



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE  
ESTADO DO PARANÁ**

**LEI Nº 3506/2026**

**DISPÕE SOBRE A POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SANTO ANTÔNIO DO SUDOESTE, APROVA O RESPECTIVO PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA, EM CONSONÂNCIA COM A LEI FEDERAL Nº 12.587/2012, ESTABELECE SEUS INSTRUMENTOS, E DÁ OUTRAS PROVIDÊNCIAS.**

**O PREFEITO MUNICIPAL DE SANTO ANTÔNIO DO SUDOESTE, ESTADO DO PARANÁ, FAÇO SABER QUE A CÂMARA MUNICIPAL APROVOU E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:**

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Fica instituída a Política Municipal de Mobilidade Urbana de Santo Antônio do Sudoeste, doravante denominada PM-Mobilidade, com o escopo de promover a acessibilidade universal e a integração dos diferentes modos de transporte, garantindo o deslocamento seguro, eficiente e socialmente inclusivo de pessoas e cargas no território municipal.

Art. 2º A PM-Mobilidade tem por fundamentos os princípios da sustentabilidade ambiental, da equidade no acesso, da gestão democrática e da priorização dos modos de transporte não motorizados e do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, em conformidade com as diretrizes da Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Lei Municipal nº 3.362/2025, que dispõe sobre o Plano Diretor Municipal, e da Lei Municipal nº 3.366/2025, que dispõe sobre o Sistema Viário.

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

I – Mobilidade Urbana: o conjunto de condições que possibilitam o deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano;



## **MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**

### **ESTADO DO PARANÁ**

II – Sistema de Mobilidade Urbana: o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território municipal;

III – Modos Não Motorizados: os meios de deslocamento que utilizam a propulsão humana, como a caminhada e o ciclismo;

IV – Polos Geradores de Viagens (PGVs): os empreendimentos ou atividades que, por sua natureza, atraem ou geram grande volume de deslocamentos, com impacto significativo na dinâmica urbana;

V – Transporte Individual Motorizado: o deslocamento realizado por veículos particulares motorizados, como automóveis e motocicletas;

VI – Transporte Remunerado Individual: os serviços de transporte de passageiros ou cargas realizados por terceiros mediante remuneração, como táxis e mototáxis;

VII – Micromobilidade: os deslocamentos realizados por meios leves, como bicicletas, bicicletas elétricas, ciclomotores e equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, a exemplo dos patinetes elétricos, nos termos da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 996, de 15 de junho de 2023;

VIII – Segurança Viária: o conjunto de medidas de gestão, engenharia, educação, fiscalização e atendimento às vítimas que, segundo a filosofia do Sistema Seguro, visa à eliminação progressiva das mortes e lesões graves no trânsito, na forma do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito, instituído pela Lei Federal nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018.

Art. 4º A PM-Mobilidade integra as políticas de desenvolvimento urbano, habitacional, de saneamento básico e de gestão do uso e ocupação do solo, nos termos do Plano Diretor Municipal e da legislação do Sistema Viário.

## **CAPÍTULO II**

### **DOS INSTRUMENTOS DA POLÍTICA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 5º O Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Santo Antônio do Sudoeste, doravante denominado PMU, é o instrumento basilar de planejamento e gestão da mobilidade, com caráter estratégico e de longo prazo, que traduz os objetivos em metas e ações estratégicas, assegurando a sua implantação e execução.



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**  
**ESTADO DO PARANÁ**

Art. 6º Fica aprovado o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de Santo Antônio do Sudoeste, elaborado segundo a metodologia simplificada de apoio à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana Locais, editada pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, na forma do documento técnico anexo, que integra esta Lei para todos os efeitos e a ela se incorpora como Anexo Único.

Art. 7º O PMU contempla, no mínimo, os seguintes elementos:

I – a tradução dos princípios, objetivos e diretrizes estabelecidos na Lei Federal nº 12.587/2012, adequados ao contexto e às especificidades do Município;

II – a análise da circulação viária, incluindo a regulamentação do transporte remunerado individual;

III – o diagnóstico e as propostas para as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, englobando as vias, calçadas e infraestruturas cicloviárias;

IV – as diretrizes para a promoção da acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;

V – a promoção da integração dos modos de transporte e destes com os privados e não motorizados;

VI – a regulamentação e otimização do transporte de carga na infraestrutura viária;

VII – a gestão dos polos geradores de viagens;

VIII – a disciplina das áreas de estacionamento públicos e privados, gratuitos ou onerosos;

IX – a regulamentação das áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;

X – as diretrizes de segurança viária, em consonância com o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito;

XI – a disciplina da micromobilidade e dos veículos elétricos leves, na forma da Resolução CONTRAN nº 996/2023;

XII – os mecanismos e instrumentos de financiamento da mobilidade urbana;

XIII – a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do PMU em prazo não superior a dez (10) anos, com a previsão de avaliações intermediárias a cada cinco (5) anos.

Art. 8º Outros instrumentos de gestão da mobilidade urbana, complementares ao PMU, poderão ser instituídos ou regulamentados, incluindo:



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**  
**ESTADO DO PARANÁ**

I – Estudos de Impacto de Vizinhança (EIV) para empreendimentos com potencial impacto na mobilidade;

II – Planos de Gerenciamento de Polos Geradores de Tráfego (PGT), com exigências de medidas mitigadoras e compensatórias;

III – planos e programas específicos de gestão de tráfego, segurança viária e educação para o trânsito.

**CAPÍTULO III**  
**DA GESTÃO E OPERAÇÃO DO SISTEMA DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 9º O Poder Executivo Municipal designará, por meio de decreto, o órgão ou a secretaria responsável pela coordenação, planejamento, execução e fiscalização da Política Municipal de Mobilidade Urbana, assegurando a articulação intersetorial com as demais pastas municipais.

Art. 10. Será implementado um sistema contínuo de coleta, sistematização e publicização de dados e indicadores de mobilidade urbana, para monitoramento do desempenho do PMU e fomento à transparência e ao controle social, observado o disposto no Capítulo XIII desta Lei.

Art. 11. O serviço de táxi no Município de Santo Antônio do Sudoeste será regulamentado e fiscalizado em estrita conformidade com a Lei Municipal nº 2.817/2020 ou legislação municipal que a suceda.

§ 1º Até o final do exercício de 2027, a totalidade dos serviços de táxi em operação no Município deverá estar plenamente regulamentada, devidamente cadastrada e submetida a rigorosa fiscalização.

§ 2º Até o final do exercício de 2029, os principais pontos de estacionamento e paradas destinadas a táxis e mototáxis deverão estar integralmente demarcados, sinalizados e harmoniosamente integrados à política de estacionamento municipal, promovendo o ordenamento do espaço público.

Art. 12. O transporte escolar, seja sob gestão direta ou fiscalização municipal, deverá atender aos requisitos de segurança e acessibilidade, nos termos da legislação federal e municipal específica.



## **MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**

### **ESTADO DO PARANÁ**

Parágrafo único. Até o final do exercício de 2029, a totalidade da frota de veículos de transporte escolar sob gestão ou fiscalização municipal deverá estar adaptada para atender pessoas com deficiência, assegurando seu direito à educação.

Art. 13. Reconhecendo as características demográficas e a dinâmica de deslocamento predominante no Município, o PMU não prevê a implantação de um sistema de transporte público coletivo local de caráter regular, concentrando os esforços na otimização dos modos de deslocamento predominantemente utilizados e na articulação com o transporte público intermunicipal.

## **CAPÍTULO IV**

### **DAS INFRAESTRUTURAS DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 14. As vias urbanas e rurais do Município deverão ser objeto de constante manutenção e qualificação, compreendendo a pavimentação, sinalização horizontal e vertical, e iluminação pública, visando garantir condições adequadas de rolamento e segurança para todos os usuários.

Parágrafo único. Almeja-se que, até o final do exercício de 2030, 80% (oitenta por cento) das vias urbanas classificadas como estruturais e arteriais, assim como as principais vias rurais primárias, possuam pavimentação em condições ideais e sinalização horizontal e vertical plenamente visível e padronizada.

Art. 15. As calçadas, enquanto elementos essenciais para a mobilidade a pé, deverão ser objeto de requalificação, padronização e manutenção para assegurar um trânsito seguro, inclusivo e contínuo para pedestres e pessoas com mobilidade reduzida.

Parágrafo único. Até o final do exercício de 2029, as calçadas em 100% (cem por cento) dos bairros de maior densidade populacional e nas áreas centrais deverão estar integralmente qualificadas, assegurando a acessibilidade universal e a desobstrução desses espaços, nos termos das normas técnicas de acessibilidade aplicáveis.

Art. 16. A infraestrutura cicloviária, compreendendo ciclovias e ciclofaixas, será ampliada e integrada, fomentando o uso da bicicleta e dos transportes individuais elétricos como modal de deslocamento.



## **MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**

### **ESTADO DO PARANÁ**

§ 1º Projeta-se a implantação de, no mínimo, 5 (cinco) quilômetros de novas ciclovias e ciclofaixas segregadas ou compartilhadas, de acordo com o volume de tráfego, até o final do exercício de 2032, conectando áreas residenciais a polos de emprego, educação e lazer, com a instalação de bicicletários e paraciclos em pontos estratégicos.

§ 2º Constitui projeto prioritário e piloto da expansão ciclovitária a ciclovia estruturante que percorrerá as Ruas Presidente Vargas, Santos Dumont, João Scalon e Pedro Pereira de Sá, articulando núcleos residenciais com a região central do Município, com segregação física adequada ao volume de tráfego em cada segmento, instalação de paraciclos em pontos estratégicos e sinalização horizontal e vertical conforme as normas técnicas vigentes.

Art. 17. Os sistemas de controle de tráfego, incluindo a sinalização semafórica, serão modernizados e implementados em cruzamentos críticos, para otimizar a fluidez e reduzir conflitos e acidentes.

Art. 18. A infraestrutura de apoio aos serviços de transporte, como pontos de parada do transporte escolar e áreas de embarque e desembarque para táxis, será revista e qualificada para proporcionar maior conforto e segurança aos usuários.

## **CAPÍTULO V**

### **DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL E INCLUSÃO SOCIAL**

Art. 19. O Município de Santo Antônio do Sudoeste promoverá um ambiente urbano e rural plenamente acessível, seguro e autônomo para todas as pessoas, eliminando barreiras físicas e comunicacionais, e garantindo que o desenho de espaços e serviços contemple os princípios do desenho universal, em observância à Lei Federal nº 13.146/2015 (Estatuto da Pessoa com Deficiência).

§ 1º Todas as melhorias e edificações deverão corresponder à norma ABNT NBR 9050, que estabelece critérios para tornar acessíveis edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, observadas, ainda, nas fases de projeto e execução, as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito que disciplinam os dispositivos de moderação de tráfego, em especial a Resolução nº 738/2018, relativa às travessias elevadas para pedestres, e a Resolução nº 600/2016, relativa às ondulações transversais.



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**  
**ESTADO DO PARANÁ**

§ 2º Projeta-se que, até o final do exercício de 2030, 50% (cinquenta por cento) das calçadas e travessias nas áreas centrais da sede, bem como no entorno de todos os equipamentos de saúde e educação, estejam em total conformidade com as normas técnicas de acessibilidade, almejando-se 100% (cem por cento) até o final do exercício de 2035.

Art. 20. Será implementado, até o final do exercício de 2028, um sistema de sinalização visual e tátil unificado nos principais logradouros públicos e prédios municipais, facilitando a orientação e o acesso para todos.

Art. 21. O Município incentivará a adaptação de veículos de serviços de transporte individual, como táxis, para incluir opções acessíveis, por meio de programas de incentivo ou parcerias com cooperativas.

Art. 22. Serão lançadas campanhas educativas permanentes, direcionadas à população em geral, para sensibilizar sobre a importância do respeito às vagas e espaços acessíveis e para fomentar uma cultura de empatia e colaboração com pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

Art. 23. O corpo técnico da administração municipal, especialmente os setores de planejamento urbano, obras e fiscalização, receberá capacitação contínua em desenho universal e normas de acessibilidade, garantindo a qualificação técnica necessária para a implementação das diretrizes desta Lei.

**CAPÍTULO VI**  
**DA PROMOÇÃO DA INTEGRAÇÃO MODAL E DA PRIORIZAÇÃO DE MODOS**  
**DE TRANSPORTE**

Art. 24. O Município promoverá a integração segura e eficiente entre os modos de transporte não motorizados e os modos de transporte privado motorizado, além de facilitar a interface dos deslocamentos locais com o transporte público intermunicipal, visando otimizar a experiência de mobilidade dos cidadãos.

Art. 25. Almeja-se a criação de, no mínimo, 5 (cinco) novos pontos de integração modal, estrategicamente localizados em áreas de grande fluxo de pessoas, até o final do exercício de 2028,



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**  
**ESTADO DO PARANÁ**

onde se possa realizar a transição fluida entre modos, incentivando o uso combinado da bicicleta, da caminhada e do veículo individual.

Art. 26. Será estabelecido formalmente, até o final do exercício de 2027, um protocolo de articulação com as concessionárias de transporte intermunicipal, para que as paradas de ônibus em território municipal ofereçam condições adequadas de acessibilidade e conexão com as redes viárias locais, incluindo infraestrutura para pedestres e ciclistas.

Art. 27. O Município incentivará a criação de estacionamentos mistos em novos empreendimentos, que contemplem vagas para automóveis e espaço para bicicletários, promovendo a integração na origem dos deslocamentos.

Art. 28. Serão criadas áreas designadas e seguras para embarque e desembarque de passageiros de táxis em pontos próximos a calçadas e ciclovias, minimizando conflitos com o fluxo de pedestres e ciclistas.

**CAPÍTULO VII**  
**DO TRANSPORTE DE CARGAS**

Art. 29. A gestão do transporte de cargas no Município será otimizada para garantir a eficiência logística, mitigar impactos negativos no sistema viário, na segurança e no meio ambiente, e promover a convivência harmônica com os demais modos de deslocamento.

Art. 30. Será implementado integralmente um Plano de Restrição e Ordenamento do Transporte de Cargas nas áreas urbanas mais sensíveis até o final do exercício de 2027, visando à redução de 25% (vinte e cinco por cento) dos conflitos registrados entre veículos pesados e outros usuários da via nesses trechos.

Parágrafo único. Almeja-se, até o final do exercício de 2030, a redução em 15% (quinze por cento) dos custos de manutenção da malha viária diretamente atribuíveis ao transporte de cargas, por meio da adequação das vias e da gestão de fluxos.

Art. 31. A circulação de caminhões com peso bruto total superior a 10 (dez) toneladas será integralmente proibida na Avenida Brasil e em, no mínimo, outras duas vias arteriais ou coletoras





## **MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE ESTADO DO PARANÁ**

de relevância municipal, a partir do final do exercício de 2026, exceto para acesso a estabelecimentos locais devidamente autorizados e em horários específicos.

Art. 32. Serão regulamentados e fiscalizados horários específicos para operações de carga e descarga em, pelo menos, uma via de maior fluxo comercial, fora dos períodos de pico, até o final do exercício de 2027.

Art. 33. A infraestrutura viária será adaptada para suportar o transporte de cargas de forma eficiente e segura, com o reforço estrutural de vias específicas e a criação de baias de carga e descarga em pontos estratégicos, acompanhadas de sinalização adequada para veículos pesados.

### **CAPÍTULO VIII DA SEGURANÇA VIÁRIA**

Art. 34. O Município adota como referência da sua política de segurança viária o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (PNATRANS), instituído pela Lei Federal nº 13.614, de 11 de janeiro de 2018, alinhado à Década de Ação pela Segurança no Trânsito 2021-2030 da Organização das Nações Unidas, bem como a filosofia do Sistema Seguro, segundo a qual o desenho das vias, os limites de velocidade e a fiscalização devem ser concebidos de modo a acomodar as falhas humanas sem que delas resultem consequências fatais.

Art. 35. Constituem metas da política municipal de segurança viária:

I – a estruturação, até o final do exercício de 2027, de um sistema municipal de coleta e análise de dados de sinistros de trânsito, em articulação com o Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN/PR e com a área de saúde;

II – a redução progressiva do número de vítimas de trânsito, em consonância com a meta nacional de redução pela metade até o ano de 2030;

III – o tratamento dos pontos críticos de maior incidência de sinistros, à medida de sua identificação;

IV – a implantação de medidas de moderação de tráfego e de redução de velocidade nos entornos de escolas e de equipamentos de saúde, inclusive mediante a definição de zonas de tráfego calmo (Zona 30).



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**  
**ESTADO DO PARANÁ**

Art. 36. As ações de segurança viária organizam-se segundo os pilares do Sistema Seguro, compreendendo a instituição de instância municipal responsável pela segurança viária e pelo monitoramento de indicadores; a revisão dos limites de velocidade e a implantação de dispositivos de moderação de tráfego; as campanhas permanentes de educação, com atenção especial aos motociclistas e à proteção do pedestre; o reforço da fiscalização e a articulação com o Estado; e a integração com os serviços de atendimento de urgência às vítimas.

**CAPÍTULO IX**  
**DA MICROMOBILIDADE E DOS VEÍCULOS ELÉTRICOS LEVES**

Art. 37. A circulação de bicicletas elétricas, de ciclomotores e de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, a exemplo dos patinetes elétricos, observará a regulamentação do órgão municipal com circunscrição sobre a via, na forma da Resolução do Conselho Nacional de Trânsito nº 996, de 15 de junho de 2023.

Art. 38. Constituem metas relativas à micromobilidade:

I – a edição, até o final do exercício de 2027, de regulamentação municipal da circulação de bicicletas elétricas e de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, definindo as vias e os espaços admitidos, os limites de velocidade e os requisitos de segurança;

II – a destinação de infraestrutura cicloviária apta a receber a micromobilidade, notadamente a ciclovia estruturante de que trata o art. 16, § 2º, desta Lei;

III – a implantação de paraciclos e, quando viável, de pontos de recarga nos principais polos geradores de viagens, observado o Manual Brasileiro de Sinalização de Trânsito.

**CAPÍTULO X**  
**DOS POLOS GERADORES DE VIAGENS**

Art. 39. Os empreendimentos e equipamentos, públicos ou privados, cuja atividade atraia ou produza número expressivo de deslocamentos diários, com potencial de impactar a circulação, a oferta de estacionamento e a segurança viária em seu entorno, submetem-se à avaliação prévia de seus impactos sobre a mobilidade urbana, nos termos do art. 24, inciso VII, da Lei Federal nº 12.587/2012, e do Plano Diretor Municipal.



## **MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE ESTADO DO PARANÁ**

Art. 40. Constituem metas relativas aos polos geradores de viagens:

I – a instituição, até o final do exercício de 2028, da exigência de estudo de impacto de mobilidade, com as respectivas contrapartidas, como condição para o licenciamento de empreendimentos de grande porte;

II – a elaboração e a implantação, até o final do exercício de 2028, de estudo de melhoria da circulação viária nos horários de entrada e saída das escolas;

III – a requalificação do entorno dos principais equipamentos de saúde e de educação, com prioridade ao pedestre, até o final do exercício de 2030;

IV – o estabelecimento de contrapartidas urbanísticas para os empreendimentos polos geradores de viagens, tais como melhorias de circulação para pedestres e ciclistas.

### **CAPÍTULO XI DAS ÁREAS DE ESTACIONAMENTO E ACESSO RESTRITO**

Art. 41. O Município instituirá uma política de estacionamento abrangente e integrada, que racionalize o uso do espaço público e privado, promova a rotatividade das vagas gratuitas por meio de mecanismos de gestão não monetários e discipline a ocupação dos espaços.

§ 1º Projeta-se a implementação de um sistema de gestão e organização do estacionamento rotativo gratuito nas avenidas e ruas de maior adensamento comercial e de serviços, com a criação e demarcação de, no mínimo, 100 (cem) vagas regulamentadas até o final do exercício de 2029, visando otimizar a rotatividade e a disponibilidade de espaços sem a instituição de cobrança.

§ 2º Almeja-se que, até o final do exercício de 2035, 100% (cem por cento) das vagas regulamentadas, tanto públicas quanto privadas, estejam em conformidade com as normas de acessibilidade, observadas as Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito nº 303/2008, relativa às vagas destinadas às pessoas idosas, e nº 304/2008, relativa às vagas destinadas aos veículos que transportam pessoas com deficiência e com dificuldade de locomoção.

Art. 42. Buscar-se-á a demarcação e qualificação de, pelo menos, 5 (cinco) áreas destinadas exclusivamente ao estacionamento seguro de bicicletas (paraciclos) e motocicletas nos principais polos geradores de viagens e áreas centrais até o final do exercício de 2028.



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**  
**ESTADO DO PARANÁ**

Art. 43. O Município estabelecerá um sistema formal e fiscalizado de áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada, visando à proteção da infraestrutura viária, à promoção da segurança de todos os usuários e à qualificação do ambiente urbano.

Parágrafo único. Buscar-se-á a implementação de, no mínimo, 1 (uma) nova área com restrição de circulação permanente ou temporária para veículos motorizados em geral até o final do exercício de 2029, priorizando trechos de calçadas comerciais, entornos de praças ou equipamentos públicos de lazer.

**CAPÍTULO XII**

**DO FINANCIAMENTO E DA SUSTENTABILIDADE DA MOBILIDADE URBANA**

Art. 44. O Município buscará assegurar a sustentabilidade financeira do sistema de mobilidade mediante a diversificação e otimização das fontes de financiamento para a infraestrutura e os serviços.

Parágrafo único. Almeja-se que, até o final do exercício de 2030, 20% (vinte por cento) do investimento anual no setor provenha de mecanismos alternativos à receita orçamentária direta, incluindo a busca ativa por recursos junto a organismos de fomento nacionais e internacionais, a implementação de instrumentos de captação de recursos previstos no Plano Diretor Municipal, como a Outorga Onerosa do Direito de Construir, e a exploração de parcerias com a iniciativa privada.

Art. 45. Fica o Poder Executivo autorizado a instituir, até o final do exercício de 2030, o Fundo Municipal de Mobilidade Urbana, destinado a custear as ações previstas no PMU, ao qual poderão ser revertidos, na forma da legislação aplicável, recursos orçamentários, transferências estaduais e federais, receitas de instrumentos urbanísticos e recursos provenientes de parcerias com a iniciativa privada.

Art. 46. Constituem fontes e instrumentos de financiamento da mobilidade urbana, entre outros:

I – a dotação orçamentária específica, a ser consignada anualmente no orçamento municipal, para a execução das ações deste PMU;

II – a receita proveniente da arrecadação de multas de trânsito, cuja aplicação é vinculada à sinalização, à engenharia de tráfego, à fiscalização e à educação de trânsito, nos termos do art. 320 do Código de Trânsito Brasileiro;



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**  
**ESTADO DO PARANÁ**

III – os recursos do Convênio de Sinalização Viária Urbana nº 259/2022, firmado com o Departamento de Trânsito do Paraná – DETRAN/PR, no valor de R\$ 300.000,00 (trezentos mil reais), com contrapartida municipal de 1% (um por cento) deste montante, cuja plena execução constitui ação prioritária da política de circulação e de segurança viária;

IV – a contribuição de melhoria, para o custeio de obras de infraestrutura que resultem em valorização imobiliária, e os recursos da Outorga Onerosa do Direito de Construir prevista no Plano Diretor Municipal;

V – a obtenção, junto às esferas estadual e federal, de ao menos um novo instrumento de repasse ou convênio voltado à infraestrutura de mobilidade até o final do exercício de 2028, valendo-se, inclusive, das possibilidades de acesso a recursos federais condicionadas à existência de Plano de Mobilidade Urbana aprovado.

Art. 47. O Município fortalecerá a capacidade técnica de seu corpo funcional envolvido na gestão da mobilidade.

Parágrafo único. Projeta-se o fortalecimento da capacidade técnica do corpo funcional municipal em 30% (trinta por cento) até o final do exercício de 2026, mediante programas de capacitação contínua.

Art. 48. Serão fortalecidos os canais de participação social para garantir a transparência e o controle social na aplicação dos recursos e na execução das políticas de mobilidade, assegurada a atuação do Conselho Municipal da Cidade como instância de assessoramento, consulta e fiscalização.

**CAPÍTULO XIII**  
**DA AVALIAÇÃO, REVISÃO E MONITORAMENTO**

Art. 49. O PMU será objeto de avaliação, revisão e atualização periódica em prazo não superior a dez (10) anos, com a realização de avaliação intermediária a cada cinco (5) anos, nos termos do art. 24, inciso XI, da Lei Federal nº 12.587/2012, podendo a avaliação intermediária propor ajustes e realinhamentos nas ações e metas.

Art. 50. Para o monitoramento contínuo do PMU:



**MUNICÍPIO DE SANTO ANTONIO DO SUDOESTE**  
**ESTADO DO PARANÁ**

I – será implementado, até o final do exercício de 2026, um Painel de Indicadores de Mobilidade Urbana, com coleta e análise de dados anuais e disponibilização pública dos resultados;

II – a partir do exercício de 2027, serão elaborados relatórios anuais de desempenho do PMU, apresentados ao Conselho Municipal da Cidade e à Câmara Municipal, consolidando a transparência e o controle social;

III – a coordenação das atividades de monitoramento caberá ao Grupo Técnico Permanente (GTP) de que trata o Plano Diretor Municipal, assegurada a participação social mediante audiências e consultas públicas.

**CAPÍTULO XIV**  
**DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS**

Art. 51. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, para a plena execução das diretrizes, metas e ações nela previstas.

Art. 52. Ficam revogadas as disposições em contrário a esta Lei.

Art. 53. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Gabinete do Prefeito Municipal de Santo Antônio do Sudoeste, 16 de junho de 2026.

**RICARDO ANTONIO ORTIÑA**  
PREFEITO MUNICIPAL