação e o uso de extensões temporárias de passeio público, denominadas *parklets*, por meio da implantação de plataformas sobre áreas antes ocupadas por estacionamentos, plenamente acessíveis ao público, em vias de elevado fluxo de pedestres;
- IX. Permitir e incentivar a criação de espaços de convivência para pedestres como calçadões ou *woonerf*, Zonas 30, ruas vivas, que funcionam como espaço público compartilhado para pedestres, ciclistas, crianças e carros de tráfego lento (velocidade máxima de 30 Km/h), com arborização, pavimentação e sinalização diferenciadas, onde possível;
- X. Implantar nivelamento adequado da pista de rolamento com a calçada, promovendo um percurso acessível para a travessia de pedestres (Implantação de rebaixos ou plataformas);
- XI. Garantir a livre circulação nas calçadas.

Seção II – Transporte Ciclovário

Art. 40 – O Sistema Ciclovário é caracterizado por um sistema de mobilidade não motorizado e definido como o conjunto de infraestruturas necessárias para a circulação segura dos ciclistas e de ações de incentivo ao uso da bicicleta.

Art. 41 – São componentes do Sistema Ciclovário:

- I. Ciclovias;





- II. Ciclofaixas;
- III. Ciclorrotas;
- IV. Bicicletários e demais equipamentos urbanos de suporte;
- V. Sinalização cicloviária.

Art. 42– Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo o objetivo de estruturar uma rede complementar de transporte, integrando os componentes do Sistema Cicloviário e os demais meios de transporte.

Art. 43 – Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário devem ser orientados segundo diretriz de implantar as redes cicloviárias associadas às redes de transporte público coletivo, e garantir o deslocamento seguro e confortável de ciclistas em todas as vias.

Art. 44 – Os programas, ações e investimentos, públicos e privados, no Sistema Cicloviário deverão estar acompanhados de campanhas de conscientização e incentivo do uso de transportes não motorizados.

Art. 45 – O Município regulamentará por meio de instrumentos específicos:

- I. Abertura de rotas de ciclismo e bicicletários, além de vagas especiais para compartilhamento de automóveis e similares;
- II. Diretrizes e regras para o estacionamento de bicicletas.

Art. 46 – São diretrizes para o incentivo ao uso de transporte não motorizado por bicicletas:

- I. Implementação de ambiente adequado para a circulação de pessoas em modos de transportes ativos;
- II. Desenvolvimento da atratividade do deslocamento por bicicletas;
- III. Prover a cidade com uma rede cicloviária com conectividade, continuidade e infraestrutura adequada, em especial:
 - a. Ciclovia da Av. Queiróz Júnior (2,9 Km);
 - b. Ciclovia da Av. José Farid Rahme (5,8 Km);
 - c. Ciclovia do Parque Ecológico (0,6 Km);
 - d. Ciclovia da Avenida dos Inconfidentes (5,04 Km);
 - e. Ciclorrota da Rua Francisco J. de Carvalho (2,17 Km);
 - f. Ciclorrota da Rua da Carioca (2,20 Km);
 - g. Ciclovia da Rua Dr. Eurico Rodrigues (1,09 Km);
 - h. Ciclovia da Ligação MG-030 (1,75 Km).
- IV. As vias para quais são previstas a implantação de ciclofaixas devem garantir o espaço útil do ciclista, o qual, segundo o Código Nacional de Trânsito e o CONTRAN, é de no mínimo de 1,20 metro de largura, sendo que em caso de Ciclofaixa Bidirecional (mão dupla) é de no mínimo 2,50 metros;
- V. Implantar infraestrutura para o trânsito de bicicletas e introduzir critérios de planejamento para implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos trechos de rodovias em zonas urbanizadas, nas vias públicas, nas margens de cursos d'água, nos parques e em outros espaços naturais;

- VI. Implantar trajetos cicloviários onde os desejos de viagem sejam expressivos para a demanda que se pretende atender;
- VII. Implantar bicicletários e/ou paraciclos próximos aos terminais de transporte coletivo, nas novas centralidades, grandes PGVs e em parques lineares;
- VIII. Realizar programa de manutenção permanente em ciclovias e ciclofaixas;
- IX. Em licenciamento de novos grandes empreendimentos (PGVs) deverá ser avaliada a criação de infraestrutura completa para ciclistas como, por exemplo, bicicletário, vestiário com armários;
- X. Os edifícios públicos, indústrias, escolas, centros de compras, condomínios, parques e outros locais de grande fluxo de pessoas, deverão possuir locais para estacionamento de bicicletas, bicicletários e paraciclos, como parte da infraestrutura de apoio a esse transporte;
- XI. A elaboração de projetos e construção de praças e parques, incluindo os parques lineares, com área superior a 2.000 m², deverá contemplar o tratamento cicloviário nos acessos e no entorno próximo, assim como disponibilização de paraciclos.
- XII. As novas vias públicas, incluindo pontes, viadutos e túneis, devem prever espaços destinados ao acesso e circulação de bicicletas, em conformidade com os estudos de viabilidade.
- XIII. A Prefeitura Municipal de Itabirito poderá implantar ou incentivar a implantação de ciclovias ou ciclofaixas nos locais de interesse turístico, nos acessos às zonas comerciais e institucionais, quando houver demanda existente e viabilidade técnica. Os projetos dos parques lineares deverão contemplar ciclovias internas e, quando possível, de acesso aos parques, em conformidade com estudos de viabilidade aprovados.
- XIV. Desenvolver campanhas e atividades educativas visando estimular o uso da bicicleta como meio complementar de transporte, assim como aumentar a segurança na sua utilização;
- XV. Manutenção de ações educativas permanentes com o objetivo de promover padrões de comportamento seguros e responsáveis dos ciclistas, assim como a promoção de campanhas educativas, tendo como público-alvo os pedestres e os condutores de veículos, motorizados ou não, visando divulgar o uso adequado de espaços compartilhados.

Seção III – Do Estacionamento

Art. 47 – A regulamentação e as diretrizes dos estacionamentos do sistema municipal de mobilidade urbana deverão prever:

- I. Reforçar a proibição de estacionamento em locais onde ocorre o desrespeito através de sinalização mais ostensiva, implantação de zebrações, coloração diferenciada no pavimento, criação de parklets e/ou implantação de ilhas físicas;
- II. Regulamentar e organizar vagas de estacionamento e promover a criação de novos bolsões de estacionamentos de motos próximos às áreas comerciais, região central e terminais de transporte coletivo;
- III. Atualizar o sistema rotativo de estacionamento nas áreas centrais e comerciais levando-se em conta as modalidades de uso;
- IV. Proibição do pernoite estacionado de veículos de carga e de passageiros, de grande porte, no sistema viário do município.



Art. 48 – A regulamentação das áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos, deverá prever:

- I. Plano de gestão da oferta de estacionamento incluindo necessidade de redução e aumento de vagas por área;
- II. Implantação do rotativo digital para todas as modalidades de vagas em logradouro público, incluindo carga e descarga, idoso, deficiente e motocicletas;
- III. Redução do número de vagas para automóveis, com substituição por ciclovias, ciclofaixas e vias dedicadas ao transporte coletivo.

Seção IV – Do Sistema Viário e Segurança Viária

Art. 49 – A regulamentação e as diretrizes da Segurança Viária do sistema municipal de mobilidade urbana deverão prever:

- I. Implantar Plano para Redução de Acidentes (PRA) com realização de auditorias de segurança viária para verificar série histórica de locais e tipologia de acidentes para identificar causas prováveis e propor ações com medidas corretivas;
- II. Desenvolver continuamente campanhas publicitárias voltadas para a segurança viária na mídia municipal, em escolas, PGVs, grandes empreendimentos, órgão públicos, entre outros;
- III. Estimular a realização de palestras na rede pública e privado de ensino em relação à segurança viária;
- IV. Buscar parcerias público privadas (PPP) em prol da educação no trânsito para realização de palestras, minicursos, entre outros sobre segurança viária e educação no trânsito.
- V. Incentivar o ensino do tema Mobilidade Urbana nas redes públicas e privadas de ensino.
- VI. Elaborar um Plano de Ação Imediata de Trânsito (PAIT) para Intervenções na Região Central e demais centralidades, bem como principais avenidas da cidade, finalizando com a elaboração de projetos de adequações geométricas, sinalização, ciclovias, acréscimos de calçada, parklets, adequações de calçadas à NBR9050, e demais diretrizes contidas no presente Plano de Mobilidade;
- VII. Revitalizar e revisar a Sinalização Semafórica, Horizontal e Vertical nos casos em que houver desconformidade com relação ao padrão estabelecido no Código Brasileiro de Trânsito e Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito, a partir de projetos resultantes da elaboração do PAIT;
- VIII. Apresentar estudo para operação de vias com sentido de circulação reversível nos horários de pico;
- IX. Elaborar Plano de Orientação de Tráfego (POT) com projeto de sinalização indicativa para as rotas preferenciais de tráfego de passagem de veículos leves e pesados;
- X. Implantar sistema de sincronismo de semáforo, de forma a criar condições de controle do comportamento do tráfego nos diferentes horários ao longo do dia;
- XI. Regulamentar velocidades menores nas vias definidas como zona 30 que deverão ser motivo de estudo e decreto regulamentar;
- XII. A mitigação da descontinuidade e melhoria da capilaridade viária, com abertura de novas vias, complementação viária, implantação de trechos, pontos de travessia da rodovia que atravessa o município e implantação de passagens em desnível.



- XIII. Realizar convênio com empresas de aplicativos (Waze e similares) para informação ao usuário, monitoramento do tráfego e captura de dados históricos referentes a operação de trânsito.

Seção V - Dos Polos Geradores de Tráfego

Art. 50 – São diretrizes para o tratamento de Polos Geradores de Viagens:

- I. Implantar Política de Tratamento de Novos Polos Geradores de Viagens;
- II. Realizar estudos de impacto para os PGVs de grande porte já em operação na cidade, para identificação de medidas mitigadoras corretivas a serem realizadas;
- III. Delegar ao empreendedor a responsabilidade financeira de realização do Estudo de Impacto de Trânsito, com aprovação do órgão municipal responsável.

Art. 51 – A regulamentação dos polos geradores de tráfego deverá prever:

- I. A consolidação da normatividade existente para criar regulamentação consistente com as diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito– PlanMob_ITA;
- II. A atribuição de competência a órgão para autorizar a implantação ou reforma de edificações classificadas como polos geradores de tráfego.

Art. 52 – Para efeito desta Lei, consideram-se polos geradores de tráfego:

- I. Escolas, faculdades e universidades;
- II. Clínicas de médio e grande porte e hospitais;
- III. Indústrias de médio e grande porte;
- IV. Terminais de transporte público urbano ou intermunicipal;
- V. Centros de compras, como shoppings centers;
- VI. Mercados de grande e médio porte;
- VII. Igrejas;
- VIII. Centro Cívico;
- IX. Edificações de Serviços Públicos;
- X. Empreendimentos residenciais com mais de 150 unidades habitacionais (vertical ou horizontal);
- XI. Estádios e ginásios esportivos;
- XII. Terminais de cargas.

Art. 53 – Deverão ser previstas vagas para veículos internas aos lotes ou edificações que se caracterizem como polos geradores de tráfego, de acordo com o tipo de ocupação, considerando-se vagas para moradores ou empregados e visitantes ou clientes.

Seção VI – Controle da Demanda de Tráfego na Região Central

Art. 54 – A regulamentação e as diretrizes do controle da demanda de tráfego na região central do sistema municipal de mobilidade urbana deverão prever o estímulo à criação de novas centralidades nos bairros do município, reduzindo a necessidade de deslocamentos rotineiros de carro e motos até a área central.



Parágrafo Único - Por centralidade, entende-se a região da cidade em que há circulação intensa de consumidores, trabalhadores e mercadorias.

Art. 55 – Deve-se definir as principais vias e centralidades da área urbana, que correspondam aos eixos estruturantes indutores do crescimento e aos lugares onde há concentração de atividades e capacidade de atração de pessoas, respectivamente;

Art. 56 – Definição de ações que visem o fortalecimento das centralidades constituídas e daquelas em consolidação, com vistas à valorização da identidade local e, no caso dos núcleos históricos, associadas a medidas de proteção do patrimônio cultural.

Art. 57 – Definição de parâmetros de uso e ocupação do solo que favoreçam a concentração da ocupação urbana, visando a redução do tempo e da distância de deslocamento.

Seção VII – Das diretrizes na operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária

Art. 58 – São diretrizes para a regulamentação e fiscalização dos transportes de carga que atendam às necessidades do comércio em geral e que não comprometam a integridade das infraestruturas viárias e a fluidez do tráfego, visando reduzir seus impactos sobre a circulação viária, meio ambiente e vizinhança, promovendo o controle, monitoramento e fiscalização, incluindo:

- I. Elaborar ações, regulamentos e definições específicas em relação ao trânsito de cargas;
- II. Elaborar medidas reguladoras para o transporte de carga;
- III. Definir as rotas preferenciais para o transporte de cargas, segundo as dimensões e padrões de veículos, incluindo a definição de rotas para o transporte de produtos perigosos dentro do município.
- IV. Estabelecer horários especiais de tráfego de veículos de transporte de cargas bem como restrições de tonelagem nas principais vias e área central da cidade;
- V. Realizar de forma contínua a fiscalização nas áreas de carga e descarga para o devido cumprimento de utilização adequada das vagas e horários definidos;
- VI. Estimular a cooperação entre os setores envolvidos, visando diminuir o tempo de operação de embarque ou desembarque das mercadorias, com uso de equipamentos adequados e preparação prévia da carga, com diretrizes específicas a serem definidas em regulamento específico;
- VII. Estimular e definir o uso de elevadores nos caminhões com diretrizes específicas a serem definidas;
- VIII. Divulgar por meio de campanhas educativas o uso correto e a importância das áreas de carga e descarga na via urbana, e alertar sobre os problemas causados pela má utilização;
- IX. Compatibilizar a área de carga e descarga à característica da via, ao horário de operação, e ao tipo de uso fora dos horários do pico de demanda;
- X. Promover o compartilhamento das vagas de carga e descarga com veículos comuns, tanto na via quanto nos empreendimentos do tipo Polo Gerador de Viagem em que isto seja possível;
- XI. Internalizar, sempre que possível, as operações de carga e descarga nos empreendimentos comerciais e/ou de impacto (inclusive nas obras e construções);

- XII. Reforçar a sinalização das áreas de carga e descarga com legendas no piso, para minimizar o uso irregular por veículos de pequeno porte, que não estejam realizando carga e descarga;
- XIII. Restringir a circulação de veículos pesados na região central por categorias e horários, conforme diretrizes a serem definidas.
- XIV. Adoção do rotativo digital como meio de gestão e controle operacional de carga e descarga.

CAPÍTULO VI – PROCESSOS DE PARTICIPAÇÃO SOCIAL

Art. 59 – São diretrizes para a sistemática dos processos de participação social:

- I. Criação do Conselho Municipal de Mobilidade;
- II. As propostas de mobilidade deverão ter anuência prévia do Conselho Municipal de Mobilidade para posterior validação da Câmara de Vereadores;
- III. Realizar pesquisas e enquetes virtuais para propiciar a participação da sociedade em temas relevantes de mobilidade.

Parágrafo Único - Até a criação do Conselho de Municipal de Mobilidade, fica o grupo gestor nomeado como responsável pela implantação e monitoramento do Plano de Mobilidade.

CAPÍTULO VII – DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E INFRAESTRUTURA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Art. 60 – São diretrizes para adequação de infraestrutura para pessoas com deficiência:

- I. Utilização do conceito de acessibilidade universal, em toda intervenção no sistema viário e de transportes, incluindo mobiliário urbano;
- II. Elaborar o Plano Municipal de Acessibilidade;
- III. Utilizar os meios de comunicação no Município e sinalização viária para divulgação dos serviços oferecidos às pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;
- IV. Implantar no município serviço de transporte adaptado às pessoas com deficiência com oferta de transporte porta a porta a clientes deficientes cadastrados;
- V. Promover campanhas educativas de valorização aos pedestres e dos serviços do transporte coletivo, com realização de blitz periódicas, destacando o respeito a travessia e esclarecendo aos munícipes os seus direitos e como utilizá-los adequadamente, tornando-se parceiros da fiscalização.

CAPÍTULO VIII – DAS FONTES DE FINANCIAMENTO PARA MOBILIDADE

Art. 61 – São fontes de financiamento para a mobilidade, vinculadas ao Ministério do Desenvolvimento Regional, além de outras que venham a ser instituídas:

- I. Programa Pró-Transporte;
- II. Ação 10SS - Apoio a Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano;
- III. Ação 10SR - Apoio à Elaboração de Planos e Projetos de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano;
- IV. Ação 10ST - Apoio a Sistemas de Transporte Não Motorizados;



- V. Ação 2D47 - Apoio a Medidas de Moderação de Tráfego;
- VI. Programa de Financiamento de Infraestrutura para Mobilidade Urbana – PRÓ-MOB.

Art. 62 – São, ainda, linhas de financiamento para a mobilidade, além de outras que venham a ser instituídas:

- I. Banco Mundial (*World Bank*);
- II. Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID);
- III. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES);
- IV. Caixa Econômica Federal (CEF);
- V. Banco de Desenvolvimento de Minas Gerais (BDMG).

CAPÍTULO IX – DO MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO

Art. 63 – O Plano Municipal de Mobilidade Urbana será monitorado e avaliado sob a coordenação do Órgão Central de Planejamento e Controle Orçamentário do município, ao qual compete definir diretrizes e orientações técnicas para este procedimento.

Art. 64 – À luz dos objetivos estratégicos estabelecidos, incluindo a avaliação do progresso dos indicadores de desempenho, as revisões periódicas do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito (PlanMob_ITA) serão precedidas de:

- I. Realização de diagnóstico e de prognóstico do sistema de mobilidade urbana do Município;
- II. Análise da situação das ações de mobilidade urbana em relação aos modos, aos serviços e à infraestrutura de transporte no território do Município, devendo contemplar minimamente:
 - a. Tendências do sistema de mobilidade urbana;
 - b. Construção de cenários visualizando horizontes de curto, médio e longo prazo.
- III. A avaliação periódica deve adotar indicadores de desempenho, os quais devem ter como referências os relatórios anuais e balanço relativos ao processo de implantação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito (PlanMob_ITA) e os resultados alcançados.

Parágrafo Único – Os procedimentos de que trata este artigo são de competência da Secretaria Municipal de Segurança, Prevenção e Mobilidade Urbana.

Seção I - Da Revisão

Art. 65 – Preferencialmente as ações de mobilidade urbana que esta Lei instituir terão o período mínimo de 02 (dois) anos para serem revistas ou atualizadas, e no máximo a cada quatro (4) anos, observando sempre artigo 40, Parágrafo 3º da Lei Federal nº 10.257/01 - Estatuto da Cidade.

Art. 66 – As unidades responsáveis pelos programas e ações constantes neste Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito (PlanMob_ITA) manterão atualizadas, ao longo dos exercícios financeiros anuais, as informações referentes à execução física e financeira dos programas e ações e à apuração dos indicadores a serem definidos em Decreto do Executivo.

Art. 67 – O Processo de revisão do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito (PlanMob_ITA) deve incorporar as atualizações resultantes do processo de revisão do Plano Diretor do Município.

Parágrafo Único – Toda revisão periódica deve incluir ampla e democrática discussão em Conferências Municipais de Políticas Urbanas.

CAPÍTULO X – DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 68 – Os projetos estratégicos de mobilidade urbana cujas metas devem estar compatibilizadas com o Plano Diretor do Município e no Plano Plurianual de Gestão Governamental de vigência quadrienal serão objeto da alocação prioritária de recursos orçamentários nas leis de diretrizes orçamentárias anuais e no orçamento de cada exercício financeiro.

Parágrafo Único - Os projetos de que trata o caput deste artigo serão gerenciados intensivamente em cada etapa de execução, com elaboração de relatórios de monitoramento, sob a supervisão e orientação da Secretaria Municipal de Segurança, Prevenção e Mobilidade Urbana.

Art. 69 – As seguintes diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012 devem ser obrigatoriamente observadas pelo Município:

- I. Priorização do transporte público coletivo sobre o transporte individual e dos projetos de transporte público coletivo estruturadores e indutores de desenvolvimento urbano integrado;
- II. A política tarifária deve ter a contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços;
- III. A tarifa de remuneração é constituída pelo preço público (tarifa pública) cobrado do usuário somado à receita oriunda de outras fontes de custeio;
- IV. Os reajustes das tarifas e as revisões dos parâmetros utilizados no cálculo terão a periodicidade estabelecida pelo poder público no edital e na concessão ou permissão do serviço;
- V. É permitido o subsídio tarifário, o qual deverá ser coberto por receitas extra tarifárias, receitas alternativas, subsídios orçamentários ou subsídios cruzados intrasetoriais e interestoriais;
- VI. O poder público é obrigado a divulgar de forma sistemática e periódica os impactos das gratuidades no valor da tarifa paga pelo usuário;
- VII. As empresas poderão realizar descontos nas tarifas, inclusive com diferenciação por horário de utilização ou de caráter sazonal;
- VIII. A fiscalização de serviços de transportes públicos deverá ser realizada preferencialmente em parceria com a União e Estados;
- IX. O poder público, seja da União, Estado e Município tem a obrigação de combater o transporte ilegal de passageiros e poderá firmar convênios para este fim;
- X. O poder público poderá estabelecer restrição, controle de acesso e circulação, temporária ou permanente, de veículos motorizados em determinados locais;
- XI. Definição de espaços exclusivos nas vias públicas para o transporte público coletivo de passageiros.



Art. 70 – A regulamentação do transporte público individual deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte público individual aos objetivos prescritos do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito (PlanMob_ITA); atender às exigências contidas no art. 27 da Lei Federal n. 8.987 de 13 de fevereiro de 1995, inclusive o que diz respeito às permissões de transporte por táxi, mototáxi e aplicativos.

Art. 71 – A regulamentação do transporte privado coletivo (fretamento) deverá fortalecer a legislação existente e estabelecer normatividade complementar para regular, controlar e adequar a prestação do serviço de transporte privado coletivo aos objetivos prescritos no Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito (PlanMob ITA).

Art. 72 – A Secretaria Municipal de Segurança, Prevenção e Mobilidade Urbana poderá interromper o tráfego de veículos em quarteirões de interesse social, cultural e comercial.

Art. 73 – O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 60 (sessenta) dias, contado da data de sua publicação.

Art. 74 – Revogadas as disposições em contrário, em especial a Lei Municipal nº 3102/2015, esta Lei **entra em vigor na data de sua publicação.**

Prefeitura Municipal de Itabirito, 08 de maio de 2025.



Elio da Mata Santos
PREFEITO MUNICIPAL



EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Exmo. Sr. Presidente
Senhores Vereadores,

Submetemos à elevada apreciação desta Casa Legislativa o presente Projeto de Lei que "Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito/MG – PlanMob ITA 2025".

Com efeito, justifica-se a elaboração e aprovação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito/MG – PlanMob ITA 2025, instrumento fundamental para alinhar o desenvolvimento urbano do município aos princípios de sustentabilidade, equidade e eficiência preconizados pela legislação nacional e local.

O plano surge como resposta à obrigatoriedade imposta pelo artigo 24 da Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU), que determina a criação de planos integrados aos planos diretores municipais para cidades com mais de 20.000 habitantes - como é o caso de Itabirito. Além de cumprir esse mandamento legal, o projeto visa garantir atualizações periódicas, conforme previsto no inciso XI do mesmo artigo, assegurando que o planejamento se adapte às dinâmicas socioeconômicas, tecnológicas e ambientais em constante evolução.

Itabirito, em seu processo de crescimento, enfrenta desafios típicos de municípios em expansão: aumento da demanda por transporte público, pressão sobre a infraestrutura viária, necessidade de integração entre zonas urbanas e rurais e exigências por acessibilidade universal. O PlanMob ITA 2025 estrutura-se para enfrentar essas questões de forma coordenada, priorizando o transporte público coletivo e os modos ativos de deslocamento, como caminhada e ciclismo.

A sustentabilidade é eixo central do plano, refletida na adoção de tecnologias inteligentes, como sistemas de sincronização semaforica e monitoramento em tempo real, e na transição para energias renováveis na frota pública. Essas ações articulam-se com o Plano Municipal de Saneamento Básico e a Lei de Resíduos Sólidos, mitigando impactos ambientais e promovendo sinergias entre políticas setoriais. A acessibilidade universal, por sua vez, é garantida por meio de transporte adaptado, sinalização tátil e adequação de calçadas, assegurando que pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida tenham autonomia em seus deslocamentos.

A gestão democrática é outro pilar do projeto, materializada na criação do Conselho Municipal de Mobilidade, espaço deliberativo para fiscalização e proposição de melhorias, e na transparência de dados por meio de plataformas abertas. Consultas públicas e enquetes digitais ampliam a participação social, garantindo que as decisões técnicas reflitam as necessidades reais da população.

O plano também reforça a hierarquização viária, classificando vias conforme sua função, e estabelece controle rigoroso sobre polos geradores de tráfego, exigindo estudos de impacto e medidas mitigadoras. A modernização da fiscalização, com uso de câmeras

inteligentes e parcerias com aplicativos de navegação, otimiza a gestão do trânsito e a segurança viária.

Alinhado ao Plano Diretor de Itabirito (Lei 3.323/2019) e à Agenda 2030 da ONU, o PlanMob ITA 2025 contribui para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS 11: Cidades Sustentáveis).

Com efeito, a avaliação contínua, baseada em indicadores como redução de acidentes e aumento da cobertura do transporte público, garantirá ajustes rápidos e eficiência na execução.

Nesse sentido, os benefícios esperados abrangem desde a melhoria da qualidade de vida, com deslocamentos mais seguros e acessíveis, até a redução de desigualdades sociais, priorizando áreas periféricas e populações vulneráveis. A infraestrutura moderna e a previsibilidade jurídica atrairão investimentos, enquanto a preservação ambiental será fortalecida pelo incentivo a modos não poluentes e gestão eficiente de resíduos.

Em síntese, a aprovação do PlanMob ITA 2025 posiciona Itabirito como referência em mobilidade urbana inclusiva e sustentável, alinhando crescimento econômico à justiça social e à responsabilidade ambiental. Ao integrar planejamento técnico, participação popular e inovação, o projeto assegura que o direito fundamental de ir e vir seja exercido com dignidade por todos os cidadãos.

Com tais considerações, Senhor Presidente, sobretudo em face da relevância da matéria tratada nesta proposição, espero que essa Egrégia Câmara conceda apoio ao presente Projeto de Lei, apreciando-o **em regime de urgência** e aprovando-o com a máxima brevidade possível.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência e, por seu intermédio, a seus ilustres pares a expressão do meu elevado apreço e da minha distinta consideração.

Atenciosamente,



Élio da Mata Santos
PREFEITO MUNICIPAL



Itabirito, 08 de maio de 2025.

Ofício nº 120/2025-GP
Assunto: Encaminha Projeto de Lei

Senhor Presidente,

Pelo presente, encaminhamos à análise de V. Exa. e dos nobres *Edis*, **em regime de urgência**, a fim de ser submetido à deliberação dessa Augusta Câmara Municipal, o Projeto de Lei anexo que "Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Itabirito/MG – PlanMob ITA 2025".

Senhor Presidente, em face da relevância da matéria tratada nesta proposição, solicitamos, regime de urgência e esperamos que essa Egrégia Câmara conceda o seu apoio ao presente Projeto de Lei.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência e, por seu intermédio, aos seus ilustres pares, a expressão do meu elevado apreço e distinta consideração.

Atenciosamente,



Élio da Mata Santos
PREFEITO MUNICIPAL

A Sua Excelência o Senhor
MÁRCIO ANTÔNIO DE OLIVEIRA JÚNIOR
Presidente da Câmara Municipal de
ITABIRITO – MG.