



PROJETO DE LEI EM Nº 033/2026

Altera a Lei nº 9.330 de 2024, que dispõe sobre o uso e ocupação do solo no município de Divinópolis.

Art. 1º O art. 39-B da Lei nº 9.330/24 passa a vigorar acrescido do paragrafo único, com a seguinte redação:

“Art. 39-B (...)

.....

Paragrafo único: Na hipótese de comprovada impossibilidade técnica ou urbanística, para a implantação total ou parcial das vagas exigidas, no próprio imóvel correspondente ao empreendimento, admitir-se-á, alternativamente, uma das seguintes medidas mitigatórias:

a) disponibilização permanente de vagas em imóvel diverso, localizado em raio máximo de até 200 m (duzentos metros) do empreendimento, admitindo-se distância de até 500 m (quinhentos metros), mediante laudo técnico que comprove condições adequadas de acessibilidade, segurança, sinalização e efetiva utilização das vagas, em estacionamento privado regularmente licenciado ou em imóvel legalmente adaptado para essa finalidade;

b) recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana, nos termos desta Lei.”

Art. 2º A Lei nº 9.330/24 passa a vigorar acrescida do art. 39-C, com a seguinte redação:

“Art. 39-C. Fica instituída a Contrapartida de Mobilidade Urbana, de natureza compensatória e não tributária, devida ao Município como forma de compensação dos impactos viários, decorrentes da impossibilidade técnica ou urbanística para a implantação das vagas de estacionamento exigidas.

§ 1º A Contrapartida de Mobilidade Urbana será devida a partir da concessão, renovação ou regularização do alvará de funcionamento, conforme o caso, e será recolhida anualmente, com vencimento em 30 de abril do exercício subsequente

§ 2º A Contrapartida de Mobilidade Urbana será devida por cada vaga não implantada, aplicando-se, no primeiro exercício de cobrança, o valor proporcional ao período compreendido entre a data da concessão,



renovação ou regularização do alvará e do respectivo vencimento, e integralmente nos exercícios subsequentes.

§ 3º A Contrapartida de Mobilidade Urbana deverá ser fixada com base nos seguintes valores:

I – para edificações com uso preexistente à data de publicação desta Lei:

- a) vaga para motocicleta: 1,5 UPFMD por vaga, ao ano;
- b) vaga para veículo leve e táxi: 5,5 (cinco vírgula cinco) UPFMD por vaga, ao ano;
- c) vaga para veículo utilitário e veículo de emergência (ambulância): 24,5 UPFMD por vaga, ao ano;
- d) vaga de curta duração: 24,5 UPFMD por vaga, ao ano;
- e) vaga para Veículo Urbano de Carga (VUC): 25,0 UPFMD por vaga, ao ano;
- f) vaga para veículo de carga leve: 30,5 UPFMD por vaga, ao ano;
- g) vaga para veículo de carga média: 45,5 UPFMD por vaga, ao ano;
- h) vaga para veículo de carga grande: 50,0 UPFMD por vaga, ao ano;
- i) vaga para ônibus: 55,0 UPFMD por vaga, ao ano.

II – para edificações irregulares implantadas após a vigência desta Lei, executadas sem o atendimento das exigências mínimas de vagas de estacionamento, os valores previstos no inciso I serão aplicados em triplo, por vaga não implantada.

§ 4º O estabelecimento comercial não enquadrado como Polo Gerador de Viagens (PGVs) que, por necessidade operacional, requeira vaga de carga e descarga ou vaga destinada a veículo de emergência (ambulância, bombeiros ou polícia) e não disponha de área própria para sua implantação, ficará sujeito ao recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana, por vaga não implantada, observados os seguintes critérios:

I – para vaga de carga e descarga, aplicar-se-á o valor previsto na alínea “e” do inciso I (vaga para Veículo Urbano de Carga – VUC);

II – para vaga destinada a veículo de emergência, aplicar-se-á o valor previsto na alínea “c” do inciso I (vaga para veículo utilitário e de emergência).

III – para vaga de embarque e desembarque, aplicar-se-á o valor previsto na alínea “d” do inciso I (vaga de curta duração).

§ 5º Para fins de cálculo da Contrapartida prevista no § 4º, considera-se, para cada vaga, a dimensão técnica mínima de 2,20 m × 10,00 m, ou outra que venha a ser definida em regulamento pelo órgão municipal de trânsito.

§ 6º Os recursos arrecadados com a Contrapartida de Mobilidade Urbana deverão ser obrigatoriamente vinculados a ações, obras, projetos e serviços voltados à mobilidade urbana, segurança viária e melhoria do sistema viário municipal, na forma de regulamento.



§ 7º As vagas de curta duração, embarque e desembarque ou de carga e descarga implantadas em via pública pelo órgão municipal de trânsito e transportes, ainda que vinculadas a Polos Geradores de Viagens, não geram direito adquirido, não se caracterizam como exclusivas e não ensejam presunção de gratuidade permanente.

§ 8º As vagas referidas no § 7º que tenham sido implantadas anteriormente à vigência desta Lei, sem ônus ao empreendedor, passam a sujeitar-se à Contrapartida de Mobilidade Urbana, observado o prazo de adaptação de 12 (doze) meses, contados da regulamentação desta Lei, para:

I – implantar as vagas exigidas no interior do lote, quando tecnicamente viável; ou

II – adequar-se ao recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana correspondente.

§ 9º Findo o prazo previsto no § 8º, o recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana passará a ser obrigatório, independentemente da data de implantação da vaga em via pública.

§ 10. Ficam isentos do recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana os Polos Geradores de Viagens vinculados:

I – à Administração Pública Direta e Indireta da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios;

II – a entidades privadas sem fins lucrativos, devidamente declaradas de utilidade pública ou reconhecidas como de relevante interesse social, assistencial, educacional ou de saúde, desde que:

- a) não explorem atividade econômica com fins lucrativos;
- b) comprovem documentalmente sua natureza jurídica e finalidade institucional;
- c) sejam assim reconhecidas pelo órgão municipal competente.

§ 11. À isenção prevista no § 10 aplica-se o seguinte:

I - não afasta a obrigatoriedade de apresentação de estudos técnicos de impacto viário, nem impede a exigência de medidas mitigadoras ou operacionais, quando necessárias à segurança e à fluidez do trânsito;

II - não gera direito adquirido e poderá ser revista caso haja alteração na natureza jurídica, na finalidade institucional ou no padrão de funcionamento do empreendimento;

III - não se aplica aos empreendimentos que, embora formalmente constituídos como entidades sem fins lucrativos, exerçam atividade econômica regular, com cobrança de contraprestação financeira, ainda que revertida integralmente para suas atividades institucionais.

§ 12. Para fins do disposto no inciso III do § 11, considera-se atividade econômica regular aquela exercida de forma contínua, organizada e



remunerada, ainda que sob a forma de mensalidades, taxas, contribuições ou valores equivalentes.

§ 13. A Contrapartida de Mobilidade Urbana está vinculada exclusivamente ao uso do empreendimento e à sua classificação como Polo Gerador de Viagens, não se caracterizando como obrigação permanente do imóvel.

§ 14. Cessada a atividade que caracterize o empreendimento como Polo Gerador de Viagens, ou alterado o uso para atividade que não se enquadre nessa classificação, cessará a obrigação de recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana, mediante comprovação em procedimento administrativo próprio.

§ 15. A cessação da obrigação dependerá de vistoria técnica ou ato administrativo formal do órgão municipal competente, atestando a efetiva alteração do uso e do funcionamento do empreendimento.

§ 16. A Contrapartida de Mobilidade Urbana, sob natureza de compensação financeira, não constitui crédito tributário, não se configurando como taxa, imposto ou contribuição, nem substitui outras obrigações urbanísticas, ambientais ou viárias previstas na legislação vigente.

§ 17. As vagas implantadas em via pública poderão ser suprimidas, remanejadas ou ter seu uso alterado a qualquer tempo, por decisão técnica do órgão municipal de trânsito e transportes, sem direito a indenização ou compensação ao empreendedor.

§ 18. Nos casos de atividades temporárias, sazonais ou intermitentes, o decreto de regulamentação poderá estabelecer critérios diferenciados ou proporcionais para o recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana.”

Art. 3º O art. 43 da Lei nº 9.330/24 passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 43. As edificações existentes que não atendam às exigências mínimas de vagas de estacionamento poderão continuar em operação e ter seus alvarás renovados, desde que recolham anualmente a Contrapartida de Mobilidade Urbana relativa às vagas faltantes, nos termos do art. 39-C.

§ 1º O disposto no *caput* não se aplica quando ocorrer:

I - ampliação da área construída superior a 25% (vinte e cinco por cento);

II - mudança de uso que caracterize a edificação como Polo Gerador de Viagens;

III - regularização ou modificação que altere significativamente a demanda por vagas de estacionamento.

§ 2º Nos casos em que não for tecnicamente viável atender às exigências mínimas de vagas, o interessado deverá apresentar laudo técnico fundamentado, assinado por profissional legalmente habilitado,



acompanhado da respectiva Anotação ou Registro de Responsabilidade Técnica, comprovando a impossibilidade de adequação.

§ 3º Considera-se edificação existente aquela cuja construção tenha sido concluída ou devidamente licenciada até a data de publicação desta Lei.”

Art. 4º A Lei nº 9.330/24 passa a vigorar acrescida do artigo 46-A, com a seguinte redação:

“Art. 46-A. Os projetos de edificações, ampliações, regularizações ou mudanças de uso que possam se caracterizar como Polos Geradores de Viagens (PGVs) estarão sujeitos à análise prévia do órgão municipal de trânsito e transportes, observados os documentos, procedimentos e prazos estabelecidos neste artigo.

§ 1º Fica instituída a Anuência Prévia de Trânsito – Condicionada, a ser emitida pelo órgão municipal de trânsito e transportes, nos termos do art. 93 do Código de Trânsito Brasileiro, como etapa preliminar para a tramitação urbanística de empreendimentos que possam se caracterizar como Polos Geradores de Viagens, para fins de viabilização da tramitação do projeto junto aos demais órgãos municipais.

§ 2º A Anuência Prévia de Trânsito – Condicionada consistirá em parecer técnico preliminar, destinado a verificar a viabilidade viária mínima do empreendimento, contemplando, no mínimo:

I – o dimensionamento preliminar das vagas de estacionamento, circulações e sistema interno;

II – os acessos veiculares e de pedestres;

III – as áreas de carga e descarga e de embarque e desembarque;

IV – a inserção do empreendimento no sistema viário do entorno.

§ 3º A Anuência Prévia de Trânsito – Condicionada:

I – não substitui a aprovação definitiva do projeto de trânsito;

II – não autoriza o início do funcionamento da atividade;

III – não autoriza a emissão de Habite-se ou de Alvará de Funcionamento;

IV – não gera direito adquirido, expectativa de direito ou presunção de aprovação final do projeto.

§ 4º A Anuência Prévia de Trânsito – Condicionada deverá ser emitida no prazo máximo de 10 (dez) dias úteis, contados da data do protocolo da documentação mínima exigida.

§ 5º Após a emissão da Anuência Prévia de Trânsito – Condicionada, o interessado deverá apresentar o projeto de trânsito definitivo e a documentação técnica complementar exigida, cabendo ao órgão municipal de trânsito e mobilidade urbana o prazo de até 45 (quarenta e cinco) dias corridos, contados do protocolo completo, para a análise técnica conclusiva.

§ 6º Constatada a necessidade de ajustes, complementações ou correções no projeto, o interessado será notificado para promovê-las no prazo de 15 (quinze) dias corridos, contados da ciência da notificação, cabendo ao órgão municipal de trânsito e transportes igual prazo para nova análise após a reapresentação.

§ 7º O não atendimento das correções solicitadas no prazo estabelecido implicará o arquivamento do processo, sem prejuízo de novo protocolo pelo interessado.

§ 8º Todas as manifestações técnicas e decisões proferidas pelo órgão municipal de trânsito e transportes deverão ser expressamente motivadas, de forma clara, objetiva e fundamentada, indicando os critérios técnicos adotados.

§ 9º. Os prazos previstos neste artigo poderão ser suspensos uma única vez, mediante justificativa técnica expressa, quando houver necessidade de diligências externas, pareceres de outros órgãos ou complementações documentais relevantes.

§ 10. Eventual desatendimento do prazo fixado no § 6º implicará a aprovação tácita.”

Art. 5º O Anexo IV da Lei nº 9.330/24 passa a vigorar com as seguintes alterações:

“ANEXO IV

ANEXO IV: ÁREAS DE ESTACIONAMENTO			3.1. Polo Gerador de Viagens				
Categoria de Uso	Grau de Classificação	Porte	Vagas auto	C/D	E/D	Moto	Bicicleta ¹
Centro de Compras e Serviços (shoppings centers e galerias comerciais)	MICROPOLO	$1.500\text{m}^2 \leq \text{AEC} \leq 2.500\text{m}^2$	01 / 35m²	1 VUC + 1 carga leve	1 vaga	15%	10%
	PGV1	$2.500\text{m}^2 < \text{AEC} \leq 5.000\text{m}^2$	01 / 30m²	2 carga leve	2vagas	15%	10%
	PGV2	$\text{AEC} > 5.000\text{m}^2$	01 / 25m ²	3 carga leve + 1 carga médio	3 vagas (prever local para táxi)	15%	10%
Edifício comercial / loja de departamentos (magazines) / lojas especializadas (conveniências, farmácias, tabacarias, dentre outros)	MICROPOLO	$500\text{m}^2 \leq \text{AEC} \leq 1.500\text{m}^2$	01 / 55m ²	1VUC	-	15%	10%
	PGV1	$1.500\text{m}^2 < \text{AEC} \leq 3.000\text{m}^2$	01 / 50m ²	1 carga médio	-	15%	10%
	PGV2	$\text{AEC} > 3.000\text{m}^2$	01 / 45m²	1 carga médio	-	15%	10%
Supermercado, hipermercado, hortomercado, mercearia e similares	MICROPOLO	$1.500\text{m}^2 \leq \text{AEC} \leq 2.000\text{m}^2$	01 / 35m ²	2 carga médio	-	15%	10%
	PGV1	$2.000\text{m}^2 < \text{AEC} \leq 3.000\text{m}^2$	01 / 35m ²	2 cargas leve + 2 carga médio	-	15%	10%
	PGV2	$\text{AEC} > 3.000\text{m}^2$	01 / 30m²	4 carga médio + 1 carga grande	-	15%	10%



Entrepósitos, terminais de carga e passageiros, armazéns e depósitos (transbordo e movimentação de mercadorias ou pessoas para redistribuição ou embarque)	MICROPOLO	$3.000\text{m}^2 \leq \text{AEC} \leq 3.500\text{m}^2$	01/ 35m ²	2cargaleve	-	20%	20%
	PGV1	$3.500\text{m}^2 < \text{AEC} \leq 4.000\text{m}^2$	01 / 30m²	2 carga leve + 1 utilitário	-	20%	20%
	PGV2	$\text{AEC} > 4.000\text{m}^2$	01 / 25m ²	2 carga leve + 2 utilitários	-	20%	20%
Escritórios e edificações destinadas à prestação de serviços com área edificada superior a 6.000 m ²	MICROPOLO	$6.000\text{m}^2 \leq \text{AEC} \leq 7.500\text{m}^2$	01 / 50m ²	2 carga médio	2 vagas	15%	10%
	PGV1	$7.500\text{m}^2 < \text{AEC} \leq 9.000\text{m}^2$	01 / 45m²	2 carga médio	3 vagas (prever local para táxi)	15%	10%
	PGV2	$\text{AEC} > 9.000\text{m}^2$	01 / 40m²	2 carga médio	4 vagas (prever local para táxi)	15%	10%
(...)							
Hospital / maternidade / pronto-socorro / ambulatório e posto de saúde / clínica médica (com internação)	MICROPOLO	≤ 50 leitos	1 vaga / 1 leito	1 carga leve + ambulância conforme Resolução RDC	2 vagas	10%	5%
	PGV1	$51 \leq \text{leitos} \leq 200$	1 vaga / 1,5 leito	1 carga médio + ambulância conforme Resolução RDC	3 vagas (prever local para táxi)	10%	5%
	PGV2	> 200 leitos	1 vaga / 2 leitos	2 carga médio + ambulância conforme Resolução RDC	4 vagas (prever local para táxi)	10%	5%
(...)"							

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se os §§ 6º, 7º, 8º, 9º, 10, 11 e 12 do art. 46 da Lei nº 9.330/24.

Divinópolis, 16 de abril de 2026.

(assinado eletronicamente)

Janete Aparecida Silva

Prefeita Municipal

(assinado eletronicamente)

Leandro Luiz Mendes

Procurador-geral do Município



OFÍCIO EM Nº. 048/2026
Divinópolis, abril de 2026

Excelentíssimo Senhor
Vereador Israel da Farmácia
DD Presidente da Câmara Municipal de Divinópolis

Senhor Presidente:

A Proposição de Lei que ora temos a elevada honra de encaminhar a V. Exa. a fim de se submeter à apreciação e soberana deliberação dessa colenda Casa Legislativa, "*Altera a Lei nº 9.330 de 2024, que dispõe sobre o uso e ocupação do solo no município de Divinópolis*".

JUSTIFICATIVA

Nobres vereadores, o projeto de lei ora apresentado decorre da necessidade de aperfeiçoamento da legislação urbanística municipal, a partir do dinamismo ao qual nos deparamos frente às demandas recorrentes identificadas na rotina administrativa dos órgãos técnicos responsáveis pela análise de empreendimentos e licenciamento urbano, bem como de inconsistências práticas observadas na aplicação da norma vigente. Tais situações têm gerado dúvidas interpretativas, divergências procedimentais e insegurança jurídica tanto para a Administração Pública quanto para os empreendedores e profissionais envolvidos na aprovação de projetos.

Nesse contexto, o projeto tem como objetivo promover maior clareza normativa e aprimorar os instrumentos de gestão da mobilidade urbana, estabelecendo critérios mais objetivos quanto ao dimensionamento de vagas de estacionamento, ao tratamento de empreendimentos com múltiplos usos e à análise de atividades classificadas como Polos Geradores de Viagens.

Entre os principais avanços propostos, destaca-se a previsão de mecanismos que permitam soluções técnicas alternativas quando houver comprovada impossibilidade urbanística ou física de implantação integral das vagas exigidas no interior do lote. Nessas hipóteses, a legislação passa a admitir, de forma regulamentada, a utilização de vagas externas em raio previamente definido ou, alternativamente, o recolhimento da Contrapartida de Mobilidade Urbana.

A Contrapartida de Mobilidade Urbana, instituída pelo presente projeto, possui natureza compensatória e não tributária, constituindo instrumento destinado à mitigação dos impactos viários decorrentes da implantação e funcionamento de empreendimentos que geram significativa demanda de circulação de pessoas e veículos. Os recursos arrecadados serão obrigatoriamente vinculados a ações, obras, projetos e serviços voltados à mobilidade urbana, segurança viária e melhoria do sistema viário municipal, garantindo que os impactos gerados pelos empreendimentos sejam compensados por investimentos diretos na infraestrutura urbana.

Outro ponto relevante do projeto é a instituição da Anuência Prévia de Trânsito – Condicionada, mecanismo técnico que permitirá ao órgão municipal de trânsito analisar preliminarmente a viabilidade viária de empreendimentos potencialmente classificados como Polos Geradores de Viagens. Tal medida visa conferir maior previsibilidade ao processo de



aprovação de projetos, reduzindo retrabalhos administrativos, prevenindo incompatibilidades urbanísticas e garantindo que aspectos relacionados à circulação viária sejam considerados desde as etapas iniciais do licenciamento.

Além disso, o projeto promove ajustes no Anexo IV da Lei nº 9.330/2024, atualizando parâmetros técnicos relacionados ao dimensionamento de vagas de estacionamento e às exigências para determinados tipos de empreendimentos, adequando-os à realidade urbana do Município e às boas práticas de planejamento da mobilidade.

Importante destacar que as alterações propostas estão alinhadas às diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), especialmente no que se refere ao princípio da proporcionalidade entre o impacto gerado pelo empreendimento e as medidas mitigadoras exigidas pelo Poder Público, bem como à integração entre as políticas de uso do solo e de mobilidade urbana.

A proposta também fortalece a segurança jurídica dos procedimentos administrativos, estabelece critérios técnicos mais claros para análise de empreendimentos e contribui para a compatibilização entre o desenvolvimento urbano e a capacidade de suporte do sistema viário municipal.

Por fim, cumpre registrar que o estudo técnico que fundamenta as alterações ora propostas foi previamente submetido à análise da Comissão Municipal de Uso e Ocupação do Solo, que deliberou favoravelmente à iniciativa, reconhecendo a pertinência das medidas para o aprimoramento da legislação urbanística do Município.

Diante do exposto, entendendo tratar-se de medida que contribui para o ordenamento do crescimento urbano, para a melhoria da mobilidade e para o fortalecimento da segurança jurídica dos processos de licenciamento, contamos com o apoio dos nobres vereadores para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sendo assim, rogamos, pois a pronta atenção na análise do Projeto em tela, que com certeza, obterá desse nobre e esclarecido Legislativo, a sábia e merecida aprovação.

Cordialmente,

(assinado eletronicamente)

Janete Aparecida Silva

Prefeita Municipal

Assinantes

**Leandro Luiz Mendes**

Assinou em 16/04/2026 às 15:09:01 com o certificado avançado da Betha Sistemas e possui a identidade verificada com o CPF ***.214.256-**

Eu, Leandro Luiz Mendes, estou ciente das normas descritas na Lei nº 14.063/2020, no que se refere aos tipos de assinaturas consideradas como válidas para a prática de atos e interações pelos Entes Públicos.

**Janete Aparecida Silva**

Assinou em 11/05/2026 às 10:49:01 com Certificado Digital Qualificado, emitido em nome de JANETE APARECIDA SILVA com o CPF ***.202.836-**, nos termos do § 1º do art. 10 da Medida Provisória nº 2.200-2, de 24 de agosto de 2001.

Eu, Janete Aparecida Silva, estou ciente das normas descritas na Lei nº 14.063/2020, no que se refere aos tipos de assinaturas consideradas como válidas para a prática de atos e interações pelos Entes Públicos.

Veracidade do documento



Documento assinado digitalmente.

Verifique a veracidade utilizando o QR Code ao lado ou acesse o site **verificador-assinaturas.plataforma.betha.cloud** e insira o código abaixo:

OXZ**GRL****59X****VP7**