



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 1.934-A, DE 2021** **(Do Sr. Cássio Andrade)**

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; tendo parecer da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, com substitutivo (relator: DEP. MARANGONI).

**DESPACHO:**  
ÀS COMISSÕES DE:  
DESENVOLVIMENTO URBANO E  
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

**APRECIÇÃO:**  
Proposição Sujeita à Apreciação Conclusiva pelas Comissões - Art. 24 II

### **S U M Á R I O**

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Substitutivo oferecido pelo relator
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

## PROJETO DE LEI Nº , DE 2021

(Do Sr. CÁSSIO ANDRADE)

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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei altera o art. 24 da 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.

Art. 2º A Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art 4º .....

.....  
XIV – parklet: 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” (NR)

“Art. 24. ....

.....  
XII – as áreas em vias públicas destinadas a parklets.  
.....” (NR)

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cássio Andrade  
Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216072783400>



## JUSTIFICAÇÃO

A Lei nº 12.587/2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, muito tem contribuído para a melhoria de questões relativas à mobilidade urbana, trazendo mais segurança e qualidade ao espaço urbano das cidades brasileiras.

Nesse contexto, podemos citar como grande avanço na legislação brasileira o disposto no art. 24, que trata do Plano de Mobilidade Urbana. Ele é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes dispostos na Lei nº 12.587/2012, entre outros, por exemplo, as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas, a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados, e a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade.

Portanto, no decorrer do texto dessa Lei, percebemos que a questão do pedestre e da ocupação das vias com a valorização do transporte não motorizado é crucial.

Entretanto, entendemos que, para esse tipo de prioridade ser efetivado na prática, nas diferentes realidades dos Municípios do Brasil, é preciso que se incluam os *parklets* no conteúdo desses planos.

Nesse sentido, queremos propor por meio deste projeto de lei a inserção de um inciso no citado artigo, de forma a assegurar que os *parklets* façam parte do cotidiano das cidades brasileiras.

Destacamos que os *parklets* “surgiram em São Francisco, nos Estados Unidos, em 2005, com o objetivo de gerar uma discussão sobre a igualdade do uso do solo. No Brasil, o conceito surgiu em 2012 e o primeiro *parklet* foi instalado no ano seguinte. Em síntese, são minipraças que ocupam o lugar de uma ou duas vagas de estacionamento em vias públicas. São uma extensão da calçada que funcionam como um espaço público de lazer e convivência para qualquer um que passar por ali. Podem possuir



bancos, mesas, palcos, floreiras, lixeiras, paraciclos, entre outros elementos de conforto e lazer”.<sup>1</sup>

Ademais, “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. Os *parklets* fazem um convite a alma, na cidade que a suprime em meio a tanto caos. Trazem a essência da cidade em um pequeno espaço, que pode servir para uma pausa, para um descanso, para encontrar um amigo, ler um livro, e principalmente, não servir a nada disso e a tantas outras coisas, essa é a beleza da democracia do espaço público.”<sup>2</sup>

Esclarecemos que os planos de mobilidade são de responsabilidade dos Municípios, assim como o são os planos diretores. Portanto, são esses entes os competentes para estabelecerem as demais regras relativas aos *parklets*, como qualquer tipo de detalhamento. Além disso, cabe observarmos que o País possui realidades muito diversas nas suas várias regiões.

São esses os fundamentos que abrigam a presente iniciativa, formulada com o objetivo de aprimorar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, razão pela qual temos a convicção de que contaremos com o apoio de nossos Pares para a aprovação da proposição.

Sala das Sessões, em 25 de maio de 2021.

Deputado CÁSSIO ANDRADE  
PSB-PA



1 <https://soulurbanismo.com.br/o-que-e-parklet-2/>. Acesso em: 10 maio 2021.

2 <https://soulurbanismo.com.br/o-que-e-parklet-2/>. Acesso em: 10 maio 2021.

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Cássio Andrade

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD216072783400>



**LEGISLAÇÃO CITADA ANEXADA PELA**  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa - CELEG  
Serviço de Tratamento da Informação Legislativa - SETIL  
Seção de Legislação Citada - SELEC

**LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012**

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

**A PRESIDENTA DA REPÚBLICA**

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I**  
**DISPOSIÇÕES GERAIS**

.....

**SEÇÃO I**  
**DAS DEFINIÇÕES**

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se:

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

III - acessibilidade: facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;

IV - modos de transporte motorizado: modalidades que se utilizam de veículos automotores;

V - modos de transporte não motorizado: modalidades que se utilizam do esforço humano ou tração animal;

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;

VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não aberto ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda;

VIII - transporte público individual: serviço remunerado de transporte de passageiros aberto ao público, por intermédio de veículos de aluguel, para a realização de viagens individualizadas;

IX - transporte urbano de cargas: serviço de transporte de bens, animais ou mercadorias;

X - transporte remunerado privado individual de passageiros: serviço remunerado de transporte de passageiros, não aberto ao público, para a realização de viagens individualizadas ou compartilhadas solicitadas exclusivamente por usuários previamente cadastrados em aplicativos ou outras plataformas de comunicação em rede. [\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.640, de 26/3/2018\)](#)

XI - transporte público coletivo intermunicipal de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos;

XII - transporte público coletivo interestadual de caráter urbano: serviço de transporte público coletivo entre Municípios de diferentes Estados que mantenham contiguidade nos seus perímetros urbanos; e

XIII - transporte público coletivo internacional de caráter urbano: serviço de transporte coletivo entre Municípios localizados em regiões de fronteira cujas cidades são definidas como cidades gêmeas.

## **SEÇÃO II**

### **DOS PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA**

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

.....

## **CAPÍTULO V**

### **DAS DIRETRIZES PARA O PLANEJAMENTO E GESTÃO DOS SISTEMAS DE MOBILIDADE URBANA**

.....

Art. 24. O Plano de Mobilidade Urbana é o instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana e deverá contemplar os princípios, os objetivos e as diretrizes desta Lei, bem como:

I - os serviços de transporte público coletivo;

II - a circulação viária;  
 III - as infraestruturas do sistema de mobilidade urbana, incluindo as ciclovias e ciclofaixas; [\*\(Inciso com redação dada pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)  
 IV - a acessibilidade para pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;  
 V - a integração dos modos de transporte público e destes com os privados e os não motorizados;  
 VI - a operação e o disciplinamento do transporte de carga na infraestrutura viária;  
 VII - os polos geradores de viagens;  
 VIII - as áreas de estacionamentos públicos e privados, gratuitos ou onerosos;  
 IX - as áreas e horários de acesso e circulação restrita ou controlada;  
 X - os mecanismos e instrumentos de financiamento do transporte público coletivo e da infraestrutura de mobilidade urbana; e

XI - a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana em prazo não superior a 10 (dez) anos.

§ 1º Ficam obrigados a elaborar e a aprovar Plano de Mobilidade Urbana os Municípios: [\*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

I - com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes; [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

II - integrantes de regiões metropolitanas, regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população total superior a 1.000.000 (um milhão) de habitantes; [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

III - integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo. [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

§ 1º-A. O Plano de Mobilidade Urbana deve ser integrado e compatível com os respectivos planos diretores e, quando couber, com os planos de desenvolvimento urbano integrado e com os planos metropolitanos de transporte e mobilidade urbana. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

§ 2º Nos Municípios sem sistema de transporte público coletivo ou individual, o Plano de Mobilidade Urbana deverá ter o foco no transporte não motorizado e no planejamento da infraestrutura urbana destinada aos deslocamentos a pé e por bicicleta, de acordo com a legislação vigente.

§ 3º [\*\(Revogado pela Medida Provisória nº 906, de 19/11/2019, convertida na Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

§ 4º O Plano de Mobilidade Urbana deve ser elaborado e aprovado nos seguintes prazos: [\*\(Parágrafo com redação dada pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

I - até 12 de abril de 2022, para Municípios com mais de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes; [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

II - até 12 de abril de 2023, para Municípios com até 250.000 (duzentos e cinquenta mil) habitantes. [\*\(Inciso acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

§ 5º O Plano de Mobilidade Urbana deverá contemplar medidas destinadas a atender aos núcleos urbanos informais consolidados, nos termos da Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017. [\*\(Parágrafo acrescido pela Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)

§ 6º [\*\(VETADO na Lei nº 13.683, de 19/6/2018\)\*](#)

§ 7º A aprovação do Plano de Mobilidade Urbana pelos Municípios, nos termos do § 4º deste artigo, será informada à Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos do Ministério do Desenvolvimento Regional. [\*\(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 906, de 19/11/2019, convertida na Lei nº 14.000, de 19/5/2020\)\*](#)

§ 8º Encerrado o prazo estabelecido no § 4º deste artigo, os Municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do próprio plano. *(Parágrafo acrescido pela Medida Provisória nº 906, de 19/11/2019, convertida e com redação dada pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020)*

§ 9º O órgão responsável pela Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá publicar a relação dos Municípios que deverão cumprir o disposto no § 1º deste artigo. *(Parágrafo acrescido pela Lei nº 14.000, de 19/5/2020)*

## CAPÍTULO VI DOS INSTRUMENTOS DE APOIO À MOBILIDADE URBANA

Art. 25. O Poder Executivo da União, o dos Estados, o do Distrito Federal e o dos Municípios, segundo suas possibilidades orçamentárias e financeiras e observados os princípios e diretrizes desta Lei, farão constar dos respectivos projetos de planos plurianuais e de leis de diretrizes orçamentárias as ações programáticas e instrumentos de apoio que serão utilizados, em cada período, para o aprimoramento dos sistemas de mobilidade urbana e melhoria da qualidade dos serviços.

Parágrafo único. A indicação das ações e dos instrumentos de apoio a que se refere o *caput* será acompanhada, sempre que possível, da fixação de critérios e condições para o acesso aos recursos financeiros e às outras formas de benefícios que sejam estabelecidos.

.....  
.....





**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.

O projeto de lei apresentado apresenta um erro de forma, ao passo em que o art. 1º identifica apenas a alteração do art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, sendo que a proposição altera também o art. 4º, devendo ser corrigido.

Em face do exposto, votamos pela **aprovação do Projeto de Lei nº 1.934, de 2021, na forma do Substitutivo que apresentamos.**

Sala da Comissão, de de 2023.

Deputado **MARANGONI**  
Relator





**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Deputado Federal MARANGONI**

**COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO**

**SUBSTITUTIVO AO 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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei 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.

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do inciso XIV, nos seguintes termos:

“Art 4º .....

.....

XIV – parklet: 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”

.....” (NR)

Art. 3º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do inciso XII, nos seguintes termos:

“Art. 24. ....

.....

XII – as áreas em vias públicas destinadas a parklets.

.....” (NR)

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, de de 2023.

Deputado **MARANGONI**  
Relator

Praça dos Três Poderes - Câmara dos Deputados

Gabinete: 609 - Anexo IV - CEP: 70160-900 - Brasília - DF

Telefones: (61) 3215-5609 - Email: [dep.marangoni@camara.gov.br](mailto:dep.marangoni@camara.gov.br)

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Marangoni

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD231299596000>

12

Apresentação: 20/06/2023 09:28:50.687 - CDU  
PRL 2 CDU => PL 1934/2021

PRL n.2





CÂMARA DOS DEPUTADOS

## COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

### PROJETO DE LEI Nº 1.934, DE 2021

#### III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação, com substitutivo do Projeto de Lei nº 1.934/2021, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Marangoni.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Acácio Favacho - Presidente, Carlos Chiodini, Guilherme Boulos e Marangoni - Vice-Presidentes, Adriano do Baldy, Chiquinho Brazão, Denise Pessôa, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Marcelo Lima, Marcos Pollon, Pedro Aihara, Abilio Brunini, Antonio Andrade, Cleber Verde, Max Lemos, Ricardo Maia e Toninho Wandscheer.

Sala da Comissão, em 9 de agosto de 2023.

Deputado ACÁCIO FAVACHO  
Presidente





## SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO AO 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.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei 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.

Art. 2º O art. 4º da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do inciso XIV, nos seguintes termos:

“Art 4º .....

.....

XIV – parklet: 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”

.....” (NR)

Art. 3º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescido do inciso XII, nos seguintes termos:

“Art. 24. ....





.....  
XII – as áreas em vias públicas destinadas a parklets.

.....” (NR)

Art. 4º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 09 de agosto de 2023.

Deputado **ACÁCIO FAVACHO**  
Presidente

