



CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ  
Avenida Papa João XXIII, 239 - CEP 87010-260 - Maringá - PR - <http://www.cmm.pr.gov.br>

## **PROJETO DE LEI Nº 16470/2022**

Dispõe sobre a Política de Mobilidade para o Município de Maringá, aprova o Plano de Mobilidade Urbana do Município e dá outras providências.

**A CÂMARA MUNICIPAL DE MARINGÁ, ESTADO DO PARANÁ**, aprovou e eu, PREFEITO MUNICIPAL, sanciono a seguinte

**LEI:**

### TÍTULO I DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA

#### CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

**Art. 1º** Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá.

**Parágrafo único.** Para os fins desta Lei, entende-se por mobilidade urbana o conjunto de deslocamentos de pessoas e bens, com base nos desejos e nas necessidades de acesso aos espaços da cidade, mediante a utilização dos vários modos de transporte.

**Art. 2º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá se rege pelos princípios, objetivos e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal 12.587 de 3 de janeiro de 2012.

**Art. 3º** São referências legais e normativas da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá:

I - Lei Federal 10.257/2001, Estatuto da Cidade;

II - Lei federal 9.503/1997, Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resolução CONTRAN 514/2014 que institui a Política Nacional de Trânsito;

III - Lei Federal 10.098/2000, Lei da acessibilidade e Decreto 5.296/2004 que a regulamenta;

IV - Lei federal 13.146/2015, Lei Brasileira de Inclusão;

V - Norma Brasileira NBR 9050/2020 da ABNT e suas alterações subsequentes;

VI - Norma Regulamentadora Municipal Nº 20.0001 que trata das calçadas do Município de Maringá e Lei Complementar Municipal 1.171/2019.

**Art. 4º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá é componente da política municipal de desenvolvimento urbano e guarda compatibilidade com o Plano Diretor Municipal.

**Art. 5º** Os conceitos e definições dos termos utilizados estão contidos no Glossário, constante do Anexo I desta Lei.

## CAPÍTULO II DOS PRINCÍPIOS, OBJETIVOS E DIRETRIZES

**Art. 6º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá, se fundamenta nos seguintes princípios:

I - sustentabilidade socioeconômica e ambiental do desenvolvimento da cidade;

II - inclusão social;

III - acessibilidade universal nas dimensões física e tarifária;

IV - segurança nos deslocamentos e preservação da vida;

V - gestão democrática e controle social;

VI - fomento à pesquisa e estímulo à inovação.

**Art. 7º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá atende aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, da Agenda 2030 da organização das Nações Unidas – ONU, em especial:

I - assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades.

II - tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis;

III - tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos.

**Art. 8º** São objetivos da Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá:

I - promover a melhoria da mobilidade de pessoas e cargas no município, considerando sua dimensão metropolitana;

II - promover a acessibilidade universal nos espaços e equipamentos públicos;

III - reduzir os acidentes e o número de vítimas do trânsito;

IV - reduzir as emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais pelos veículos automotores;

V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

**Art. 9º** A Política Municipal de Mobilidade Urbana de Maringá será implementada segundo as diretrizes:

I - integração com as demais políticas de desenvolvimento urbano e as respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo em âmbito municipal e metropolitano;

II - priorização dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

III - equidade no uso do sistema viário;

IV - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;

V - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço;

VI - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

## TÍTULO II DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA

**Art. 10.** O Plano de Mobilidade Urbana de Maringá - PlanMob Maringá é o instrumento de planejamento e efetivação da Política Municipal de Mobilidade Urbana e tem como objetivos gerais:

I - orientar as ações do município no que se refere aos modos, serviços e infraestruturas da mobilidade em seu território;

II - nortear os investimentos públicos e privados na mobilidade urbana;

III - promover a melhoria contínua das infraestruturas, dos serviços, dos equipamentos e das instalações da mobilidade urbana;

IV - ampliar a participação do transporte coletivo e dos modos não motorizados no total de deslocamentos, promovendo uma divisão modal equilibrada e sustentável.

**Art. 11.** O PlanMob Maringá está estruturado nos seguintes eixos:

I - mobilidade a pé: abrange o conjunto de deslocamentos realizados por pedestres e o espaço a eles destinado;

II - mobilidade por bicicleta: abrange o conjunto de deslocamentos realizados por ciclistas e suas demandas espaciais;

III - transporte de Passageiros: abrange o conjunto de deslocamentos realizados através dos serviços de transporte, em especial o transporte público coletivo;

IV - logística urbana: abrange o transporte de cargas e sua organização no meio urbano;

V - espaço e circulação: abrange as questões relativas à configuração e organização do sistema viário;

VI - segurança e educação para o trânsito: abrange as ações para a redução de acidentes e formação de comportamento seguro;

VII - gestão da mobilidade: abrange os aspectos de governança voltados à mobilidade no município.

## CAPÍTULO I MOBILIDADE A PÉ

**Art. 12.** O Eixo Mobilidade a pé tem como objetivos:

I - ampliar o percentual dos deslocamentos pelo modo a pé em relação ao total de deslocamentos;

II - garantir condições de segurança e conforto para os deslocamentos a pé;

III - proporcionar a acessibilidade universal nas calçadas e travessias.

**Art. 13.** São programas do Eixo Mobilidade a pé:

I - programa de regularização e qualificação de calçadas;

II - programa de tratamento de travessias.

**Parágrafo único.** O mapa com a indicação da rede de caminhabilidade prioritária encontra-se no Anexo II.

**Art. 14.** No desenvolvimento dos programas e ações serão observados os seguintes preceitos:

I - a garantia de infraestrutura de rotas acessíveis, contínuas, sinalizadas e seguras, incluindo a iluminação pública e a arborização;

II - a construção, manutenção e uso das calçadas de acordo com a Lei Federal 13.146 de 6 de julho de 2015 e com a Norma Regulamentadora Municipal;

III - as travessias e interseções de vias serão providas de:

IV - ausência de obstáculos à acessibilidade e à visibilidade;

V - rampas de acessibilidade ou continuidade de nível, no caso de faixas elevadas de travessia, de acordo com as definições do Código de Trânsito Brasileiro-CTB e da Norma Regulamentadora Municipal;

VI - sinalização horizontal e vertical de acordo com as definições do CONTRAN;

VII - semáforos, com tempos e focos destinados aos pedestres e sinalização sonora adequada aos deficientes visuais.

**Art. 15.** O Poder Executivo definirá:

I - os padrões para a construção e manutenção das calçadas;

II - as calçadas prioritárias para regularização, podendo o poder público assumir a responsabilidade de adequação destas, permanecendo as responsabilidades do proprietário do imóvel.

III - as ações de fiscalização de adequação das calçadas em relação às normas estabelecidas.

**Art. 16.** O Município poderá criar incentivos para os proprietários que adequarem e mantiverem as calçadas dentro dos parâmetros por ela estabelecidos.

**Art. 17.** A aprovação de projetos, a Certidão de Conclusão de Edificação e o licenciamento de atividades ficam condicionados à regularização das calçadas pelo proprietário, conforme padrão estabelecido pelo Poder Executivo.

## CAPÍTULO II MOBILIDADE POR BICICLETA

**Art. 18.** O Eixo Mobilidade por bicicleta tem como objetivos:

I - ampliar o percentual dos deslocamentos por bicicleta em relação ao total de deslocamentos;

II - consolidar a bicicleta como um modo de deslocamento no município;

III - garantir condições de segurança e conforto para os deslocamentos por bicicleta;

IV - ampliar, complementar e melhorar a infraestrutura voltada para os ciclistas;

V - integrar a bicicleta com os outros modos de deslocamento;

VI - promover acessibilidade financeira ao serviço de transporte público através de uso compartilhado.

**Art. 19.** São programas do Eixo Mobilidade por bicicleta:

I - programa de expansão da rede cicloviária;

II - programa de consolidação da infraestrutura urbana voltada para os ciclistas;

III - programa de incentivos fiscais e urbanísticos para o modo cicloviário.

**Art. 20.** O sistema cicloviário do Município de Maringá se comporá de:

I - rotas contínuas de vias cicláveis compostas ciclovias, ciclofaixas e vias compartilhadas ou ciclorrotas, compondo a Rede Cicloviária Municipal;

II - paraciclos e bicicletários para estacionamento de bicicletas com segurança, localizados em pontos estratégicos, próximos aos pontos e terminais do transporte coletivo e nos centros de empregos, comércio e serviços;

III - integração física e tarifária com o transporte coletivo e outros modos de deslocamento.

§ 1º O mapa síntese com a indicação da rede cicloviária e equipamentos do sistema cicloviário se encontra nos Anexos III - A, B, C e D.

§ 2º A rede mostrada no Anexo III – C extrapola a quilometragem prevista para o horizonte do Plano de Mobilidade Urbana no longo prazo, devendo ser revista e atualizada, em função dos recursos disponíveis e da capacidade de implantação ao longo do tempo.

**Art. 21.** No desenvolvimento dos programas e ações deverão ser observados:

I - as dimensões mínimas definidas no Manual Brasileiro de Sinalização – Volume VIII – Sinalização Cicloviária do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN;

II - o pavimento regular, impermeável e antiderrapante;

III - a redução das interferências e conflitos com o tráfego de automóveis, em especial nas interseções viárias e canteiros centrais;

IV - a sinalização horizontal e vertical ao longo da rota, incluindo a sinalização semafórica nas interseções.

**Art. 22.** O município avaliará a viabilidade de:

I - construir rotas cicloviárias distritais e intermunicipais;

II - promover a integração tarifária, com desconto na tarifa do transporte coletivo para os ciclistas que utilizarem os bicicletários previstos para os terminais;

III - promover a integração tarifária do sistema de bicicleta compartilhada com o sistema de transporte público coletivo municipal e metropolitano;

IV - adequar a frota do transporte coletivo para comportar o embarque de, no mínimo, duas bicicletas por ônibus;

V - incentivo à iniciativa privada para disponibilização de seguro popular para roubos, furtos, falhas mecânicas e acidentes.

CAPÍTULO III  
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS

**Art. 23.** O Eixo Transporte de passageiros tem como objetivos em relação ao transporte público coletivo:

I - ampliar o percentual dos deslocamentos pelo transporte público coletivo em relação ao total de deslocamentos;

II - priorizar a circulação do transporte público coletivo no sistema viário, reduzindo os tempos de viagem;

III - ampliar o serviço e melhorar a qualidade, o conforto, a confiabilidade e a acessibilidade e a segurança dos deslocamentos por transporte público coletivo;

IV - promover a acessibilidade financeira ao serviço de transporte coletivo através da modicidade tarifária com vistas à transição para a tarifa zero;

V - melhorar a satisfação dos usuários do transporte público coletivo.

**Art. 24.** São programas do Eixo Transporte de passageiros:

I - programa de Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável - DOTS;

II - programa de alterações operacionais para melhoria do serviço;

III - programa de subsídio, redução tarifária e transição para a tarifa zero;

IV - programa de gestão de acesso à informação;

V - programa de integração modal;

VI - programa de revisão do sistema e sua integração com o sistema metropolitano.

**Art. 25.** No desenvolvimento dos programas e ações devem ser observados os seguintes preceitos:

I - o Sistema de Transporte Coletivo de Maringá deve integrar, através de suas linhas, a sede internamente e em relação aos distritos e às áreas rurais.

II - nos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo serão garantidos:

a) sinalização, iluminação e informações adequadas;

b) abrigos e calçamento no entorno dos pontos de embarque.

III - acessibilidade universal, em conformidade com a Lei Nº 13.146/2015 e a Norma Regulamentadora Municipal;

IV - será disponibilizado sistema de atendimento às reclamações dos usuários e de informações sobre itinerários e horários das linhas, através de múltiplas formas, incluindo aplicativo para disponibilização de informações em tempo real aos usuários do transporte coletivo.

**Parágrafo único.** O padrão dos pontos de embarque e desembarque deve ser definido pelo Poder Executivo e implantado em todos os pontos de embarque do transporte público coletivo.

**Art. 26.** O Poder Executivo avaliará as seguintes medidas operacionais:

I - criação de linhas para ampliar o atendimento;

II - implantação de faixas e corredores exclusivos nas vias com maior circulação de linhas do transporte coletivo para redução dos tempos de viagem;

III - mecanismos para a integração modal física e tarifária com os demais modos;

IV - implantação de serviço de transporte público coletivo sob demanda.

**Art. 27.** Serão elaborados estudos de fontes extra tarifárias para o subsídio ao serviço de transporte público coletivo visando a melhoria da qualidade do serviço, a substituição das fontes de energia não renováveis, o aumento da oferta e a redução tarifária.

**Art. 28.** Para a revisão do sistema de transporte coletivo serão consideradas:

I - a compatibilização com sistema metropolitano por meio de remodelagem simultânea da rede de ambos os serviços;

II - a remuneração do serviço de forma a proporcionar tarifas subsidiadas;

III - a definição de frota com acessibilidade com desenho universal (piso baixo) e veículos com maior eficiência energética.

**Art. 29.** No planejamento do transporte coletivo serão incorporados os preceitos do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável – DOTS como estratégia de desenvolvimento urbano:

I - promover o adensamento urbano ao longo dos corredores do transporte coletivo;

II - promover uso do solo misto, aproximando as funções de moradia, serviços, emprego e lazer, principalmente ao longo dos corredores de transporte coletivo;

III - atuar contra a ociosidade de imóveis e terrenos adjacentes ou próximos às rotas de transporte coletivo;

IV - promover diversidade de produtos imobiliários e diversidade de renda dos moradores;

V - incentivar centralidades e fachadas ativas que confirmam atratividade à rua, contribuindo para a movimentação de pessoas e, conseqüentemente, a segurança pública;

VI - adotar medidas de desestímulo ao transporte individual motorizado e incentivo ao transporte ativo;

VII - promover diversidade de produtos imobiliários e diversidade de renda.

#### cap.LOGÍSTICA URBANA

**Art. 30.** O Eixo Logística urbana tem como objetivos:

I - racionalizar a distribuição de cargas urbanas e ampliar suas modalidades;

II - reduzir os impactos negativos do transporte de cargas no meio urbano;

III - garantir a segurança e a eficiência nas operações de cargas urbanas.

**Art. 31.** São programas do Eixo Logística urbana:

I - programa de reorganização do meio físico para a logística urbana;

II - programa de novos parâmetros de circulação e operação de carga e descarga;

III - programa de expansão da área com restrição de circulação de caminhões;

IV - programa de fiscalização e gestão da logística municipal.

**Art. 32.** No desenvolvimento dos programas e ações serão consideradas medidas para:

I - implantar percurso rodoviário apropriado para o fluxo de carretas e caminhões (Contorno Metropolitano Sul), consolidando a Av. Prefeito Sincler Sambatti como via urbana;

II - estimular a criação de centros de distribuição intermodal no aeroporto e nos eixos ferroviários e rodoviários;

III - exigir a internalização das operações de carga e descarga nas edificações utilizadas por estabelecimentos de grande porte e para aprovação de projetos de novos empreendimentos;

IV - implantar micro terminais urbanos de distribuição de carga para o consumidor final, com estímulo ao transporte por veículos de menor porte, compatíveis com o volume da carga;

V - instalar de pontos de entrega e coleta de mercadorias, incluindo vagas para motofretes;

VI - revisar as políticas de controle de circulação e operações de carga e descarga nas vias do município:

VII - estabelecer critérios de acordo com a demanda e padrão de sinalização para a implantação de vagas destinadas às operações de carga e descarga;

VIII - ampliar a área com restrição de veículos de grande porte nas vias urbanas;

IX - instalar dispositivos de fiscalização eletrônica nas principais interseções que dão acesso para à área que tem restrição de trânsito de caminhões.

X - utilizar instrumentos tecnológicos para ordenar e racionalizar as operações de carga e descarga nos logradouros públicos.

**Parágrafo único.** O mapa com a indicação das intervenções espaciais para a logística urbana se encontra no Anexo V.

## CAPÍTULO V ESPAÇO E CIRCULAÇÃO

**Art. 33.** O Eixo Espaço e circulação tem como objetivos:

I - reduzir a participação relativa do transporte individual motorizado no número total de viagens;

II - desenvolver espaços de circulação adequados à priorização dos modos não motorizados e coletivos;

III - ampliar a utilização de sistemas inteligentes para gestão e fiscalização do trânsito;

IV - promover a equidade no uso do sistema viário;

V - incentivar a utilização de novas tecnologias para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais.

**Art. 34.** São programas do Eixo Espaço e circulação:

I - programa de melhorias no sistema viário;

II - programa de disciplinamento do tráfego motorizado;

III - programa de melhorias na circulação;

IV - programa de sinalização semafórica;

V - programa de estacionamento;

VI - programa de hierarquização viária;

VII - programa de carros elétricos.

**Art. 35.** O sistema viário municipal será hierarquizado conforme as seguintes categorias de vias:

I - vias locais: destinadas ao acesso local ou a áreas restritas;

II - vias coletoras: vias com função de conectar as vias arteriais e as vias locais, possibilitando o trânsito dentro de regiões da cidade;

III - vias arteriais: vias estruturantes que conectam as regiões da cidade, com acessibilidade aos lotes lindeiros e às vias coletoras e locais;

IV - vias de trânsito rápido: *vias caracterizadas por trânsito livre, sem interseções em nível, sem acessibilidade direta aos lotes lindeiros e sem travessia de pedestres em nível.*

**Parágrafo único.** No Anexo V se encontra o mapa com a hierarquização viária e no Anexo VI o quadro com as características de cada tipo de via.

**Art. 36.** O Poder Executivo estabelecerá em Lei as características geométricas das vias.

**Art. 37.** Serão considerados Polos Geradores de Tráfego os empreendimentos que por seu uso e porte possam causar impacto ou alteração no perfil de deslocamentos de pessoas e cargas em sua vizinhança e áreas adjacentes, bem como sobrecarga na infraestrutura viária.

**Art. 38.** No processo de licenciamento de edificações e atividades classificadas como Pólos Geradores de Tráfego, é condição prévia:

I - o licenciamento urbanístico pelo Município;

II - a aprovação do Relatório de Impacto sobre a Mobilidade;

III - a mitigação ou compensação dos impactos previstos.

**Art. 39.** O Poder Executivo:

I - estabelecerá, em até 90 (noventa) dias, os critérios para a definição dos empreendimentos considerados Polos Geradores de Tráfego;

II - definirá o modelo e conteúdo do Relatório de Impacto sobre a Mobilidade;

III - estabelecerá o monitoramento após a implantação e funcionamento do empreendimento, podendo o empreendedor ser obrigado a rever as medidas compensatórias ou mitigadoras;

**Art. 40.** Serão elaborados estudos e projetos para:

I - a implementação de Ruas Completas, contemplando:

a) as necessidades de pedestres, ciclistas, usuários do transporte coletivo, idosos e crianças, pessoas com deficiência e mobilidade reduzida e motoristas;

b) estímulo ao uso não residencial nos pavimentos no nível do logradouro em interface com a calçada, promovendo a fachada ativa;

c) incentivo a aberturas de passagens peatonais nos meios de quadra por empreendimentos comerciais, no estilo galeria;

d) conexão de praças e parques;

e) seleção de ruas de interesse social de permanência e convivência para tratamento urbanístico completo em prol dos usos para além da mobilidade urbana;

II - implantação de obras viárias para a melhoria e complementação da articulação viária do município.

**Art. 41.** Deverá ser elaborado plano de ações para a ampliação e modernização da sinalização semafórica, considerando:

I - a expansão da abrangência do sistema centralizado de controle de semáforos;

II - a inclusão de Circuito Fechado de Televisão – CFTV e Painéis de Mensagem Variável – PMV's.

III - as alterações de circulação para maior eficiência dos semáforos, redistribuindo os tempos semafóricos para atendimento adequado aos pedestres, ciclistas e transporte coletivo preferencialmente e aos demais fluxos veiculares.

**Art. 42.** O Poder Executivo estabelecerá a política de estacionamentos públicos, considerando:

I - ampliação do sistema de estacionamento rotativo e revisão dos tempos de permanência, considerando as demandas locais, o tipo de uso do solo, o grau de rotatividade no uso das vagas;

II - estabelecimento de política de preço coerente com os preços dos outros modos e serviços;

III - avaliação da necessidade de vagas exclusivas para carga e descarga, veículos oficiais ambulâncias e outros usos;

IV - investimento na informatização do estacionamento rotativo;

V - estudo de viabilidade de construção e gestão pública de estacionamentos para possibilitar a integração modal com o transporte público coletivo.

**Art. 43.** Para atendimento e estímulo à utilização de carros elétricos, ou outras tecnologias sustentáveis, o município deverá prever ações como:

I - incentivar a criação de sistema de aluguel de carros elétricos de pequeno porte, com vagas de estacionamento exclusivas substituindo as vagas destinadas aos veículos privados;

II - incentivar a criação de vagas exclusivas pagas dotadas de sistema de carregamento de bateria de carros elétricos privados;

III - incluir no código de obras a previsão de disponibilização de vagas dotadas de sistema de carregamento de carros elétricos em empreendimentos de médio e grande porte de uso coletivo;

IV - planejar a substituição gradativa dos veículos dos sistemas táxi e transporte coletivo por carros movidos a energia elétrica, integral ou híbrida em prazo exequível;

V - substituir gradativamente a frota do Município por veículos elétricos.

## CAPÍTULO VI SEGURANÇA E EDUCAÇÃO PARA O TRÂNSITO

**Art. 44.** O Eixo Segurança e Educação para o trânsito tem como objetivos:

I - reduzir a zero os acidentes e as vítimas do trânsito;

II - promover de uma cultura voltada para a mobilidade sustentável;

III - estimular ao comportamento seguro na mobilidade urbana.

**Art. 45.** São programas do Eixo Segurança e Educação para o trânsito:

I - programa de segurança para o trânsito.

II - programa de educação para o trânsito.

**Art. 46.** São ações a serem consideradas para aumentar a segurança do trânsito:

I - reduzir a velocidade regulamentada nas vias arteriais de 60Km/h para 50Km/h;

II - estipular a velocidade regulamentada nas vias locais e compartilhadas para 30Km/h.

III - aumentar o controle e a fiscalização das velocidades praticadas por meio de fiscalização eletrônica.

IV - hierarquizar as vias por probabilidade de ocorrência de acidentes;

V - estabelecer *Zonas 30*, definido áreas urbanas regulamentadas com velocidade máxima de 30 km/h, com tratamento urbanístico que induza a prática de baixas velocidades.

**Art. 47.** O estabelecimento de um programa de educação para o trânsito considerará as seguintes ações, entre outras:

I - estruturar uma política pública de educação para o trânsito;

II - planejar e realizar campanhas temáticas de educação para o trânsito;

III - planejar e implementar política educacional permanente de educação para o trânsito na rede de ensino pública e particular.

## CAPÍTULO VII GESTÃO DA MOBILIDADE

**Art. 48.** O Eixo Gestão da mobilidade tem como objetivos:

I - utilizar as tecnologias disponíveis para a eficiência e eficácia na gestão da mobilidade urbana;

II - incentivar ao aprimoramento técnico e tecnológico;

III - promover a integração metropolitana;

**Art. 49.** São programas do Eixo Gestão da mobilidade:

I - programa de Aprimoramento Tecnológico;

II - programa de Capacitação da gestão;

III - programa de Políticas multi-institucionais.

**Art. 50.** O aprimoramento tecnológico da gestão da mobilidade urbana deverá considerar as seguintes ações:

I - implantar Central Integrada de Mobilidade Urbana, onde deverão se concentrar informações de acontecimentos em tempo real;

II - elaborar plataforma única concentrando todos os serviços de mobilidade e facilitando as integrações modais, aplicando-se o conceito de *Mobilidade como Serviço*.

**Art. 51.** A capacitação da gestão deverá prever entre outras ações, o treinamento das equipes municipais para aplicar as atividades de gestão e operação por meio das novas tecnologias.

**Art. 52.** As políticas institucionais devem se estruturar para:

I - incentivar a Mobilidade Corporativa e solidária para otimização do uso de automóveis, aumentando a ocupação veicular e diminuindo o número de veículos em circulação, com a implantação de rota solidária;

II - organizar fóruns de discussão para incluir associações e entidades do município no diálogo sobre a mobilidade urbana no contexto local;

III - ampliar a articulação entre as esferas de governo incidentes sobre o território municipal;

IV - estabelecer a lógica de formação e troca de experiências permanente entre as equipes municipais, metropolitanas e estadual, com a finalidade de fortalecer o gerenciamento dos sistemas de mobilidade nas respectivas escalas;

V - implantar sistema de Informações da Mobilidade da Região Metropolitana de Maringá, contemplando informações metropolitanas e de cada um dos sistemas municipais;

VI - incentivar a municipalização da gestão do trânsito nos demais municípios da Região Metropolitana de Maringá por meio da elaboração de manuais de procedimentos, seminários, convênios de colaboração técnica e demais instrumentos que possam ser indutores do processo;

VII - apoiar os municípios para elaboração de projetos de integração de sistemas e modos de transporte municipais com o transporte público municipal e metropolitano.

## CAPÍTULO VIII SISTEMA DE MONITORAMENTO, AVALIAÇÃO E REVISÃO PERIÓDICA

**Art. 53.** Constituem objetivos relativos ao monitoramento, à avaliação e à revisão do PlanMob Maringá:

I - acompanhar a evolução da implementação das ações do Plano de Mobilidade;

II - avaliar a eficácia das ações implementadas, considerando os objetivos de cada programa;

III - promover o planejamento continuado e a melhoria contínua da mobilidade urbana;

IV - garantir a transparência das ações e dos programas, por meio da divulgação dos dados obtidos com o monitoramento e a avaliação;

V - ampliar a divulgação de informações referentes à mobilidade urbana.

**Art. 54.** Para o atendimento dos objetivos estratégicos do PlanMob Maringá, serão estabelecidas metas de curto, médio e longo prazo compatíveis com os Planos Plurianuais-PPA:

I - curto prazo: 2022 – 2025;

II - médio prazo: 2026 – 2029;

III - longo prazo: 2030 – 2033.

**Parágrafo único.** No Anexo VII se encontra o plano de ações de curto, médio e longo prazo.

**Art. 55.** O Poder Executivo viabilizará os recursos financeiros necessários à implementação dos programas e ações do PlanMob, podendo se utilizar de diversas fontes, como:

I - recursos do orçamento municipal; estadual e federal;

II - parcerias Público Privadas – PPP;

III - concessões onerosas;

IV - convênios, contratos e acordos entre instituições públicas e entes federativos ou com a iniciativa privada;

V - financiamentos através dos programas do Governo Federal e de organismos multilaterais.

**Art. 56.** O monitoramento do PlanMob Maringá será realizado através de um conjunto de indicadores de desempenho, apurados anualmente pelo órgão municipal responsável pela política de mobilidade urbana e divulgados em página eletrônica.

**Art. 57.** O Observatório Municipal da Mobilidade Urbana será a instância formada pelo poder público e sociedade civil para o acompanhamento da implementação do plano de mobilidade e seus resultados, tendo como objetivos:

I - definir, rever e produzir os indicadores para o monitoramento e avaliação do PlanMob;

II - consolidar o Sistema de Informações da Mobilidade Urbana;

III - permitir o acesso amplo e democrático às informações sobre a mobilidade urbana municipal;

IV - incentivar a produção de conhecimento sobre a realidade do município pelas universidades e instituições de pesquisa;

V - auxiliar os gestores municipais na tomada de decisões e na definição de prioridades;

VI - contribuir para a realização dos diagnósticos e prognósticos a serem desenvolvidos com vistas à elaboração das revisões do PlanMob;

VII - possibilitar a capacitação de agentes públicos e de organizações sociais quanto ao conhecimento e avaliação da realidade municipal;

VIII - publicar o balanço anual dos indicadores e metas;

IX - elaborar e aprovar seu Regimento Interno.

**Parágrafo único.** O Poder Executivo instituirá o Observatório Municipal da Mobilidade Urbana e definirá sua composição e funcionamento.

**Art. 58.** O PlanMob Maringá passará por revisões periódicas em período não superior a dez anos.

§ 1º As revisões periódicas serão precedidas de diagnóstico, contemplando a análise dos modos, serviços, equipamentos e infraestruturas da mobilidade urbana em relação aos objetivos estratégicos estabelecidos.

§ 2º As revisões periódicas deverão contar com ampla participação da sociedade em Conferência Municipal.

### TÍTULO III DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

**Art. 59.** Com vistas à implementação da Política de Mobilidade de Maringá, o Poder Executivo deverá realizar, no prazo máximo de 180 (cento e oitenta) dias, a partir da publicação desta Lei:

I - o detalhamento dos programas e ações;

II - a definição das metas e dos indicadores de desempenho.

**Art. 60.** São partes integrantes desta Lei:

I - ANEXO I – Glossário;

II - ANEXO II - Mapa da rede de caminhabilidade prioritária;

III - ANEXO III - Mapa síntese da rede cicloviária e equipamentos do sistema cicloviário;

IV - ANEXO IV - Mapa das intervenções espaciais para a logística urbana;

V - ANEXO V – Mapa da hierarquia viária;

VI - ANEXO VI – Quadro de características viárias;

VII - ANEXO VII – Plano de Ações e Investimentos.

**Art. 61.** Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

**Art. 62.** Revogam-se as disposições em contrário.

**Paço Municipal**, 05 de agosto de 2022.

**ULISSES DE JESUS MAIA KOTSIFAS**  
**Prefeito Municipal**

---

## CERTIDÃO

Certifico a criação do documento Projeto de Lei nº 16470/2022, de autoria do Poder Executivo, cujo conteúdo foi encaminhado a esta Casa de Leis por email, para fins de numeração desta proposição legislativa e tramitação eletrônica.

Antonio Mendes de Almeida - Seção de Arquivo e Informações



Documento assinado eletronicamente por **Antonio Mendes de Almeida, Coordenador da Seção de Arquivo e Informações**, em 31/08/2022, às 16:21, conforme Lei Municipal 9.730/2014.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site <http://sei.cmm.pr.gov.br/verifica> informando o código verificador **0269771** e o código CRC **89A8F115**.