



10.1 Contextualizando

A operação de carga ou descarga será regulamentada pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre a via e é considerada estacionamento. É o que diz o parágrafo único do artigo 47 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB).

Nesse sentido, o Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres – PMUC, além dos demais itens trabalhados faz uma análise a partir de dados obtidos através de pesquisa realizada, por amostragem, junto a população do Município e propõe regulamentação, por meio de instrumento legal, dessa modalidade de serviço cujos impactos são percebidos na rotina diária do trânsito na área urbana da cidade.

O instrumento motivador da construção do PMUC é a Lei Federal nº 12.587/2012 que também trata do tema:

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. **§1º** São modos de transporte urbano: **I.** Quanto ao objeto: **b)** de cargas; **§3º** São infraestruturas de mobilidade urbana: **IV.** Pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; [...] **Art. 4º** Para os fins desta Lei, considera-se: **IX.** Transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias; [...] **Art. 18.** São atribuições dos Municípios: **I.** Planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano; [...] **Art. 23.** Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes: **I.** Restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados; [...] **Art. 24.** O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como: **VI.** A operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária; (BRASIL, 2012).

Como observado, é de competência do Município a proposição e o controle desse serviço e a Lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana traz, em linhas gerais, orientações para a feitura desse ordenamento e prevê o controle de uso e ocupação da infraestrutura viária destinada à circulação e operação do transporte de carga, concedendo prioridades ou restrições. Este instrumento permite estabelecer restrições ao transporte de carga durante os horários mais comprometidos com o excesso de veículos, reduzir conflitos e otimizar a eficiência do sistema viário.

A adoção de medidas de controle e restrições deste tipo, promove o abastecimento da cidade, de forma programada e possibilita a realização das entregas com menor desgaste ao transportador. (BRASIL, 2015, p. 86).

Os instrumentos legais de regulamentação, no âmbito do Município, utilizados atualmente, são o Plano Diretor Vigente, Lei Municipal nº 90, de DATA, 2010 (CÁCERES, 2010) que diz:

Art. 57. II. Regulamentar o trânsito de veículos pesados, leves e de bicicletas, sobretudo nas áreas de preservação ambiental e cultural, garantindo condições adequadas de mobilidade; **III.** Definir áreas de estacionamento nas vias públicas, de paradas de transporte coletivo e de carga e descarga, com prioridade para as áreas de preservação e para os eixos principais e secundários do distrito-sede. (CÁCERES, 2010, não paginado)

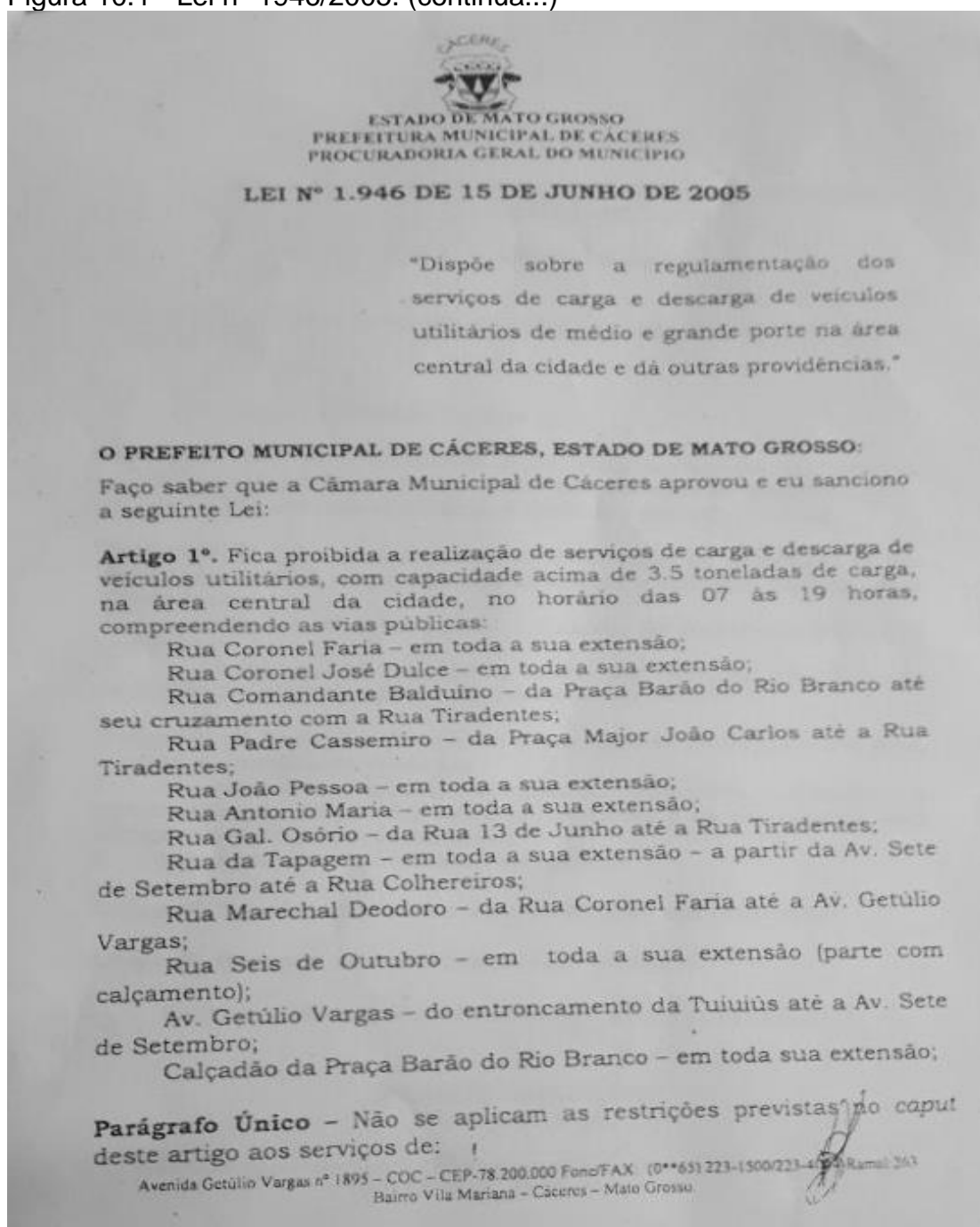
A Lei Complementar nº 19/1995, que institui o Código de Obras e Posturas Municipais na terceira subseção, apresenta os seguintes artigos, também relacionados à temática:

Art. 218. Além das normas que regulamentam os veículos automotores, os serviços de transporte urbano deverão obedecer às normas desta seção. **Art. 219.** Fica proibida a circulação de veículos com peso superior aos especificados para a zona urbana. **Parágrafo Único** O Executivo Municipal providenciará a classificação desses veículos bem como a devida sinalização das vias públicas. **Art. 220.** É proibido o transporte de explosivos e inflamáveis em um mesmo veículo. **Art. 221.** Aos veículos de transporte de explosivos ou inflamáveis é proibido transportar outras pessoas além do motorista e ajudante. **Art. 222.** Constitui infração ao motorista que não apresentar a devida documentação à fiscalização, como não atender às normas exigidas pela legislação pertinente. **Art. 223.** Cabe ao Executivo Municipal fixar os horários

de funcionamento de carga e descarga, bem como outros tipos de estacionamentos em vias públicas. (CÁCERES, 1995, não paginado)

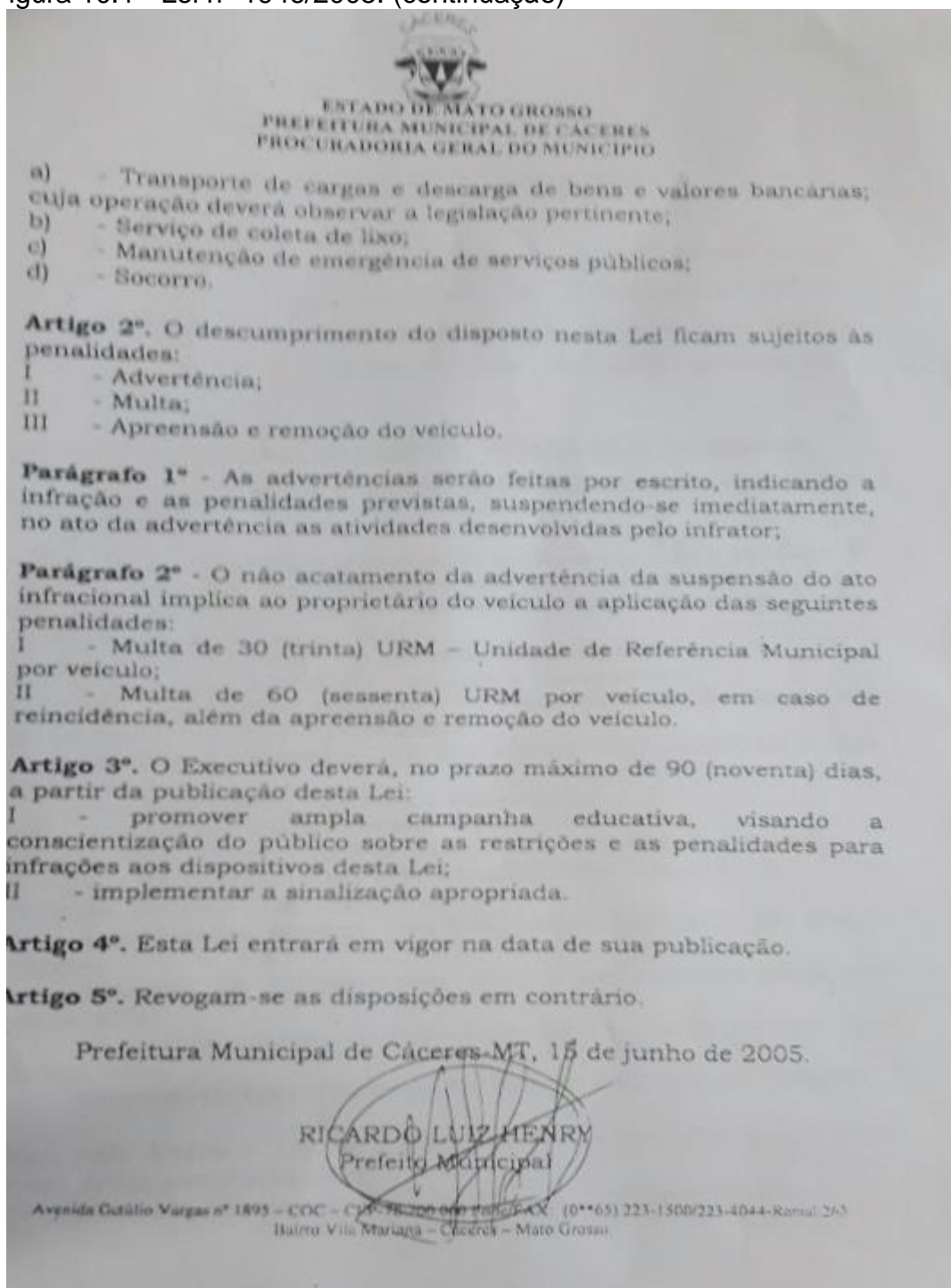
Por fim, a Lei nº 1946/2005 (CÁCERES, 2005) que regulamenta os serviços de carga e descarga no Município e vigente até a aprovação de nova legislação, proposta pelo presente Plano de Mobilidade Urbana, cuja cópia, na íntegra, vê-se na Figura 10.1.

Figura 10.1 - Lei nº 1946/2005. (continua...)



Fonte: Cáceres (2005).

Figura 10.1 - Lei nº 1946/2005. (continuação)



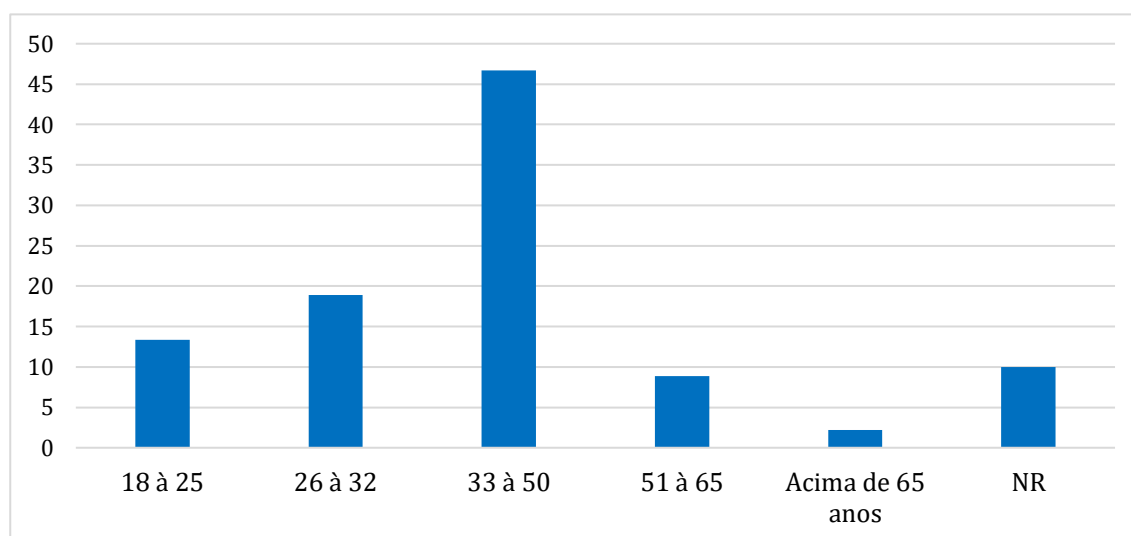
Fonte: Cáceres (2005).

O que se pode perceber é que apesar de existirem normas vigentes, a aplicação adequada da legislação não é suficiente, uma vez que conflitos são facilmente percebidos no trânsito da cidade, principalmente na área central

do Município. Nesse sentido, a equipe desenvolvedora do Plano aplicou questionários em diferentes pontos da cidade, com o objetivo de conhecer a opinião dos comerciantes sobre os serviços de carga e descarga, seus impactos no trânsito e sugestões para a organização dessa modalidade.

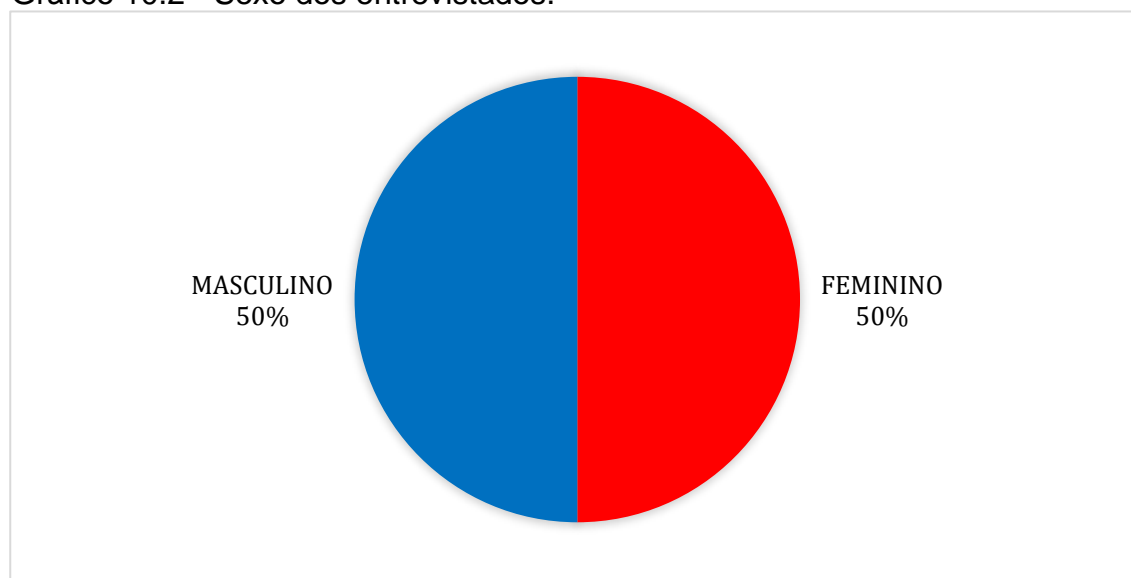
Abaixo apresentamos os dados brutos obtidos a partir da realização da pesquisa realizada, conforme gráficos 10.1 a 10.13, tabelas 10.1 a 10.8 e figuras 10.1 e 10.2.

Gráfico 10.1 - Idade dos entrevistados.



Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.2 - Sexo dos entrevistados.



Fonte: O autor (2018).

Figura 10.2: Ruas onde foram aplicados os questionários.

RUAS ONDE FORAM APLICADOS OS QUESTIONÁRIOS:

Antônio Maria: em toda sua extensão;

Av. Getúlio Vargas: do entroncamento da Tuiuiús até a av. 7 de Setembro;

Av. 7 de Setembro: do semáforo da av. Padre Cassemiro até a Loja Martinello;

Av. Talhamares: do semáforo da rua dos Colhereiros até o posto Pedro Neca;

Comandante Balduino: da praça Barão do Rio Branco até seu cruzamento com a rua Tiradentes;

General Osório: da rua 13 de Junho até a rua Tiradentes;

João Pessoa: em toda sua extensão;

Marechal Deodoro: da rua Coronel Faria até a av. Getúlio Vargas;

Calçadão da praça Barão do Rio Branco: em toda sua extensão;

Coronel Faria: em toda sua extensão;

Coronel José Dulce: em toda sua extensão;

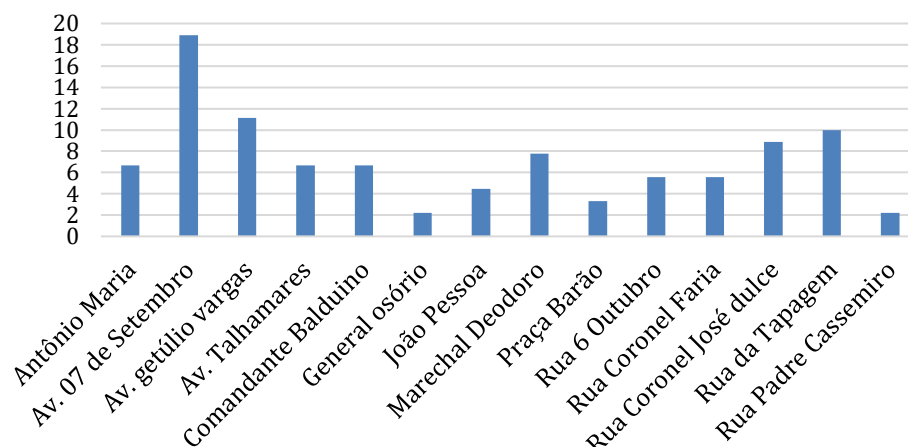
Padre Cassemiro: da praça Major João Carlos até a rua Tiradentes;

Seis de Outubro: toda sua extensão (parte com calçamento);

Tapagem: em toda sua extensão- a partir da rua dos Colhereiros até av. 7 de Setembro.

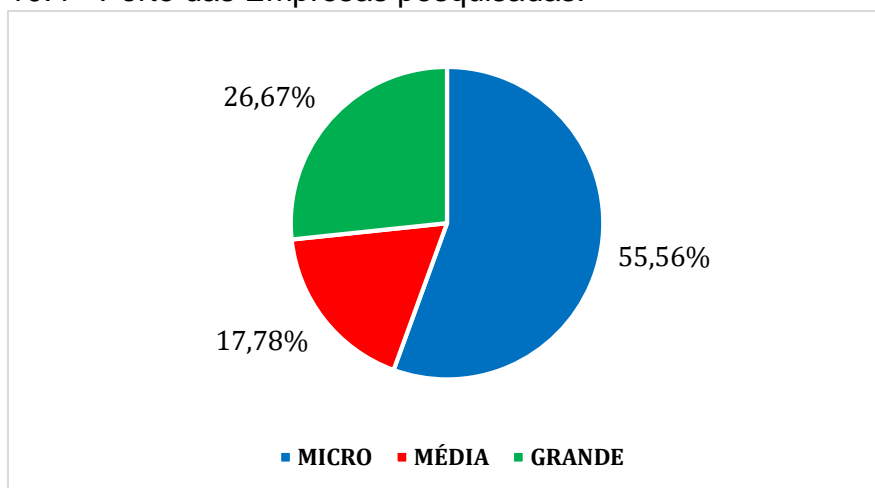
Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.3 - Quantitativo de questionários aplicados por via



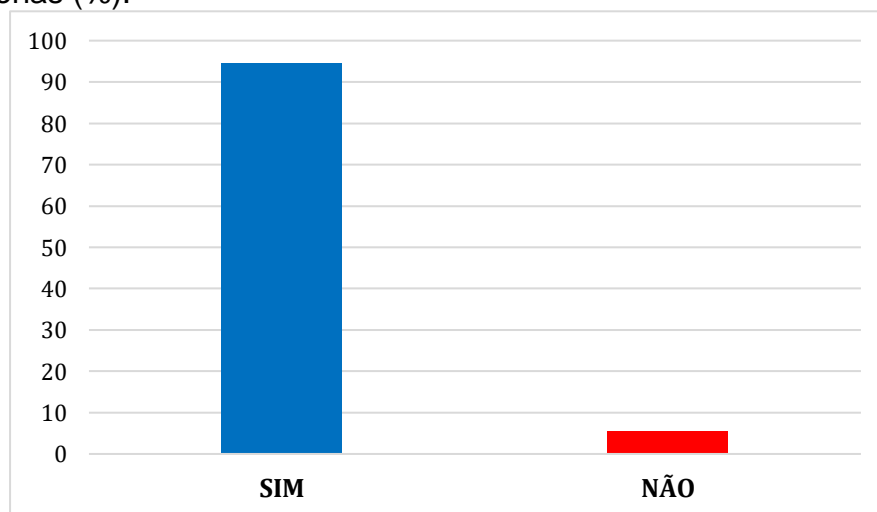
Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.4 - Porte das Empresas pesquisadas.



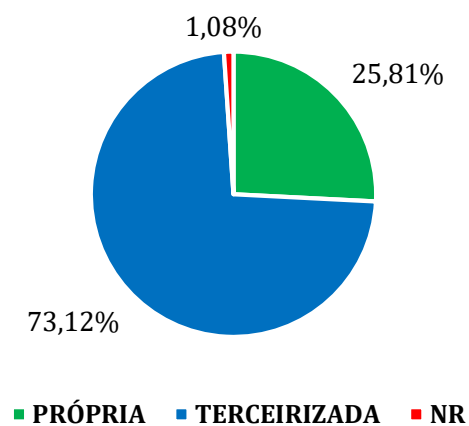
Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.5 - Utilização de serviços de carga e descarga de produtos e/ou mercadorias (%).



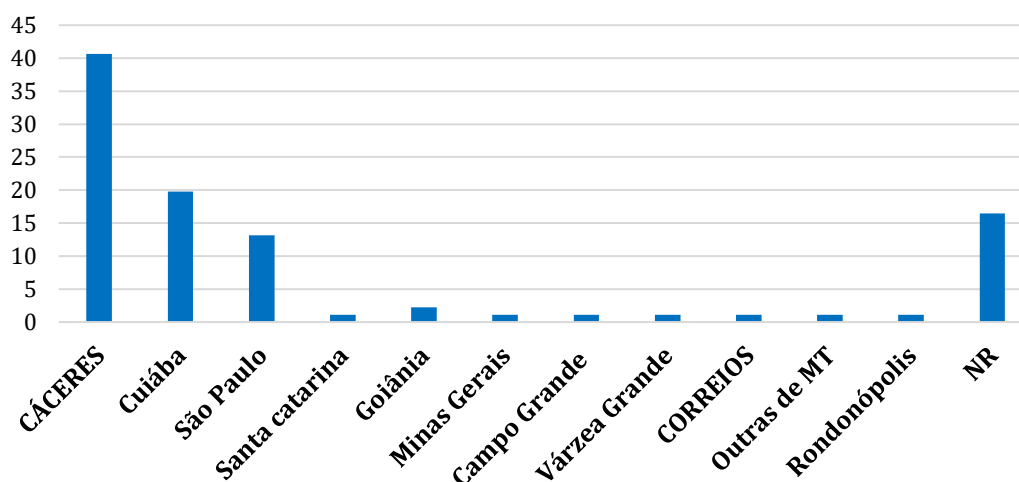
Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.6 - Frota utilizada (própria ou não).



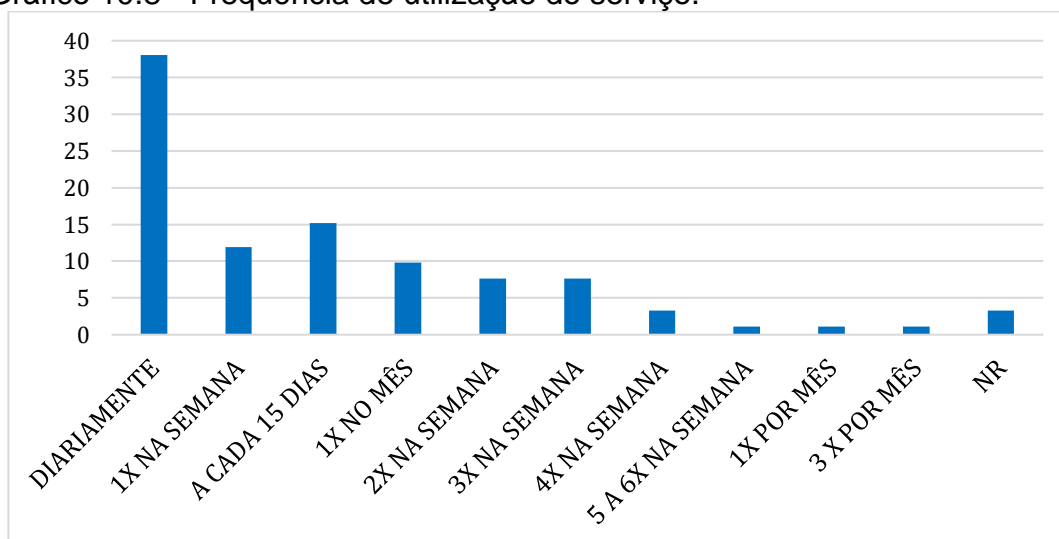
Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.7 - Em caso de frota terceirizada, onde a Empresa é sediada:.



Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.8 - Frequência de utilização do serviço.



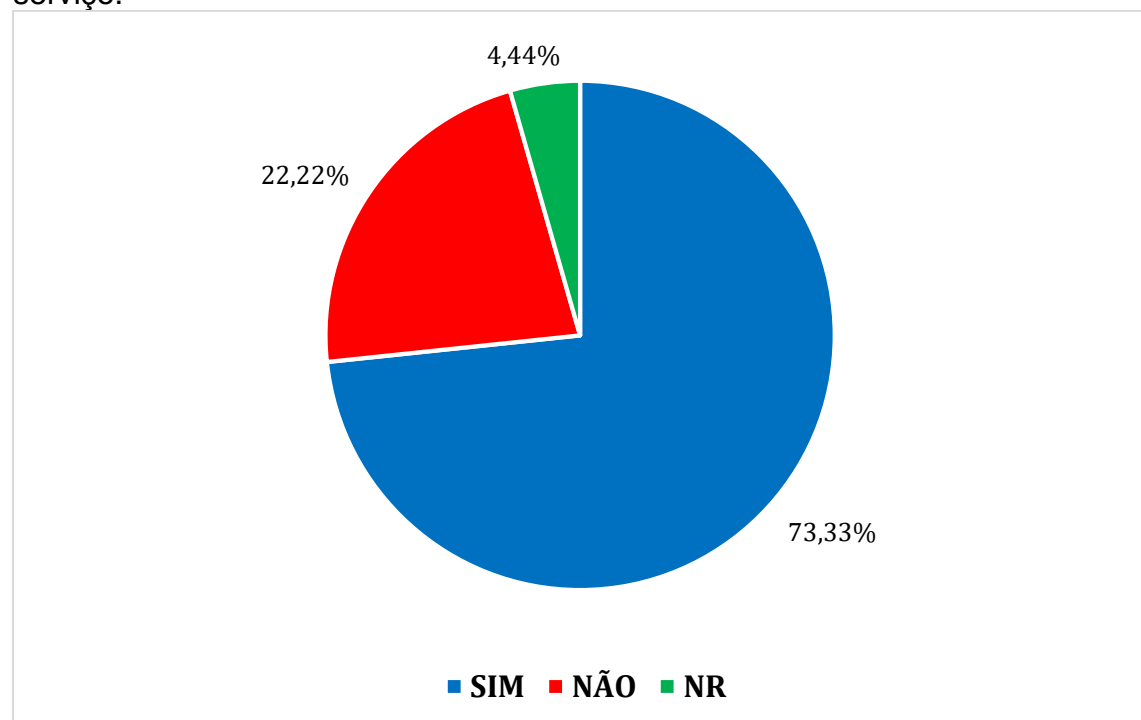
Fonte: O autor (2018).

Tabela 10.1: dificuldades para a realização do serviço.

Estacionamento	48
Nenhuma	12
Estrutura da via	5
Espaço no trânsito	4
Vias estreitas	4
Falta de espaço para transitar	3
Falta de local próprio para a realização do serviço	3
Horário de entrega	3
NS/NR	2
Utiliza local próprio	1
Marcação e numeração da via	1
Não tem área para realização do serviço	1
Falta de competência de quem fez o trânsito	1
Trafergo intenso	1

Fonte: O autor (2018 – grifo nosso).

Gráfico 10.9 - A regulamentação, por meio de Lei específica, pode melhorar o serviço.



Fonte: O autor (2018).

Tabela 10.2 - Opinião dos que acreditam que a regulamentação pode melhorar o serviço.

Estabelecer Horário Específico	15
Fica Fácil	2
Precisa De Lei	2
Normatiza	1
Principalmente Área Central	1
Para Caminhões Maiores	2
Evita Acidentes	1
Depende Do Horário De Proibição	1
Facilita Horário De Entrega	2
Para Auxiliar No Estacionamento Específicos	2
Respeito Com O Serviço	4
Multa Para Respeitar	1
Melhora Condições De Estacionamentos	4
Melhora Do Serviço	4
Lei Específica	5
Trânsito Mais Organizado	1
Para Criar Vagas De Estacionamentos	1
Lei Para Regular Sinalização	2
Evitar Congestionamento	1
Falta De Infraestrutura	3
Facilidade De Entrega	1
NR	14

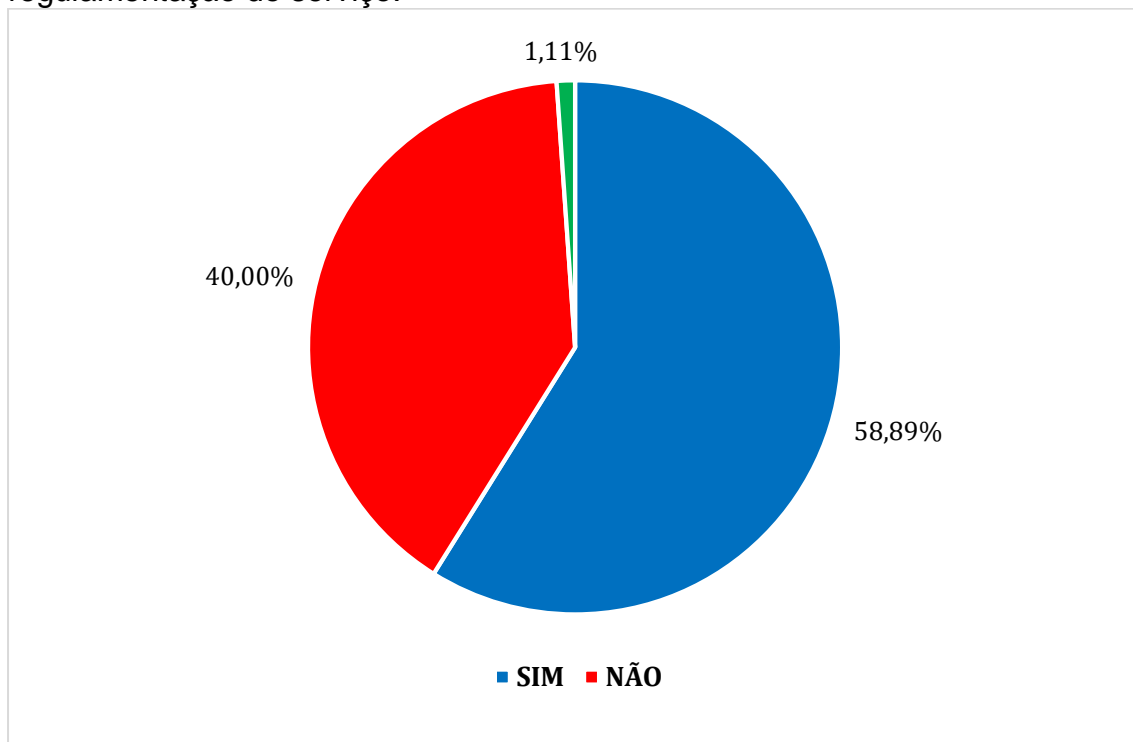
Fonte: O autor (2018).

Tabela 10.3 - Opinião dos que acreditam que a regulamentação não vai melhorar o serviço.

É bem rápida a entrega	2
Falta de organização no trânsito	1
Não necessita só de lei	1
Cria imposto sem benfeitoria	2
Não tem infraestrutura	1
Sinalização horizontal atrapalha	1
Mais organização nos estacionamentos	1
Horário variados	1
Falta de educação no trânsito	1
Não teria benefício	1
Possui estacionamento próprio	2
Tempo e pontualidade	1
Cidade centenária	1
Dependendo do contexto em lei	1
NR	7

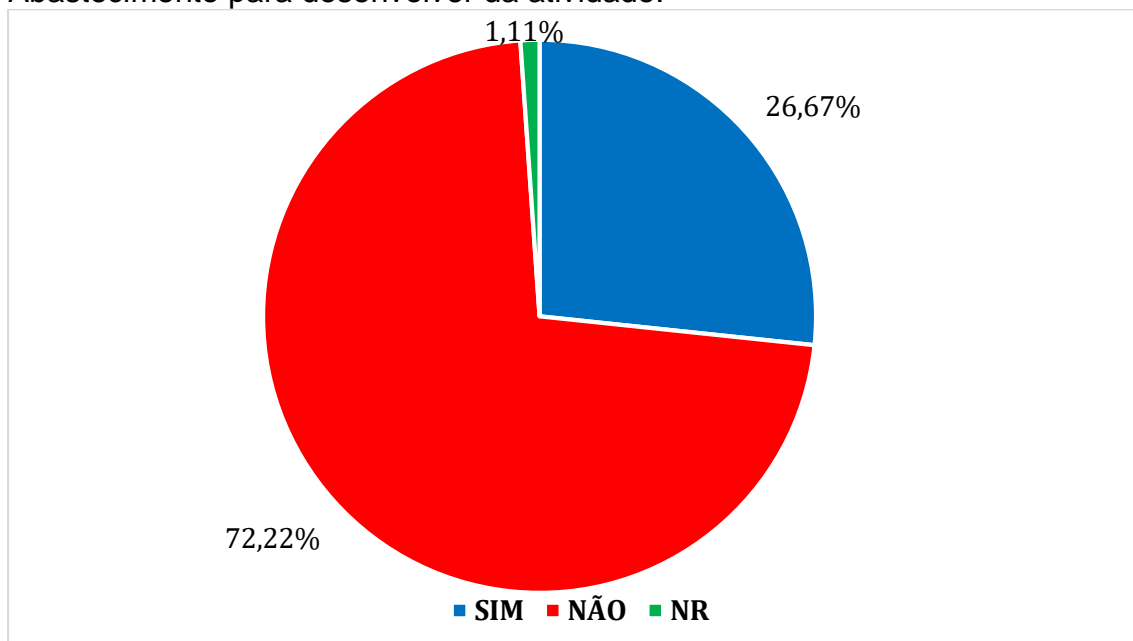
Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.10 - Participação dos entrevistados em discussões sobre a regulamentação do serviço.



Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.11 – Opinião dos entrevistados sobre a criação de um Centro de Abastecimento para desenvolver da atividade.



Fonte: O autor (2018).

Tabela 10.4 - Quantitativo dos que responderam sim e porquê.

ajudaria, mas na prática não funciona	1
porque é bom	1
evitaria caminhões maiores	1
evita transtornos no trânsito	4
melhora fluxo de trânsito	9
o trânsito fica congestionado	1
cidade não tem suporte	1
diminuiria o fluxo de veículos	2
horário específico	2
facilitaria o trânsito	3
local específico	3
local fixo de distribuição	2
centralização	1
descongestionamento	3
não atrapalharia o trânsito	1
ajudaria a melhorar o trânsito	5
ficaria mais prático o serviço	2
economia de tempo	1
NR	9

Fonte: O autor (2018).

Tabela 10.5 - Quantitativo dos que responderam não, e porquê.

o problema não é o caminhão	1
teria mais gastos	4
criaria dificuldades	2
não faria diferença	3
não tem volume de caminhão	2
gera custo e trabalho	1
transportadora tem local	1
trânsito continuaria ruim	1
ficaria distante da loja	3
não daria certo	1
descarga tem que ser feita na empresa	1
muito desvio de mercadoria	1
é obrigação de cada loja	1
transportadora traz na porta	1
não tem tanta mercadoria	1
talvez para outros comércios	1
nem todos estabelecimentos teriam como buscar	1
tempo e frete	1
NR	11

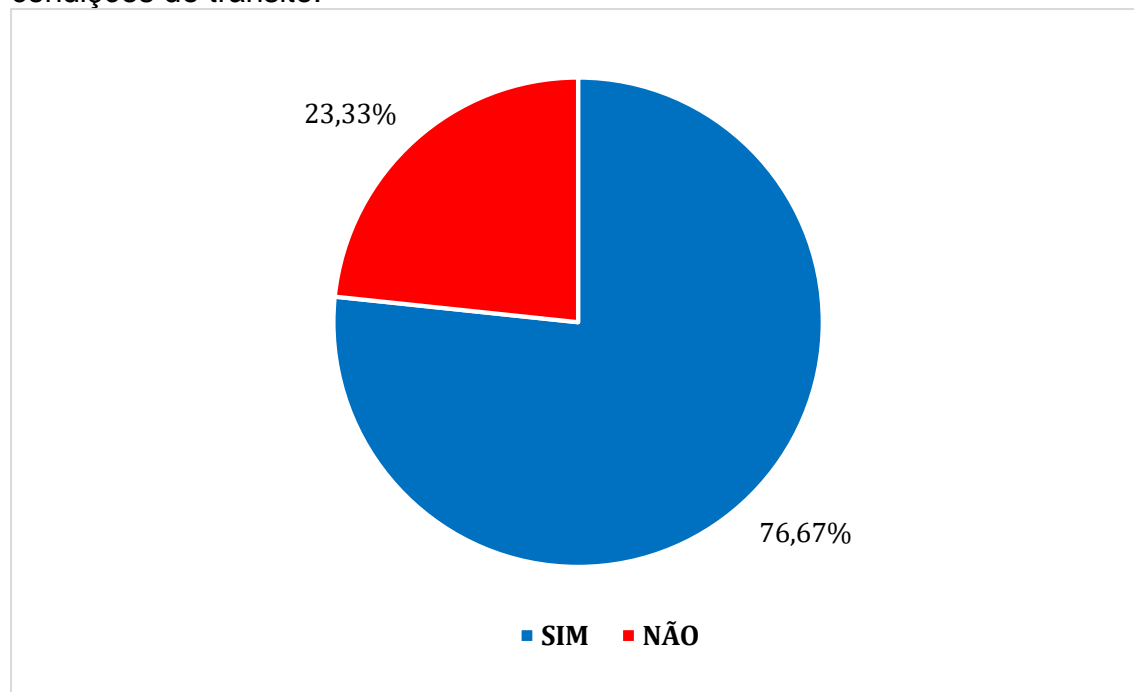
Fonte: O autor (2018).

Tabela 10.6 - Exemplos de onde deveria funcionar a o Centro de Abastecimento, segundo os entrevistados.

Av. São Luiz BR070	1
Entrada da Cidade	8
Próximo à BR	1
Não Deveria Ter	1
Próximo à feira	1
Próximo ao Centro	3
Longe do Centro	2
não ajuda um centro de distribuição	1
Via perimetral	1
afastado do centro, próximo à BR	4
em nenhum local	1
Av. São Luiz entrada da Cidade	3
próximo a rotatória da cidade	1
em um bairro industrial	1
Av. 7 de Setembro	1
Antiga Rodoviária	1
Centro	13
centro industrial	1
Jardim Padre Paulo	1
bairros próximos ao Centro	1
Criação de anel viário	1
NR	36

Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.12 - Percentual dos que acreditam que a atividade altera as condições do trânsito.



Fonte: O autor (2018).

Tabela 10.7 - Sim e porquê a atividade altera as condições do trânsito.

por prejudicar o trânsito	3
alterar para melhorar	1
fluxo de veículos	2
alguns lugares	1
porque os caminhões atrapalham	6
Cria congestionamento	10
para o trânsito	5
ruas estreitas	10
falta de estacionamento	2
utiliza espaço de estacionamento	1
falta de infraestrutura	2
não tem horário específico	1
lugares de difícil visualização	1
o trânsito fica lento	3
ocupa espaço	4
prejudica estacionar	3
atrapalha o trânsito	10
depende do lugar	1
depende do horário	1
NR	2

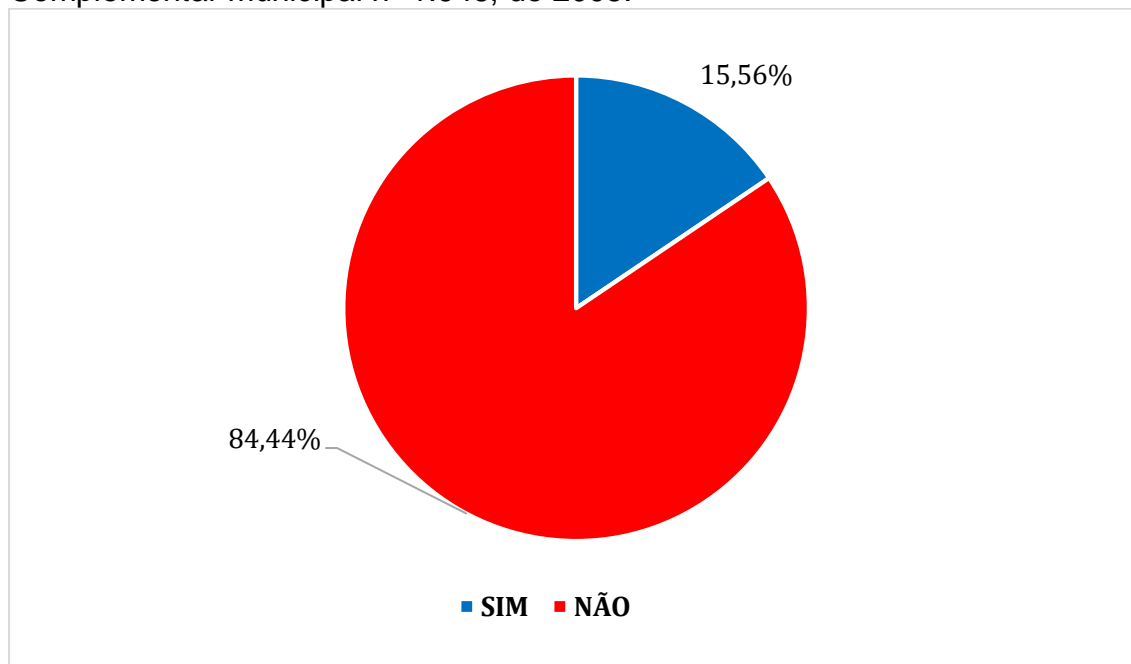
Fonte: O autor (2018).

Tabela 10.8 - Não e porquê a atividade altera as condições do trânsito .

da parte deles não	1
porque não é o caminhão	1
são poucos serviços de carga	2
porque tem estacionamento	1
trânsito intermediário	1
atrapalha o fluxo de pessoas	1
trânsito tranquilo	2
não atrapalha	3
trânsito ruim	1
ajuda bastante	1
é algo comum	1
NR	6

Fonte: O autor (2018).

Gráfico 10.13 - Percentual dos que têm conhecimento da existência de Lei Complementar municipal nº 1.946, de 2005.



Fonte: O autor (2018).

10.2 Propostas apresentadas

Os dados obtidos nos deram a verdadeira dimensão sobre como a população percebe a realização desse serviço. Para a maioria, o desenvolvimento da dessa atividade altera as condições do trânsito e deveria ser regulamentada por meio de Lei específica.

Entretanto, quando questionados se tinham conhecimento da existência de uma Lei, em vigência, que regulamenta o serviço, mais de 84% dos entrevistados afirmaram não conhecer, o que reforça a tese de que a simples existência de Lei não basta para o verdadeiro ordenamento dessa modalidade de serviço, devendo ser associada a ampla divulgação, devida sinalização e fiscalização eficiente, tanto para a educação quanto para o disciplinamento dos usuários.

Entre os problemas citados para o desenvolvimento da atividade, o maior deles é a falta de estacionamento, o que deve ser regulado por meio de Decreto do Executivo.

Sendo assim, com intuito de melhorar o instrumento legal vigente, propomos a revogação da Lei nº 1946, de 15 de junho de 2005, e apresentamos nova proposta, cuja matéria deverá ser encaminhada à Câmara Municipal, pelo Executivo, a fim de que seja analisada, debatida e, conseqüentemente aprovada.

Com base nas observações da equipe executora do Plano de Mobilidade Urbana de Cáceres, desde o ano de 2017, em pesquisa realizadas junto ao comércio local e orientados pelas legislações vigentes, apresentamos a proposição que segue.

10.3 – Projeto Lei que disciplina o serviço de carga e descarga

LEI MUNICIPAL Nº DE DE 2019.

DISCIPLINA A CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA, TRATORES, OPERAÇÕES DE CARGA E DESCARGA E CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS COM TRAÇÃO ANIMAL E CRIA O FUNDO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE URBANO NO MUNICÍPIO DE CÁCERES-MT.

O Prefeito Municipal de Cáceres-MT, de acordo com suas atribuições legais previstas no artigo 74 inciso VII da Lei Orgânica Municipal, faz saber que a Câmara Municipal aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei disciplina a circulação de veículos de carga, tratores, operações de carga e descarga e a circulação de veículos com tração animal no município de Cáceres-MT, em conformidade com as diretrizes estabelecidas na Lei de Uso e Ocupação do Solo Urbano, no Plano Diretor Municipal Participativo (CÁCERES, 2017c).

CAPÍTULO I

DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 2º A circulação de veículos de carga, motorizados ou de tração animal, bem como a carga e descarga de produtos, mercadorias e materiais no perímetro urbano do Município será permitida nos pontos demarcados, conforme o Peso Bruto Total (PBT) do veículo, seu comprimento, tração e propulsão.

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

I. operação de carga e descarga: a imobilização de veículos na via pública, pelo tempo estritamente necessário ao carregamento ou descarregamento de cargas.

II. Caminhões: veículos destinados ao transporte de carga e descarga.

III. Tratores: veículo automotor, com características caminhão-trator, trator de rodas, trator de esteiras ou trator misto, para realizar trabalho agrícola, de construção, pavimentação e tracionamento de outros veículos e equipamentos.

IV. Veículo Urbano de Carga (VUC): caminhões que atendam conjuntamente às seguintes características: largura máxima de 2,20m (dois metros e vinte centímetros); comprimento máximo de 6,50m (seis metros e cinquenta centímetros).

V. Veículo de tração animal: CARROÇA e CHARRETE, destinados ao transporte de cargas e pessoas, respectivamente.

VI. Zona de Restrição de Operação de Carga e Descarga – ZROCD: áreas do Município de Cáceres-MT com restrição à operação de carga e descarga, que concentra núcleos de comércio e serviços.

VII. Áreas de Restrição à Circulação – ARC: áreas ou vias do Município de Cáceres, com restrição à circulação de caminhões e tratores.

ZAC – Zona de Área Central

ZRM = A Zona de Restrição Máxima (ZRM) será composta pelos seguintes trechos:

- a) rua Coronel Faria, em toda a sua extensão;
- b) rua Professor Rizzo, em toda a sua extensão;
- c) rua Comandante Balduino, no trecho compreendido entre praça Barão do Rio Branco e praça Duque de Caxias;
- d) rua Antonio Maria, em toda a sua extensão;
- e) rua Coronel José Dulce em toda a sua extensão;
- f) rua 13 de Junho, da rua General Osório até a rua Professor Rizzo;
- g) ruas pavimentadas com blocos pré-moldados de concreto (bloquetes).

Parágrafo Único. Para os efeitos dos incisos II e V deste artigo, o tamanho do veículo considera o veículo propulsor acrescido do reboque ou semirreboque.

Art. 4º A circulação de veículos automotores, de tração animal e serviço de carga e descarga de quaisquer mercadorias na Zona de Área Central (ZAC), excetuando a Zona de Restrição Máxima (ZRM) e vias que levem aos locais de maior concentração de atividade comercial e/ou industrial, regulamentadas por decreto do executivo, ou medida similar (polígonos), será:

I – permitida para veículos automotores com PBT (Peso Bruto Total) até 10 (dez) toneladas (caminhões com dimensões compactas), com ou sem carga, em qualquer horário;

II – permitida para veículos com PBT (Peso Bruto Total) de 16 (dezesesseis) toneladas (caminhões TOCO) até 24 (vinte e quatro) toneladas (caminhões TRUCK) das 6h às 8h, das 18h às 21h e, nos sábados, das 06h às 08h e a partir das 12h até as 18h;

III – permitida para veículos automotores com PBT (Peso Bruto Total) acima de 24 (vinte e quatro) toneladas (Carretas), das 20h às 6h.

IV – permitida aos veículos de tração animal utilizados para transporte de cargas ou pessoas, na Zona de Área Central – ZAC, excetuando a Zona de Restrição Máxima (ZRM), das 5h às 7h, das 18h às 21h e nos sábados, das 06h às 08h e a partir das 12h até as 18h

Parágrafo único. Para efeito desta Lei entende-se por PBT – Peso Bruto Total – peso que o conjunto imprime ao pavimento (soma da tara + lotação), excetuando-se os veículos de tração animal que serão considerados independente da composição.

Art. 5º Ficam excluídos das restrições de circulação, estacionamento e parada, previstas nesta Lei:

I- Os veículos destinados a socorro de incêndio e salvamento, os de polícia, os de fiscalização e operação de trânsito e as ambulâncias, nos precisos termos do artigo 29, inciso VII do Código de Trânsito Brasileiro.

II- Os veículos prestadores de serviços de utilidade pública, quando em atendimento na via, desde que devidamente sinalizados, nos precisos termos do artigo 29, inciso VIII do Código de Trânsito Brasileiro.

Art. 6º Não se aplica os termos desta Lei aos veículos de carga que portarem Autorização Especial de Circulação e Estacionamento, ficando excluídos das restrições de circulação e estacionamento e parada e que prestem os seguintes serviços:

- I - De concretagem e concretagem bomba;
- II-De mudanças;
- III-De transporte de alimentos perecíveis;
- IV-De imprensa;

CAPÍTULO II

DA AUTORIZAÇÃO ESPECIAL DE CIRCULAÇÃO E ESTACIONAMENTO

Art. 7º O Poder Executivo Municipal, **através da Secretaria...** concederá Autorização Especial de Circulação e Estacionamento, em horários e áreas não permitidas nesta Lei, regulamentada por Decreto ou medida similar.

I-A Autorização Especial de Circulação e Estacionamento deve ser pedida por meio de requerimento a ser protocolado apresentado com antecedência mínima de 03 (três) dias.

II-Para a concessão da Autorização Especial de Circulação e Estacionamento, o interessado deve informar a data, o horário e as vias públicas pelas quais será efetuada a circulação, bem como o local exato onde efetuar-se-á o estacionamento para carga e/ou descarga.

Art. 8º Os veículos portadores da Autorização de que trata o artigo 8º devem mantê-la sobre o painel do veículo ou em local visível para efeito de fiscalização, assim como devem apresentá-la ao Agente de Trânsito quando solicitada.

Art. 9º As agências bancárias que possuírem estacionamento para clientes deverão reservar uma vaga, sinalizando-a, para o serviço de transporte de valores (carro-forte).

Art. 10º Os pontos de estacionamentos para os transportadores autônomos (frete, mudança etc.) serão demarcados pela **Secretaria...** após a realização do cadastro.

Art. 11 Não será permitida a operação de transporte (frete, mudanças etc.) por pessoa não cadastrada junto à Secretaria.....

Art. 12 A Autorização Especial de Circulação e Estacionamento será fornecida pela **Secretaria**, mediante comprovação do pagamento da taxa pública correspondente.

Art. 13 Fica instituído o valor **de R\$... (em URM)** de taxa pública para emissão de cada Autorização Especial, a ser incluída no Código Tributário Municipal.

Art. 14 As multas e taxas arrecadadas integrarão o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte Urbano-FMTU, a ser criado pelo Poder Executivo Municipal.

Art. 15 Ficam isentos do pagamento da taxa pública de emissão de Autorização Especial de Circulação e Estacionamento:

I – os veículos oficiais de órgãos e entidades públicas da União, Estados e Municípios;

II – os veículos prestadores de serviço de utilidade pública, de acordo com a Resolução do CONTRAN nº 268 de 15 de fevereiro de 2008.

Art. 16 Os veículos de que trata o artigo 9º, bem como os veículos de carga citados no artigo 10º, devem estacionar, unicamente nas vagas específicas para operações de carga e descarga, definidas por decreto do Executivo, nos horários descritos no artigo 4º da presente Lei ou na vaga anteriormente reservada quando do requerimento da Autorização Especial de Circulação e Estacionamento.

Art. 17 As vagas específicas para operações de carga e descarga devem ser utilizadas exclusivamente para este fim nos horários definidos na presente Lei, sendo proibido seu uso por qualquer outro veículo.

Art. 18 As vagas específicas para operações de carga e descarga são públicas e de uso comum dos interessados não estando vinculadas a qualquer estabelecimento em particular.

Art. 19 As vagas específicas para operações de carga e descarga serão regulamentadas posteriormente por decreto, ou medida similar, do Poder Executivo Municipal.

Art. 20 Fica permitida a utilização das vagas regulamentadas pelo Sistema de Estacionamento Rotativo do município de Cáceres para operações de carga e descarga.

Parágrafo único– A utilização destas vagas pelos veículos de carga para realização de operações de carga e descarga deve respeitar as suas regras gerais de uso, sobretudo quanto às restrições de horário.

Art. 21 Fica proibida a realização de operações de carga e descarga nas áreas de circulação exclusiva de pedestres.

Art. 22 O Poder Executivo Municipal adotará as medidas necessárias para a implantação de sinalização, divulgação, monitoramento e orientação dos motoristas, empresas e munícipes em geral no prazo de 90 (noventa) dias após a publicação desta Lei.

Art. 23 As empresas e condutores de veículos de carga terão 180 (cento e oitenta) dias, a partir da publicação, para se adequarem a esta Lei.

Art. 24 O Poder Público Municipal regulamentará a atividade de carga e descarga na área destinada à pedestrianização (Calçadão), conforme proposta apresentada pelo Plano de Mobilidade Urbana (PMUC), Capítulo 5.

Art. 25 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação, sendo revogadas todas as disposições em contrário.

Prefeitura Municipal, em Cáceres-MT, ... de de 2019.

Francis Maris Cruz
Prefeito Municipal

Em relação a proposta apresentada no artigo 14, constante da minuta de Lei, sobre o Fundo Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (FMTU), trata-se de um Fundo a ser criado pelo Executivo Municipal para o qual serão destinados os recursos provenientes do recebimento das taxas de autorização e multas oriundas, especificamente, do descumprimento das restrições impostas pela Lei. O recurso deverá ser aplicado em campanhas educativas e de informação; melhoria da sinalização e, sendo possível, melhorias na infraestrutura viária.

Os Polígonos mencionados na proposta de artigo 4, da minuta de Lei, deverão ser criados e regulamentados por medida legal de Poder Executivo Municipal. Caberá à Secretaria onde a Política de Mobilidade Urbana estará vinculada a proposição de demarcação dessas áreas, com base em informações constantes no banco de dados do setor responsável pela fiscalização do trânsito na cidade, indicando os principais pontos de conflito gerados por essa atividade.

Como exemplo, o PMUC apresenta dois polígonos, sendo o Polígono Central, que deverá compreender a Zona de Área Central (ZAC) (Figura 9.3) e o Polígono Periférico, que delimita uma das Zonas de Restrição à Circulação (Figura 9.4), ambas mencionadas como propostas na minuta de Lei, podendo o Poder Público Municipal delimitar, caso necessário, novas zonas de restrição à circulação de veículos que prestam o serviço de carga e descarga.

Figura 10.3 - Polígono Central – Zona de Área Central proposto.



Fonte: Adaptado pelo Autor sobre imagem do Google Maps (2018).

Figura 10.4 - Polígono Periférico I – Área de Restrição à Circulação.



Fonte: Adaptado pelo Autor sobre imagem do Google Maps (2018).