



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

INDICAÇÃO SIGA Nº CMBG-IND-2026/01017

Autor: Vereador **Sidnei Postal**

INDICAÇÃO

Institui diretrizes para a criação do **Marco Municipal da Micromobilidade Segura de Bento Gonçalves**, estabelece princípios, diretrizes e normas para a circulação, segurança, acessibilidade, infraestrutura, estacionamento, gestão de riscos e operação de equipamentos e veículos de micromobilidade, disciplina os serviços de micromobilidade compartilhada, institui instrumentos de gestão baseada em dados e evidências e dá outras providências.

JUSTIFICATIVA

O presente Anteprojeto de Lei tem por objetivo estabelecer diretrizes para a criação do **Marco Municipal da Micromobilidade Segura de Bento Gonçalves**, preparando o Município para uma realidade que já está presente e tende a crescer: a utilização de bicicletas elétricas, equipamentos autopropelidos e novas formas de deslocamento individual.

A expansão da micromobilidade exige planejamento. A ausência de diretrizes claras pode aumentar conflitos entre pedestres, ciclistas, usuários de equipamentos elétricos e veículos automotores, especialmente em um Município com características próprias como **declividades acentuadas, vias urbanas diversificadas, intensa circulação de pedestres, áreas comerciais, turísticas e locais de grandes eventos**.

A proposta estabelece como prioridade a **proteção da vida, a segurança viária, a acessibilidade e o respeito ao pedestre**, orientando o Município para que a circulação desses novos equipamentos ocorra de forma compatível com as características e os riscos de cada local.

Classif. documental

01.02.01.01



Assinado com senha por SIDNEI POSTAL.
Documento Nº: 219575-1085 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=219575-1085>



CMBGIND202601017A

Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

O Anteprojeto também propõe instrumentos modernos de gestão, como a identificação de áreas de risco, análise de pontos críticos, critérios de velocidade segura, organização do estacionamento, proteção da acessibilidade, planejamento da infraestrutura e utilização de dados e tecnologias para prevenção de sinistros.

Importante destacar que a iniciativa **respeita integralmente as competências da União e a legislação federal de trânsito**, não criando novas categorias de veículos, exigências de habilitação, registro ou licenciamento, nem novas infrações de trânsito. O texto concentra-se nas atribuições municipais relacionadas ao interesse local, à organização do espaço público, ao planejamento urbano, à acessibilidade e à segurança.

A implementação das medidas deverá ocorrer de forma progressiva, observadas as condições técnicas, administrativas e orçamentárias do Município.

Trata-se, portanto, de uma iniciativa preventiva e voltada ao futuro, que busca preparar Bento Gonçalves para o crescimento da micromobilidade, conciliando **inovação, mobilidade, acessibilidade e segurança**, com uma diretriz fundamental: **nenhuma evolução na mobilidade urbana pode ocorrer em prejuízo da vida e da segurança das pessoas**.

Bento Gonçalves, ____ de _____ de 2026.

Sidnei Postal Vereador – PL



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

ANTEPROJETO DE LEI Nº _____ de de 2026.

Institui diretrizes para a criação do **Marco Municipal da Micromobilidade Segura de Bento Gonçalves**, estabelecendo princípios, diretrizes e instrumentos destinados a orientar o planejamento, a regulamentação, a segurança, a acessibilidade, a infraestrutura e a organização da circulação de equipamentos e veículos de micromobilidade no território municipal.

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Fica instituído o Marco Municipal da Micromobilidade Segura de Bento Gonçalves, destinado a orientar o planejamento, a regulamentação, a fiscalização, a operação e a qualificação dos espaços públicos relacionados à circulação de equipamentos e veículos de micromobilidade no território municipal.

§ 1º O disposto nesta Lei observará a Constituição Federal, o Código de Trânsito Brasileiro – CTB, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, as resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e demais normas federais e estaduais aplicáveis.

§ 2º Esta Lei possui caráter complementar às normas nacionais de trânsito e mobilidade urbana, não podendo:

- I – alterar classificações estabelecidas pela legislação federal;
- II – criar registro, licenciamento, emplacamento ou habilitação para equipamentos dispensados dessas exigências pela legislação federal;
- III – criar infrações de trânsito ou penalidades próprias do Código de Trânsito Brasileiro;
- IV – estabelecer requisitos técnicos de fabricação que contrariem normas federais;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

V – interferir na competência dos órgãos estaduais ou federais de trânsito.

§ 3º Na hipótese de alteração da legislação federal ou das normas do CONTRAN, a regulamentação municipal deverá ser compatibilizada com o novo regime jurídico.

Art. 2º Para os fins desta Lei, serão adotadas as classificações técnicas e jurídicas estabelecidas pela legislação federal vigente.

§ 1º A denominação comercial, publicitária ou popular de determinado equipamento não prevalecerá sobre suas características técnicas efetivas para fins de enquadramento jurídico.

§ 2º A potência, a velocidade máxima de fabricação, o sistema de propulsão, a existência de acelerador, as dimensões e demais características técnicas serão consideradas para o correto enquadramento do equipamento.

§ 3º A instalação de limitador eletrônico ou alteração de software não será considerada, isoladamente, suficiente para modificar a classificação jurídica de equipamento cuja configuração de fabricação o enquadre em categoria diversa.

Art. 3º Para os fins desta Lei, considera-se micromobilidade o conjunto de deslocamentos realizados por meios individuais, leves e de reduzida ocupação espacial, especialmente bicicletas, bicicletas elétricas, equipamentos de mobilidade individual autopropelidos e outros equipamentos cuja utilização seja admitida pela legislação vigente.

Parágrafo único. A definição prevista no caput possui finalidade exclusivamente administrativa e de planejamento, não alterando as classificações jurídicas estabelecidas pela legislação federal.

CAPÍTULO II

DOS PRINCÍPIOS E DA HIERARQUIA DE PROTEÇÃO

Art. 4º A política municipal de micromobilidade observará os seguintes princípios:

I – preservação da vida e da integridade física;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

II – prevenção de sinistros;

III – proteção prioritária dos usuários mais vulneráveis;

IV – prioridade à circulação segura de pedestres;

V – acessibilidade universal;

VI – segurança viária;

VII – mobilidade sustentável;

VIII – integração entre os diferentes modos de transporte;

IX – utilização racional e democrática do espaço público;

X – planejamento baseado em evidências;

XI – transparência e participação social;

XII – inovação tecnológica responsável;

XIII – proporcionalidade das medidas regulatórias;

XIV – adaptação às características urbanas, ambientais e topográficas de Bento Gonçalves.

Art. 5º Na gestão dos conflitos entre diferentes usuários do espaço público será observada a seguinte ordem de proteção:

I – pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

II – crianças, idosos e demais usuários especialmente vulneráveis;

III – pedestres;



IV – ciclistas e usuários de equipamentos de micromobilidade;

V – veículos automotores.

Parágrafo único. A ordem estabelecida neste artigo constitui diretriz de segurança e planejamento e não altera as regras de preferência de circulação estabelecidas pela legislação de trânsito.

CAPÍTULO III

DA PROTEÇÃO AO PEDESTRE E DA ACESSIBILIDADE

Art. 6º A circulação de equipamentos de micromobilidade deverá preservar permanentemente faixa livre e acessível para circulação de pedestres.

Art.7º É vedado estacionar, abandonar, disponibilizar ou posicionar equipamento de micromobilidade de modo a:

I – obstruir calçadas ou passeios;

II – bloquear rampas de acessibilidade;

III – interromper piso tátil;

IV – dificultar o acesso a pontos de transporte coletivo;

V – impedir ou restringir a utilização de faixas de travessia;

VI – bloquear acessos de emergência;

VII – comprometer a circulação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

VIII – reduzir a segurança de interseções ou travessias.



Art. 8º Nas áreas de circulação predominantemente pedonal, a utilização de equipamentos de micromobilidade somente será admitida quando expressamente autorizada pela autoridade competente e desde que compatível com a segurança dos pedestres.

Art. 9º Em áreas compartilhadas entre pedestres e equipamentos de micromobilidade, deverá prevalecer a prioridade do pedestre, com redução da velocidade e adoção de comportamento compatível com a densidade de circulação.

CAPÍTULO IV

DA CIRCULAÇÃO E DA COMPATIBILIDADE ENTRE MODOS

Art. 10. A circulação dos equipamentos de micromobilidade observará, cumulativamente:

- I – sua classificação jurídica;
- II – a natureza e a função da via;
- III – a velocidade regulamentada para o local;
- IV – a existência de infraestrutura cicloviária;
- V – a densidade de pedestres;
- VI – a topografia;
- VII – as condições de pavimento e visibilidade;
- VIII – o nível de conflito entre usuários;
- IX – a matriz municipal de risco;
- X – a sinalização implantada.



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

Art. 11. “O órgão ou entidade municipal de trânsito ou mobilidade urbana com circunscrição sobre a via, observado o disposto no Código de Trânsito Brasileiro e nas regulamentações do CONTRAN, poderá determinar”

I – redução de velocidade;

II – definição de itinerários;

III – proibição de circulação;

IV – circulação compartilhada;

V – autorização temporária;

VI – restrição por faixa horária;

VII – adoção de medidas específicas em áreas de elevada concentração de pedestres.

Art. 12. A regulamentação municipal deverá privilegiar, sempre que tecnicamente possível, a segregação ou compatibilização física entre fluxos de diferentes características de velocidade e massa.

CAPÍTULO V

DO REGIME MUNICIPAL DE VELOCIDADE SEGURA

Art. 13. A velocidade de circulação dos equipamentos abrangidos por esta Lei será determinada de acordo com a categoria do equipamento, o ambiente de circulação, a infraestrutura disponível e o risco identificado.

§ 1º A velocidade máxima de fabricação do equipamento não constitui autorização automática para circulação nessa velocidade.

§ 2º A velocidade efetiva de circulação deverá ser compatível com as condições do local.



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

§ 3º Em situações de risco elevado, a autoridade competente poderá determinar velocidade inferior àquela normalmente admitida, mediante regulamentação e sinalização.

§ 4º Nos equipamentos de mobilidade individual autopropelidos, a velocidade de circulação não poderá exceder os limites estabelecidos pelo órgão com circunscrição sobre a via, observado o limite máximo de fabricação e as disposições da legislação federal.

§ 5º A regulamentação municipal poderá estabelecer limites inferiores, considerando a infraestrutura, a densidade de pedestres, a geometria viária e o nível de risco.”

Art. 14. Nas áreas em que a circulação de equipamentos de mobilidade individual autopropelidos for autorizada em espaço destinado predominantemente a pedestres, a velocidade máxima será de 6 km/h (seis quilômetros por hora).

Art. 15. A velocidade segura deverá ser reduzida sempre que houver:

I – elevada densidade de pedestres;

II – presença de crianças ou idosos;

III – circulação de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida;

IV – baixa visibilidade;

V – pavimento irregular ou molhado;

VI – declive acentuado;

VII – interseção ou conflito potencial;

VIII – evento ou concentração excepcional de pessoas;

IX – condições meteorológicas adversas;

X – qualquer outra circunstância que eleve o risco de sinistro.



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

Art. 16. A tabela de referência constante do Anexo I integra esta Lei e servirá como “**Matriz Municipal de Compatibilidade de Circulação**”, sempre respeitada a legislação federal aplicável.

CAPÍTULO VI

DOS EQUIPAMENTOS DE MOBILIDADE INDIVIDUAL AUTOPROPELIDOS

Art. 17. Os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos deverão observar as características, equipamentos obrigatórios e condições estabelecidas pela legislação federal.

Art. 18. Para circulação no Município, os equipamentos de mobilidade individual autopropelidos deverão possuir, no mínimo, quando exigível pela legislação federal:

I – indicador e/ou dispositivo limitador eletrônico de velocidade;

II – campainha;

III – sinalização noturna dianteira, traseira e lateral.

Art. 19. A circulação dos equipamentos autopropelidos deverá respeitar os locais e condições definidos pela autoridade com circunscrição sobre a via.

Parágrafo único. A autorização municipal para circulação em determinado espaço não afasta o cumprimento das demais exigências legais.

Art. 20. É vedada a adulteração ou remoção de dispositivos destinados à limitação da velocidade quando tais dispositivos forem exigidos pela legislação aplicável.

CAPÍTULO VII

DAS BICICLETAS ELÉTRICAS E DOS CICLOMOTORES



Art. 21. As bicicletas elétricas serão tratadas, para fins de circulação, conforme sua classificação e as normas federais vigentes.

Art. 22. As bicicletas elétricas deverão observar os equipamentos obrigatórios previstos na legislação federal, inclusive aqueles relativos à sinalização, campainha, indicador ou limitador de velocidade, espelho retrovisor e condições dos pneus.

Art. 23. Os ciclomotores estarão sujeitos integralmente às disposições do Código de Trânsito Brasileiro, das resoluções do CONTRAN e demais normas federais aplicáveis.

§ 1º “A circulação de ciclomotores em áreas destinadas exclusivamente à circulação de pedestres é vedada, salvo hipótese expressamente prevista na legislação federal.”

§ 2º O Município poderá estabelecer, dentro de sua competência e mediante sinalização, restrições de circulação compatíveis com as características das vias.

Art. 24. Permanecem integralmente preservadas as exigências federais relativas a registro, licenciamento, habilitação, equipamentos obrigatórios, capacete, fiscalização e demais requisitos aplicáveis aos ciclomotores.

CAPÍTULO VIII

DAS ÁREAS DE PEDESTRES, PRAÇAS, PARQUES E EVENTOS

Art. 25. Praças, parques, áreas históricas, áreas turísticas, calçadões e espaços de circulação predominantemente pedonal poderão ser classificados como:

I – área de circulação livre;

II – área de circulação compartilhada;

III – área de circulação condicionada;

IV – área de circulação restrita.



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

Art. 26. A classificação prevista no artigo anterior deverá considerar:

I – densidade de pedestres;

II – largura e continuidade do espaço livre;

III – acessibilidade;

IV – atividade comercial;

V – presença de escolas, hospitais ou equipamentos sensíveis;

VI – patrimônio histórico ou turístico;

VII – frequência de eventos;

VIII – histórico de sinistros e conflitos.

Art. 27. Durante eventos de grande concentração de pessoas, a autoridade competente poderá estabelecer medidas temporárias de segurança, inclusive:

I – redução de velocidade;

II – **suspensão temporária da circulação;**

III – delimitação de corredores;

IV – criação de áreas de estacionamento específicas;

V – recolhimento temporário de equipamentos compartilhados;

VI – utilização de geofencing, quando tecnicamente disponível.



“§ 1º As medidas previstas neste artigo terão natureza preventiva e temporária, destinadas exclusivamente à preservação da segurança dos usuários e à gestão excepcional do espaço público.”

CAPÍTULO IX

DA GESTÃO MUNICIPAL DE RISCOS

Art. 28. Fica instituída a **Matriz Municipal de Risco da Micromobilidade**, destinada a orientar decisões relativas à circulação, infraestrutura, sinalização e fiscalização.

Art. 29. A classificação de risco poderá considerar, entre outros:

I – declividade;

II – densidade de pedestres;

III – fluxo de veículos automotores;

IV – histórico de sinistros;

V – velocidade regulamentada;

VI – geometria viária;

VII – condição do pavimento;

VIII – visibilidade;

IX – interseções e conflitos;

X – iluminação;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

XI – proximidade de equipamentos sensíveis.

Art. 30. A classificação municipal de risco observará quatro níveis:

I – R1 – risco baixo;

II – R2 – risco moderado;

III – R3 – risco alto;

IV – R4 – risco crítico.

§ 1º A metodologia de pontuação consta do Anexo II.

§ 2º Áreas classificadas como R3 ou R4 deverão receber prioridade na análise de engenharia e na adoção de medidas corretivas.

§ 3º A classificação de risco não constitui, por si só, proibição automática de circulação, devendo orientar a adoção da medida tecnicamente mais adequada.

Art. 31. Estudos técnicos destinados a fundamentar alterações permanentes de circulação deverão ser elaborados por profissional legalmente habilitado, com responsabilidade técnica quando exigível pela legislação.

“§ 1º Os estudos técnicos observarão as normas e metodologias aplicáveis de engenharia de tráfego e segurança viária.”

CAPÍTULO X

DA TOPOGRAFIA E DAS DECLIVIDADES CRÍTICAS

Art. 32. Considerando as características topográficas de Bento Gonçalves, a declividade será fator obrigatório na avaliação de risco de rotas de micromobilidade.

Art. 33. Os trechos com declividade elevada deverão ser avaliados quanto a:



I – capacidade de frenagem;

II – estabilidade;

III – distância de parada;

IV – velocidade descendente;

V – qualidade do pavimento;

VI – presença de cruzamentos;

VII – existência de faixa de pedestres;

VIII – densidade de circulação;

IX – condições de drenagem;

X – iluminação.

Art. 34. A autoridade competente poderá estabelecer medidas especiais para trechos classificados como de risco elevado ou crítico, inclusive restrição de circulação, redução de velocidade, alteração de itinerário ou implantação de infraestrutura de segurança.

CAPÍTULO XI

DAS INTERSEÇÕES E DOS PONTOS DE CONFLITO

Art. 35. Interseções, travessias, acessos a estacionamentos, terminais, escolas, hospitais, centros comerciais e demais locais de elevado conflito deverão ser considerados prioritários na política municipal de segurança da micromobilidade.

Art. 36. O Município poderá implantar medidas de moderação e organização do tráfego, tais como:



I – marcação de área de conflito;

II – reforço de sinalização;

III – melhoria de iluminação;

IV – redução de velocidade regulamentada, quando tecnicamente cabível;

V – ilhas ou refúgios;

VI – tratamento de travessias;

VII – segregação ou canalização de fluxos;

VIII – adequação de acessibilidade;

IX – dispositivos de redução de velocidade;

X – outras soluções de engenharia de tráfego.

Art. 37. Deverá ser considerada a prevenção do chamado “dooring”,(acidente que acontece quando o motorista ou passageiro de um veículo abre a porta bruscamente na trajetória de um ciclista ou motociclista que passa pela rua) especialmente nas vias com circulação de bicicletas e equipamentos de micromobilidade junto a áreas de estacionamento.

CAPÍTULO XII

DA CONDUTA DOS USUÁRIOS

Art. 38. Constituem deveres dos usuários:

I – conduzir o equipamento com domínio e atenção;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

II – respeitar pedestres;

III – respeitar a sinalização;

IV – adequar a velocidade às condições do ambiente;

V – manter distância segura;

VI – utilizar equipamentos obrigatórios;

VII – não transportar carga que comprometa a estabilidade;

VIII – não conduzir de maneira que ofereça risco a terceiros;

IX – não utilizar equipamento adulterado;

X – obedecer às restrições temporárias de circulação.

Art. 39. Constituem condutas incompatíveis com as diretrizes municipais de segurança.:

I – zigue-zague entre veículos;

II – utilização inadequada de calçadas;

III – condução que impeça ou ameace pedestres;

IV – transporte de objetos que prejudiquem o controle;

V – utilização de equipamento com defeito que comprometa a segurança.

“§ 1º O disposto neste artigo não cria infração ou penalidade de trânsito diversa daquelas previstas na legislação federal.”



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

Art. 40. As condutas relacionadas à condução sob influência de álcool ou outras substâncias observarão a legislação federal aplicável, sem prejuízo das medidas administrativas e de segurança cabíveis dentro da competência municipal.

CAPÍTULO XIII

DO TRANSPORTE DE PASSAGEIROS E CARGAS

Art. 41. O transporte de passageiro em equipamento de micromobilidade somente será admitido quando:

I – permitido pela legislação federal;

II – expressamente previsto pelo fabricante;

III – houver dispositivo apropriado;

IV – não comprometer a estabilidade ou segurança do equipamento.

Art. 42. É vedado transportar carga em condições que:

I – prejudiquem a visibilidade;

II – impeçam o controle do equipamento;

III – comprometam a frenagem;

IV – ultrapassem os limites estabelecidos pelo fabricante;

V – representem risco aos demais usuários.

CAPÍTULO XIV



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

DA SEGURANÇA DOS EQUIPAMENTOS

Art. 43. Equipamentos utilizados em serviços comerciais ou compartilhados deverão ser submetidos a programa de manutenção preventiva e corretiva.

Art. 44. Os operadores deverão retirar de circulação, imediatamente após identificação, equipamentos que apresentem defeito capaz de comprometer a segurança.

Art. 45. O instrumento jurídico que disciplinar a exploração do serviço poderá estabelecer, observadas esta Lei e a legislação aplicável:

I – plano de manutenção;

II – procedimento de retirada de equipamentos defeituosos;

III – canal de comunicação com usuários;

IV – identificação operacional da frota;

V – mecanismos de rastreabilidade da manutenção;

VI – plano de resposta a incidentes;

VII – procedimentos para recolhimento de equipamentos em situações de emergência.

Parágrafo único. A identificação operacional da frota não se confunde com registro ou licenciamento veicular federal.

Art. 46. O armazenamento, carregamento e manutenção de baterias e equipamentos elétricos deverão observar a legislação aplicável e as normas de segurança e prevenção contra incêndio.

CAPÍTULO XV



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

DA ACESSIBILIDADE UNIVERSAL

Art. 47. A política municipal de micromobilidade observará a legislação de acessibilidade e as normas técnicas aplicáveis.

Art. 48. O planejamento da infraestrutura deverá assegurar:

I – continuidade das rotas acessíveis;

II – ausência de obstáculos;

III – preservação do piso tátil;

IV – acesso às travessias;

V – conexão com o transporte coletivo;

VI – segurança das pessoas com deficiência;

VII – utilização equitativa do espaço público.

CAPÍTULO XVI

DO ESTACIONAMENTO E DA ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

Art. 49. O estacionamento de equipamentos de micromobilidade deverá ocorrer exclusivamente em locais permitidos e de maneira a preservar a circulação de pedestres.

Art. 50. O Município poderá criar áreas específicas de estacionamento e dispositivos físicos de organização da micromobilidade.

Art. 51. Equipamentos deixados em situação que gere risco à circulação ou obstrução de acessibilidade poderão ser removidos na forma da legislação municipal aplicável.



CAPÍTULO XVII

DA MICROMOBILIDADE COMPARTILHADA

Art. 52. A exploração de serviços de micromobilidade compartilhada em espaço público dependerá do instrumento jurídico adequado, conforme a legislação municipal aplicável.

Art. 53. Os operadores deverão:

- I – manter os equipamentos em condições seguras;
- II – cumprir as regras de estacionamento;
- III – retirar equipamentos que causem obstrução ou risco;
- IV – disponibilizar canal de atendimento;
- V – fornecer informações de segurança aos usuários;
- VI – colaborar com o Município na disponibilização de dados agregados;
- VII – cumprir as áreas de circulação determinadas;
- VIII – obedecer às restrições temporárias;
- IX – adotar medidas contra adulteração dos equipamentos;
- X – manter procedimentos de emergência.

Art. 54. A reincidência sistemática de estacionamento irregular, equipamentos defeituosos ou descumprimento das regras operacionais poderá ensejar medidas administrativas previstas no instrumento jurídico e na legislação aplicável.

CAPÍTULO XVIII



DA TECNOLOGIA, GEOFENCING E DADOS

Art. 55. O Município poderá utilizar soluções tecnológicas para gestão da micromobilidade, inclusive agregadas ou anonimizadas, sempre que tecnicamente possível e juridicamente adequado sem prejuízo das hipóteses legais de tratamento de dados pessoais.

I – geofencing; (ou cerca geográfica) é uma tecnologia que cria um limite ou perímetro virtual em torno de uma área geográfica do mundo real. **Como Funciona:**

- **Delimitação:** Um espaço físico é mapeado no sistema usando coordenadas de GPS, sinais de Wi-Fi, dados móveis, Bluetooth ou torres de celular.
- **Monitoramento:** A tecnologia acompanha a posição de dispositivos móveis ou ativos conectados dentro ou fora dessa área.
- **Ação Automática:** Quando um dispositivo entra ou sai desse perímetro predefinido, o sistema executa uma ação programada, como enviar um alerta, uma notificação no celular ou registrar um ponto

II – limitação eletrônica de velocidade;

III – definição digital de áreas de estacionamento;

IV – monitoramento de frota;

V – sistemas de alerta;

VI – plataformas de dados;

VII – ferramentas de análise de risco.

Art. 56. As exigências tecnológicas deverão observar os princípios da proporcionalidade, finalidade, segurança, transparência e proteção de dados pessoais.



Art. 57. Sempre que tecnicamente possível, os sistemas de geofencing deverão possuir mecanismos de contingência para situações de perda de conectividade ou falha tecnológica.

Art. 58. O fornecimento de dados por operadores deverá priorizar informações agregadas, anonimizadas e necessárias ao planejamento, segurança e fiscalização, observada a legislação de proteção de dados.

CAPÍTULO XIX

DO PLANO MUNICIPAL DE MICROMOBILIDADE SEGURA

Art. 59. O Município promoverá, de forma progressiva e conforme planejamento, disponibilidade técnica e orçamentária, a integração da micromobilidade às políticas municipais de mobilidade urbana.

Art. 60. No planejamento municipal de mobilidade, deverão ser considerados, conforme pertinência técnica e disponibilidade de dados:

- I – mapa de risco;
- II – mapa de declividades;
- III – mapa de conflitos;
- IV – rede cicloviária;
- V – rotas prioritárias;
- VI – áreas de concentração de pedestres;
- VII – áreas escolares;
- VIII – áreas hospitalares;
- IX – áreas turísticas e históricas;



X – pontos de integração com transporte coletivo;

XI – locais prioritários para estacionamento;

XII – plano de sinalização;

XIII – indicadores de segurança.

Art. 61. A implantação do planejamento deverá priorizar os pontos classificados como R3 e R4 na Matriz Municipal de Risco.

CAPÍTULO XX

DO SISTEMA MUNICIPAL DE SEGURANÇA DA MICROMOBILIDADE

Art. 62. Fica estabelecida a Política Municipal Integrada de Segurança da Micromobilidade destinado à integração das ações municipais relacionadas a:

I – trânsito;

II – mobilidade urbana;

III – planejamento urbano;

IV – acessibilidade;

V – fiscalização;

VI – defesa civil;

VII – educação para o trânsito;

VIII – infraestrutura;



IX – tecnologia e dados.

§ 1º O Sistema será operacionalizado prioritariamente mediante integração das estruturas administrativas existentes.

§ 2º A implementação da Política poderá ocorrer mediante integração das estruturas administrativas existentes.

Art. 63. A atuação integrada deverá buscar:

I – identificação de riscos;

II – prevenção de sinistros;

III – correção de pontos críticos;

IV – integração de dados;

V – resposta a emergências;

VI – avaliação de resultados.

CAPÍTULO XXI

DOS DADOS, INDICADORES E TRANSPARÊNCIA

Art. 64. O Município poderá desenvolver indicadores destinados a avaliar a evolução da segurança da micromobilidade.

Art. 65. Sempre que tecnicamente possível, deverão ser utilizados indicadores normalizados, incluindo:

I – sinistros por cem mil deslocamentos;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

II – sinistros por quilômetro percorrido;

III – conflitos envolvendo pedestres;

IV – ocorrências em áreas R3 e R4;

V – tempo de remoção de equipamentos em situação de risco;

VI – reincidência de operadores;

VII – conformidade de estacionamento;

VIII – cobertura de infraestrutura segura;

IX – desempenho das medidas implantadas.

Art. 66. Os dados e indicadores deverão subsidiar a revisão periódica das políticas municipais de micromobilidade.

CAPÍTULO XXII

DO RELATÓRIO MUNICIPAL DE SEGURANÇA

Art. 67. O Poder Público poderá produzir, periodicamente relatório contendo, quando disponíveis:

I – estatísticas de sinistros;

II – pontos críticos;

III – evolução dos indicadores;

IV – medidas implantadas;



V – resultados obtidos;

VI – ações previstas;

VII – participação dos operadores;

VIII – avaliação das áreas de maior risco.

§ 1º. O relatório deverá ser disponibilizado de forma acessível à população.

§ 2º. A elaboração e divulgação do relatório observarão a disponibilidade dos dados e a capacidade administrativa existente.

CAPÍTULO XXIII

DA REGULAÇÃO BASEADA EM EVIDÊNCIAS

Art. 68. As medidas permanentes de restrição, alteração de velocidade, alteração de circulação ou implantação de infraestrutura específica deverão, sempre que possível, ser fundamentadas em dados, estudos técnicos ou análise de risco.

Art. 69. A regulamentação deverá ser revisada periodicamente, especialmente quando:

I – houver alteração significativa dos fluxos;

II – surgirem novos equipamentos;

III – ocorrer alteração relevante da infraestrutura;

IV – houver concentração anormal de sinistros;

V – forem identificados novos riscos;

VI – houver alteração da legislação federal.



CAPÍTULO XXIV

DOS PROJETOS-PILOTO

Art. 70. O Município poderá instituir projetos-piloto de micromobilidade e segurança viária.

§ 1º Cada projeto deverá estabelecer:

I – objetivo;

II – área de aplicação;

III – período de duração;

IV – medidas de segurança;

V – indicadores;

VI – critérios de avaliação;

VII – condições de suspensão ou encerramento.

§ 2º Os projetos-piloto deverão ser avaliados antes de eventual transformação em política permanente.

CAPÍTULO XXV

DAS SITUAÇÕES CLIMÁTICAS E DE EMERGÊNCIA

Art. 71. Em situações de chuva intensa, alagamento, deslizamento, queda de barreiras, eventos climáticos extremos, acidentes ou outras situações que comprometam a segurança, poderão ser adotadas medidas temporárias de restrição ou suspensão de circulação.



Art. 72. As medidas emergenciais deverão ser coordenadas, conforme a natureza do evento, com os órgãos municipais de trânsito, mobilidade urbana, defesa civil e demais estruturas competentes.

Parágrafo único. Sempre que a urgência impedir estudo técnico prévio, a medida emergencial poderá ser adotada preventivamente, devendo sua fundamentação e avaliação técnica ocorrer posteriormente.

CAPÍTULO XXVI

DA EDUCAÇÃO PARA A MICROMOBILIDADE SEGURA

Art. 73. O Município poderá desenvolver **programa permanente de educação** para a micromobilidade segura, integrado às ações de educação para o trânsito.

Art. 74. O programa poderá contemplar:

- I – respeito ao pedestre;
- II – acessibilidade;
- III – velocidade segura;
- IV – circulação em infraestrutura cicloviária;
- V – uso correto de equipamentos;
- VI – prevenção de sinistros;
- VII – manutenção;
- VIII – comportamento em áreas compartilhadas;
- IX – segurança em declives;



X – convivência entre diferentes modos.

CAPÍTULO XXVII

DA FISCALIZAÇÃO E DAS MEDIDAS ADMINISTRATIVAS

Art. 75. A fiscalização observará a repartição de competências prevista no Código de Trânsito Brasileiro e demais normas aplicáveis.

Art. 76. O descumprimento das regras de trânsito será tratado conforme a legislação federal e pelos órgãos competentes.

Art. 77. Sem prejuízo das infrações e penalidades previstas no Código de Trânsito Brasileiro, poderão ser adotadas, quando cabíveis e dentro da competência municipal, medidas administrativas relacionadas à utilização irregular do espaço público, especialmente:

I – notificação;

II – determinação de correção;

III – **remoção de equipamento abandonado ou em situação de risco;**

IV – medidas previstas no instrumento de autorização do operador;

V – demais providências previstas em legislação municipal específica.

Parágrafo único. As medidas previstas neste artigo não constituem novas infrações de trânsito nem substituem as penalidades previstas na legislação federal.

CAPÍTULO XXVIII

DA PARTICIPAÇÃO SOCIAL



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

Art. 78. O Município poderá promover consultas públicas, audiências, reuniões técnicas e outros mecanismos de participação social para avaliação das políticas de micromobilidade.

Art. 79. Deverão ser estimuladas a participação de:

I – entidades representativas de pessoas com deficiência;

II – associações de ciclistas;

III – representantes de pedestres;

IV – operadores;

V – entidades empresariais;

VI – instituições de ensino;

VII – órgãos de segurança e emergência;

VIII – comunidade em geral.

CAPÍTULO XXIX

DA REGULAMENTAÇÃO E DAS DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS

Art. 80. O Poder Executivo regulamentará esta Lei, no que couber, sem inovar nas matérias reservadas à lei e observadas as competências dos órgãos municipais, do Estado e da União.

Art. 81. A regulamentação deverá priorizar:

I – procedimentos para aplicação da Matriz Municipal de Risco;

II – metodologia de levantamento dos pontos de conflito;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

III – critérios de sinalização;

IV – procedimentos para áreas de circulação condicionada;

V – regras para serviços compartilhados;

VI – procedimentos de emergência;

VII – metodologia dos indicadores.

Art. 82. O Município deverá buscar, progressivamente, realizar o diagnóstico dos principais pontos de conflito da micromobilidade e de acessibilidade, priorizando os locais classificados como de maior risco.

Art. 83. A implementação desta Lei será realizada de forma progressiva, observadas a disponibilidade orçamentária, a capacidade administrativa e as prioridades técnicas identificadas.

Art. 84. A execução das medidas previstas nesta Lei deverá observar o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias, a Lei Orçamentária Anual e as normas de responsabilidade fiscal.

Art. 85. A execução das medidas que impliquem expansão de despesa observará a existência de dotação orçamentária e os requisitos previstos na legislação fiscal.” serão progressivamente compatibilizados, no que couber e respeitadas as competências legais dos órgãos responsáveis.” , devendo sua implementação utilizar, prioritariamente, estruturas administrativas e recursos já existentes

Art. 86. Os atos regulamentares e instrumentos administrativos existentes serão progressivamente compatibilizados, no que couber e respeitadas as competências legais dos órgãos responsáveis.

Art. 87. Na interpretação desta Lei serão observados os seguintes critérios:

I – a vida prevalece sobre a fluidez do tráfego;

II – a segurança prevalece sobre a conveniência operacional;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

III – a acessibilidade prevalece sobre a ocupação irregular do espaço público;

IV – o pedestre não deverá suportar o custo da organização deficiente da micromobilidade;

V – a velocidade deverá ser compatível com o risco do ambiente;

VI – a inovação tecnológica deverá estar subordinada à segurança;

VII – medidas restritivas deverão ser proporcionais ao risco identificado;

VIII – decisões permanentes deverão ser preferencialmente baseadas em evidências.

Art. 88. O Poder Público deverá promover revisão geral das regras municipais de micromobilidade a cada quatro anos, sem prejuízo da necessidade de revisão decorrente de alteração superveniente da legislação federal ou regulamentação do CONTRAN.

Art. 89. Esta Lei entra em vigor após decorridos 90 (noventa) dias de sua publicação.

ANEXO I

MATRIZ MUNICIPAL DE COMPATIBILIDADE DE CIRCULAÇÃO E VELOCIDADE

Categoria	Ambiente	Regra municipal de referência	Condição
Autopropelido	Área predominante mente pedonal	até 6 km/h	Somente quando autorizado
Autopropelido	Praça/parque	até 6 km/h	Quando houver autorização para circulação compartilhada



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

Autopropelido	Infraestrutura cicloviária	Conforme regulamentação e sinalização local	Respeitada a legislação federal
Autopropelido	Via urbana admitida	Conforme regulamentação local	Compatível com a via e o risco
Bicicleta elétrica	Infraestrutura cicloviária	Conforme regulamentação local	Observadas as normas federais
Bicicleta elétrica	Via urbana	Conforme regulamentação local	Observadas as normas federais
Bicicleta convencional	Ciclovía/ciclofaixa	Conforme sinalização	CTB e regulamentação
Ciclomotor	Via urbana	Conforme CTB e regulamentação	Sujeito às exigências federais
Ciclomotor	Área predominante mente pedonal	Não autorizado	Salvo disposição legal específica
Motocicleta /motoneta	Área pedonal	Não autorizado	Salvo hipótese legal específica
Motocicleta /motoneta	Via urbana	Conforme CTB	Legislação federal

Regra de segurança: os limites de velocidade previstos na tabela não autorizam velocidade incompatível com as condições reais do ambiente.

ANEXO II

MATRIZ MUNICIPAL DE RISCO



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

Fator	Peso
Declividade	20
Densidade de pedestres	15
Fluxo de veículos automotores	15
Histórico de sinistros	15
Velocidade regulamentada	10
Geometria da via	5
Condição do pavimento	5
Visibilidade	5
Interseções e conflitos	5
Iluminação	3
Proximidade de equipamentos sensíveis	2
TOTAL	100

Classificação

- **R1 – Baixo:** até 20 pontos;
- **R2 – Moderado:** de 21 a 40 pontos;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

- **R3 – Alto:** de 41 a 65 pontos;
- **R4 – Crítico:** acima de 65 pontos.

Fator	Critério	Pontuação
Declividade	até X%	0
	X–Y%	5
	Y–Z%	10
	acima de Z%	20
Pedestres	baixa	0
	média	5
	alta	10
	crítica	15

Diretriz de intervenção

R1: monitoramento.

R2: medidas preventivas e melhoria progressiva.

R3: prioridade de intervenção de engenharia, sinalização ou regulamentação.

R4: avaliação imediata, podendo incluir restrição temporária ou permanente, redução de velocidade, alteração de rota ou implantação prioritária de infraestrutura de segurança.



ANEXO III

DIRETRIZES MÍNIMAS PARA INFRAESTRUTURA SEGURA

A infraestrutura municipal destinada ou compartilhada com a micromobilidade deverá, progressivamente, observar:

- I – continuidade das rotas;
- II – acessibilidade;
- III – boa visibilidade;
- IV – pavimento adequado;
- V – drenagem eficiente;
- VI – iluminação suficiente;
- VII – tratamento seguro de interseções;
- VIII – proteção das travessias;
- IX – redução de conflitos;
- X – sinalização adequada;
- XI – conexão entre bairros e centralidades;
- XII – integração com transporte coletivo;
- XIII – integração com áreas de interesse turístico;



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

XIV – consideração das declividades;

XV – segurança em condições climáticas adversas.

XVI – proteção contra conflitos com veículos estacionados;

XVII – tratamento dos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo;

XVIII – adequação da infraestrutura às condições de drenagem e declividade locais.

ANEXO IV

DIRETRIZES PARA MICROMOBILIDADE COMPARTILHADA

Os operadores deverão, conforme o instrumento jurídico aplicável:

I – manter frota em condições seguras;

II – impedir a utilização de equipamentos com defeitos relevantes;

III – manter sistema de atendimento ao usuário;

IV – disponibilizar orientações de segurança;

V – recolher equipamentos que obstruam acessibilidade;

VI – recolher equipamentos em situação de risco;

VII – manter registros de manutenção;

VIII – disponibilizar dados agregados necessários ao planejamento;

IX – respeitar áreas de exclusão ou restrição;



X – implementar medidas de geofencing quando determinadas pela regulamentação;

XI – possuir protocolo para eventos extremos;

XII – cooperar com os órgãos municipais em situações de emergência.

ANEXO V

INDICADORES MUNICIPAIS DE SEGURANÇA

Sempre que houver dados disponíveis, serão acompanhados:

1. número absoluto de sinistros;
2. sinistros por 100.000 deslocamentos;
3. sinistros por quilômetro percorrido;
4. sinistros envolvendo pedestres;
5. sinistros em áreas R3;
6. sinistros em áreas R4;
7. conflitos em travessias;
8. ocorrências em áreas escolares;
9. ocorrências em áreas de elevada declividade;
10. tempo médio de retirada de equipamentos em situação de risco;
11. percentual de conformidade de estacionamento;
12. número de ocorrências de não conformidade por operador, segundo critérios definidos em regulamentação.”
13. cobertura de infraestrutura segura;
14. evolução dos pontos críticos;
15. desempenho das intervenções implantadas.



ANEXO VI

PRINCÍPIOS OPERACIONAIS DO MARCO MUNICIPAL

1. Vida antes da fluidez

Nenhuma decisão de mobilidade deverá priorizar a fluidez quando isso representar risco desproporcional à vida ou à integridade física.

2. Pedestre antes da conveniência operacional

A utilização do espaço público por equipamentos de micromobilidade não poderá transferir para o pedestre o custo da organização do sistema.

3. Velocidade compatível com o ambiente

A velocidade deverá ser determinada não apenas pela capacidade técnica do equipamento, mas principalmente pelas características do local.

4. Declividade é risco

Nas condições topográficas de Bento Gonçalves, a inclinação deverá ser tratada como variável efetiva de segurança viária.

5. Tecnologia subordinada à segurança

Geofencing, limitação eletrônica, aplicativos e demais tecnologias deverão ser utilizados para reduzir riscos e não apenas para otimizar a operação.

6. Decisão baseada em evidências

A regulamentação deverá evoluir conforme os dados demonstrarem o comportamento real da circulação.

7. Prevenção antes da punição



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

A engenharia, a educação, a sinalização e a organização do espaço deverão ser utilizadas prioritariamente para evitar sinistros.

8. Correção dos pontos críticos

Locais classificados como R3 ou R4 deverão receber prioridade na atuação municipal.

9. Responsabilidade compartilhada

Usuários, operadores, Poder Público e demais agentes deverão contribuir para a segurança do sistema.

10. Revisão permanente

O sistema deverá ser capaz de adaptar-se à evolução tecnológica, aos novos equipamentos, aos padrões de circulação e às mudanças urbanas.

Gabinete do Prefeito, aos onze dias do mês de setembro do ano de dois mil e vinte e seis.

AMARILDO LUCATELLI

Prefeito Municipal



Estado do Rio Grande do Sul
CÂMARA MUNICIPAL DE BENTO GONÇALVES
Palácio Presidente Ernesto Geisel

Bento Gonçalves, 11 de setembro de 2026.

- assinado eletronicamente -
Vereador Postal I PL
Vereador



Assinado com senha por SIDNEI POSTAL.
Documento Nº: 219575-1085 - consulta à autenticidade em
<https://siga.bentogoncalves.rs.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=219575-1085>



CMBGIND202601017A