



COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE INDIANÓPOLIS - MG



PARECER PARA DISCUSSÃO EM PRIMEIRO TURNO  
PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º 8, DE 2019

Regulamenta a Política de Mobilidade Urbana, institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis-MG, e dá outras providências.

**Autor:** Prefeito Municipal

**Relator:** Vereador JOSÉ JOAQUIM PINTO  
(BARROSO)

I RELATÓRIO

O Projeto de Lei Complementar n.º 8, de 2019, de autoria do Prefeito Municipal, visa regulamentar a Política de Mobilidade Urbana do Município, em consonância com o art. 21, inciso XX, e art. 182, da Constituição Federal, com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e com o Plano Diretor do Município, e institui o Plano de Mobilidade Urbana do Município de Indianópolis.

Esse projeto está estruturado em quatro capítulos. São eles:

- Capítulo I- Da Política Municipal de Mobilidade Urbana, formado pelos arts. 2º ao 4º;
- Capítulo II- Do Plano de Mobilidade Urbana, formado pelos arts. 5º ao 31;
- Capítulo III- Da educação para o trânsito, transportes e mobilidade urbana, formado pelo art. 32;
- Capítulo IV- Das disposições finais, formado pelos arts. 33 ao 38.

No dia 27 de maio deste ano, o projeto foi distribuído a esta Comissão de Legislação, Justiça e Redação, nos termos do art. 37 combinado com o art. 61, do Regimento Interno, a fim de receber parecer quanto aos aspectos de sua constitucionalidade, legalidade e técnica legislativa.

É, em síntese, o relatório.



## II FUNDAMENTAÇÃO

### 2.1 Da competência e iniciativa

A matéria do Projeto de Lei Complementar n.º 8, de 2019, insere-se no âmbito da competência do Município, conforme previsto no art. 30, *caput* e incisos I, da Constituição Federal, e no art. 14, *caput* e incisos II, XIX, XX, XXI, XXII, XXIII e XXV, da Lei Orgânica do Município.

O Município como ente federativo autônomo tem competência para legislar sobre a política local de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transportes urbanos.

A iniciativa do presente projeto é privativa do Prefeito Municipal, particularmente por estabelecer atribuições a órgão da Administração Municipal Direta.

Como se vê, o projeto não incorre em qualquer das vedações temáticas estabelecidas pelo § 1º, do art. 62, da Constituição Federal.

### 2.2 Da técnica legislativa

A redação do projeto, de modo geral, é adequada e atende aos ditames da Lei Complementar n.º 95, de 26 de fevereiro de 1998, alterada pela Lei Complementar n.º 107, de 26 de abril de 2001, que dispõe sobre a elaboração, a redação, a alteração e a consolidação das leis.

Quanto à técnica legislativa, é preciso dar nova redação ao art. 18, a fim de aglutinar no mesmo dispositivo os textos do *caput* e parágrafo primeiro, sem alterar o conteúdo de ambos. Ao final, propomos emenda modificativa que dá nova forma aos mencionados dispositivos.

As alterações gramaticais serão feitas por ocasião do parecer de redação final, a ser elaborado por esta Comissão.

### 2.3 Da matéria

#### 2.3.1 Da Política Municipal de Mobilidade Urbana

A Lei Federal n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Essa lei determina aos Municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da



# COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO

## CÂMARA MUNICIPAL DE INDIANÓPOLIS - MG



Cidade (Lei n.º 10.257/01), é instrumento fundamental e necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras.

A Lei n.º 12.587/2012, conceitua a mobilidade urbana como a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano (art. 4º, inciso II).

A mobilidade é uma das funções sociais da cidade.

Verifica-se que as diretrizes e objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana, previstos no projeto, estão em conformidade com os da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Com efeito, a elaboração do projeto foi orientada pelos princípios, diretrizes e objetivos estabelecidos pela Lei de Mobilidade Urbana.

### 2.3.2 Do Plano de Mobilidade Urbana do Município

A Lei n.º 12.587/2012 prevê, ainda, a instituição do Plano de Mobilidade Urbana (PMU), como instrumento de efetivação da política de mobilidade urbana. Até a vigência desta lei, o Estatuto da Cidade estabelecia que a elaboração de um plano de transporte urbano era obrigatória apenas para municípios com mais de 500 mil habitantes.

Consoante o §1º, do art. 24, da Lei de Mobilidade, os Municípios com mais de 20 mil habitantes e todos os demais que, por força de lei, estão obrigados a ter plano diretor, devem elaborar o plano de mobilidade urbana.

O Município de Indianópolis está entre os que devem ter plano diretor, por ser área de especial interesse turístico, razão pela qual tem também a obrigação de elaborar o plano de mobilidade urbana.

Dá a conveniência e oportunidade deste projeto, que institui a Política Municipal de Mobilidade e o Plano de Mobilidade Urbana (PMU).

Merece destacar que o Município tinha o prazo de 7 anos para elaborar seu Plano de Mobilidade Urbana, contados da data da publicação da Lei n.º 12.587/2012, findo o qual ficará impedido de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana, até que atendam à exigência desta Lei, conforme previsto no § 4º, do art. 24, da Lei de Mobilidade Urbana, com a redação dada pela Lei n.º 13.683, de 19 de junho de 2018. Esse prazo de 7 anos venceu no mês de abril de 2019.

Com a elaboração do PMU, o Município poderá receber recursos federais para aplicar em obras de mobilidade urbana.

O Plano de Mobilidade Urbana deve colocar em prática os princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana. Um plano de mobilidade efetivo é produto e ferramenta do planejamento sistêmico da mobilidade urbana do município, agrega os instrumentos de promoção da acessibilidade à cidade e os princípios de desenvolvimento sustentável.

Averigua-se que os temas objeto do Plano de Mobilidade Urbana do Município, contemplados no projeto, estão em consonância com os objetivos e diretrizes estampados no art. 24, da Lei de Mobilidade.



COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE INDIANÓPOLIS - MG



O projeto sob exame atende, ainda, a orientação da Lei Mobilidade Urbana, encontrada no § 2º, do art. 24, de dar atenção especial ao transporte não motorizado e ao planejamento de infraestrutura urbana destinada ao deslocamento a pé e por bicicleta.

Nessa direção, o Plano de Mobilidade Urbana do Município prevê a construção e adequação de calçadas, nas vias públicas, de modo a assegurar a acessibilidade universal, e a implantação de sistema cicloviário.

No que pertine às calçadas e passeios públicos, oportuno acrescentar no projeto a largura mínima que eles devem ter. Não obstante o projeto estabelecer, no *caput* do art. 9º, que as calçadas deverão ser construídas conforme norma própria da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), é recomendável que, pelo menos, a largura mínima seja prevista no projeto.

Mediante emenda redigida ao final, propomos a inclusão da largura mínima das calçadas, em observância as dimensões estabelecidas pela Norma Técnica 9050, da ABNT.

Quanto à nomenclatura das vias do sistema viário municipal, o projeto incorreu nos seguintes equívocos:

a) o inciso III, do art. 13, emprega o nome “Avenida Tiradentes e o § 1º, do art. 31, usa o nome: “Rua Tiradentes”. Ou seja: a mesma via é identificada como avenida e rua;

b) nos incisos III e VIII, do art. 15, o projeto identifica a estrada que dá acesso ao Lago de Miranda como MG A900. Trata-se de equívoco, porque a referida estrada é municipal e recebeu, pela Lei Municipal n.º 1.544, de 24 de maio de 2007, a denominação de Estrada Municipal Euclides José Borges;

c) as Ruas Saint Clair de Melo, Joaquim Borges de Resende são nomeadas, nos incisos I, do art. 23, inciso III, do art. 31, como avenidas;

d) o inciso III, do art. 23, faz referência à Avenida Euclides José Borges. Inexiste no sistema viário local via com esta denominação. É que existe é a Estrada Euclides José Borges;

e) no inciso VIII, do art. 31, a Rua Batista Naves foi chamada de Rua João Batista Naves;

f) o projeto deixou identificar a Rodovia AMG 1105, que liga a cidade à BR 365, com o nome de Rodovia Prefeito Waldemar Magalhães, dado pela Lei Estadual n.º 23.088, de 20 de agosto de 2018.

Para sanar esses equívocos, propomos emenda redigida ao final.

Em relação ao sistema de transporte público, o projeto é omissivo sobre o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, a exemplo do prestado pela Uber.

Trata-se de serviço de transporte que cresce cada vez no mundo e, em pouco tempo, acredita-se, chegará também nas pequenas cidades. Por isso, o projeto não pode deixar fazer referência ao transporte de passageiros por aplicativo.



COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE INDIANÓPOLIS - MG



A Lei da Mobilidade Urbana foi recentemente alterada para definir que é da competência dos Municípios a regulamentação e fiscalização dessa nova modalidade de serviço de transporte remunerado.

Essa alteração consta de emenda redigida ao final.

### 2.3.3 Da revisão do Plano de Mobilidade do Município

Ressalte-se que a Lei n.º 12.587/2012, no inciso XI, do art. 24, prevê que os planos de mobilidade urbana devem ser avaliados, revisados e atualizados no prazo máximo de 10 (dez) anos. Esta periodicidade máxima para reavaliar o plano de mobilidade foi observada pelo projeto, conforme se vê no art. 36.

### III CONCLUSÃO

Diante do exposto, esta Comissão acolhe o voto do relator e conclui pela constitucionalidade, legalidade e boa técnica legislativa do Projeto de Lei Complementar n.º 8, de 2019, com emendas redigidas a seguir:

#### EMENDA SUBSTITUTIVA N.º 1 AO PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR N.º 8, DE 2019

Altera a redação de dispositivos do Projeto de Lei Complementar n.º 8, de 2019.

Os incisos VIII, do art. 13; os incisos I, II e III, do art. 23; os incisos III e VIII, e § 1º, do art. 31, passam a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 13. ....

.....  
III- readequar as rampas de acessibilidade já instaladas e fora dos padrões, para promoção da integral acessibilidade, iniciando-se pela Rua Tiradentes e Rua Saint Clair de Melo;

.....  
VIII- implantar pista de caminhada às margens da Estrada Euclides José Borges, que dá acesso rodoviário à região do Beira Lago/Balsa, promovendo-se seguro deslocamento a pé e a prática esportiva;

Art. 23. ....

I- vias rurais: composta de estradas (vias sem pavimentação, estradas rurais) e rodovias (vias de trânsito rápido com pavimentação) que perpassam pelos limites territoriais do Município de Indianópolis, dentre as quais se destacam todas as estradas vicinais, a BR 365, a Rodovia Prefeito Waldemar Magalhães (MG 1105), e Estrada Euclides José Borges, que dá acesso do distrito sede ao setor Beira Lago);



COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE INDIANÓPOLIS - MG



II- vias arteriais: composta pelas vias urbanas: Rua Tiradentes (trecho compreendido entre o acesso à Rodovia Prefeito Waldemar Magalhães (MG 1105) e à Rua Marechal Deodoro, Avenida Coronel Glicério Pereira e Rua Saint Clair de Melo;

III- vias coletoras primárias: compostas por vias de perfil de coletar os principais fluxos e distribuí-los nas vias secundárias, destacando-se a Rua Hilário Ferreira de Souza, Rua Floriano Peixoto, Rua Joao Butica, Rua Vereador Elmiro Alves da Silva, Rua Presidente Vargas, Rua José Catiguá e Rua Ivanilde Alves da Silva;

Art. 31. ....

III- extinguir os estacionamentos perpendiculares ao lado ou sobre canteiros centrais e em desconformidade com o Código de Trânsito Brasileiro, localizados na Rua Joaquim Borges de Resende, Avenida Coronel Glicério Pereira e Rua Saint Clair de Melo;

VIII- implantar o sistema único de direção, objetivando a promoção da segurança dos usuários e a minimização de área de conflito, nas seguintes vias: Rua Uberlândia, Rua Batista Naves, Rua Marechal Deodoro, Rua Ivanilde Alves da Silva e Rua José Catiguá;

§ 1º As Ruas Tiradentes, Marechal Deodoro, Ivanilde Alves da Silva, Hilário Ferreira de Souza, Presidente Vargas e Vereador Elmiro Alves da Silva, por serem rotas de acesso às áreas de interesse turístico, deverão ser sinalizadas, priorizando-se o acesso aos locais: Setor Beira Lago, Setor Chácaras, Setor Vale Encantado e chegada pela Rodovia Prefeito Waldemar Magalhães (MG 1105) – BR 365, conforme Mapa III, do anexo único, desta Lei Complementar.”

EMENDA MODIFICATIVA N.º 1 AO PROJETO DE LEI  
COMPLEMENTAR N.º 8, DE 2019

Altera a redação do art. 18, do Projeto de Lei Complementar n.º 8, de 2019.

Ficam aglutinados o *caput* do art. 18 e seu parágrafo único, do Projeto de Lei Complementar n.º 8, de 2019, com a seguinte redação:

“Art. 18. Fica definida como ação prioritária, em relação ao sistema cicloviário, a implantação de forma integrada e compartilhada, junto à pista de caminhada, uma ciclovia às margens do acesso rodoviário à região do Beira Lago/Balsa, Estrada Euclides José Borges, de modo a promover o deslocamento seguro por bicicleta e a prática esportiva.”

EMENDA ADITIVA N.º 1 AO PROJETO DE LEI  
COMPLEMENTAR N.º 8, DE 2019

Acrescenta § 5º ao art. 9º e inciso IV ao art. 21, renumerando-se o subsequente, do Projeto de Lei Complementar n.º 8, de 2019.



COMISSÃO DE LEGISLAÇÃO, JUSTIÇA E REDAÇÃO  
CÂMARA MUNICIPAL DE INDIANÓPOLIS - MG



Acrescenta-se o § 5º ao art. 9º e o inciso IV ao art. 21, renumerando-se o inciso subsequente, do Projeto de Lei Complementar n.º 8, de 2019, com a seguinte redação:

“Art. 9º .....

§ 5º Além de outras normas técnicas, a construção das calçadas deverá observar as seguintes especificações, previstas na Norma Técnica 9050, da Associação Brasileira de Normas Técnicas –ABNT:

I- reservar faixa de serviço, para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação pública ou sinalização, com largura mínima de 0,70 m (setenta centímetros);

II- reservar faixa livre ou passeio, destinada exclusivamente à circulação de pedestres, devendo ser livre de qualquer obstáculo, ter inclinação transversal de até 3 % (três por cento), ser contínua entre lotes e ter, no mínimo, 1,20 m (um metro e vinte centímetros) de largura e 2,10 m (dois metros e dez centímetros) de altura livre;

III- nas calçadas com largura superior a 2 m (dois metros), reservar faixa de acesso, que consiste no espaço de passagem da área pública para o lote, destinada a acomodar a rampa de acesso aos lotes lindeiros sob autorização do Município para edificações já construídas.


Art. 20. ....

IV- regulamentar e fiscalizar o serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede, observadas as condições estabelecidas nos arts. 11-A e 11-B, da Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012.”

Sala das Reuniões, 7 de junho de 2019.

  
JOSÉ JOAQUIM PINTO (BARROSO)  
Relator

  
DANIEL ALVES MIRANDA  
Presidente

  
ELMAR FERNANDES DE RESENDE  
Membro