



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Deputado Federal MARANGONI

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 1.934, DE 2021

Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, para incluir parklets no conteúdo do Plano de Mobilidade Urbana.

Autor: Deputado CÁSSIO ANDRADE

Relator: Deputado MARANGONI

I - RELATÓRIO

O ilustre Deputado Cássio Andrade propõe, por meio do projeto de lei em epígrafe, a inclusão, dentre os temas que devem ser contemplados nos Planos de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a instalação do chamado “parklet”, que vem a ser o “mobiliário urbano de caráter público e temporário geralmente instalado em paralelo à pista de rolamento de veículos, de maneira a aumentar o passeio público, com vistas a prover estruturas para o conforto e conveniência dos cidadãos, como bancos, mesas e cadeiras, floreiras, guarda-sóis, paraciclos e outros componentes reservados a manifestações culturais e à recreação, permanência, ao descanso e ao convívio de pessoas”.

O autor justifica proposição argumentando que a implantação de parklets nas cidades favorecem o uso das cidades pelos pedestres e do transporte não motorizado, na medida em que ““dão vida à cidade, aos percursos do nosso dia a dia, criam espaços bonitos e agradáveis em meio à selva de pedra, fazendo-nos ter vontade de andar a pé”.

A matéria foi distribuída às Comissões de Desenvolvimento Urbano e Constituição e Justiça e de Cidadania. A proposição tramita em regime ordinário e está sujeita à apreciação conclusiva das Comissões.

No prazo regimental não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.

II – VOTO DO RELATOR

Não há dúvida de que estimular a locomoção a pé ou o uso de veículos não motorizados nas cidades é uma medida inteligente, que produz muitos benefícios.





CÂMARA DOS DEPUTADOS Deputado Federal MARANGONI

Por exemplo: caminhar e andar de bicicleta, promove uma atividade física regular, o que contribui para uma vida mais saudável. Aumentar a quantidade de atividade física na rotina diária pode ajudar a reduzir o risco de doenças crônicas, como obesidade, diabetes tipo 2 e doenças cardíacas. Além disso, caminhar e andar de bicicleta também podem melhorar o bem-estar mental, reduzir o estresse e melhorar o humor.

Valorizar o transporte não-motorizado reduz a dependência de veículos movidos a combustíveis fósseis, o que diminui a emissão de gases de efeito estufa e a poluição do ar. Isso contribui para melhorar a qualidade do ar, reduzir a poluição sonora e minimizar os impactos negativos no meio ambiente. Além disso, o aumento do uso de bicicletas e a promoção de infraestruturas amigáveis aos pedestres ajudam a preservar áreas verdes e reduzir a necessidade de estacionamentos e vias largas.

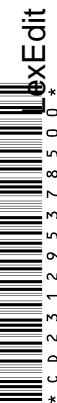
Ao valorizar o pedestre e o transporte não-motorizado, as cidades se tornam mais acessíveis para todos. Pessoas com mobilidade reduzida, idosos e crianças podem se locomover com mais facilidade em áreas com infraestruturas adaptadas, como calçadas bem conservadas, rampas de acesso, faixas de pedestres adequadas e sinalização clara. Isso promove a inclusão social e melhora a qualidade de vida dessas populações.

Ao optar pelo transporte não-motorizado, as pessoas têm mais oportunidades de interagir com os outros e estabelecer conexões sociais. Ao caminhar pelas ruas ou andar de bicicleta, é mais provável que as pessoas conversem entre si, interajam com os comerciantes locais e participem de eventos comunitários. Isso fortalece o senso de comunidade, cria laços sociais e melhora a qualidade de vida geral.

A valorização do transporte não-motorizado ajuda a diminuir o congestionamento do tráfego nas áreas urbanas. Ao promover infraestruturas adequadas para pedestres e ciclistas, as pessoas são incentivadas a utilizar esses modos de transporte em vez de carros particulares. Isso reduz o número de veículos nas estradas, diminui os engarrafamentos e melhora a fluidez do trânsito.

O transporte não-motorizado pode ter impactos econômicos positivos nas cidades. Ao reduzir o uso de veículos particulares, há uma diminuição nos gastos com combustível e estacionamento. Além disso, o incentivo ao uso de bicicletas pode impulsionar a indústria local de produção e manutenção de bicicletas, criando empregos e estimulando a economia local.

Um parklet, como explica o autor da proposição em comento, é uma intervenção urbana que consiste na conversão de uma ou mais vagas de estacionamento em espaços públicos temporários e multifuncionais. Geralmente, os parklets são construídos em áreas urbanas densas, onde o espaço público é





CÂMARA DOS DEPUTADOS Deputado Federal MARANGONI

limitado, e têm o objetivo de oferecer um local de descanso, convívio e lazer para as pessoas.

Os parklets são projetados como extensões das calçadas, utilizando plataformas elevadas que nivelam o piso com a calçada adjacente. Eles são geralmente equipados com bancos, mesas, cadeiras, jardins, guarda-sóis e outros elementos que proporcionam conforto e comodidade aos usuários. Além disso, podem incluir elementos como instalações artísticas, bicicletários e áreas para prática de exercícios físicos.

Esses espaços são destinados ao uso público e são administrados e mantidos pela prefeitura ou por organizações locais. Os parklets são instalados temporariamente e geralmente têm um prazo determinado, podendo ser removidos ou relocados posteriormente.

Essas intervenções urbanas são consideradas uma estratégia de urbanismo tático, permitindo que as cidades testem soluções temporárias e observem os impactos antes de realizar mudanças mais permanentes na infraestrutura urbana. Os parklets são populares em diversas cidades ao redor do mundo como uma forma de melhorar a qualidade de vida urbana, proporcionando espaços públicos de convivência e recreação.

A proposta em análise, portanto, tem méritos indiscutíveis e merece prosperar na Casa.

Em face do exposto, votamos pela **aprovação do Projeto de Lei nº 1.934, de 2021.**

Sala da Comissão, de de 2023.

Deputado **MARANGONI**
Relator

