



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

# **PROJETO DE LEI N.º 1.653, DE 2025**

**(Da Sra. Lêda Borges)**

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre os sistemas de corredores estruturantes de transporte de alta capacidade no Plano de Mobilidade Urbana.

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

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

**PUBLICAÇÃO INICIAL**

Art. 137, caput - RICD



**PROJETO DE LEI Nº           , DE 2025**  
(Da Sra. **LÊDA BORGES**)

Altera a Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana, para dispor sobre os sistemas de corredores estruturantes de transporte de alta capacidade no 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 dispor sobre os sistemas de corredores estruturantes de transporte de alta capacidade no Plano de Mobilidade Urbana.

Art. 2º O art. 24 da Lei nº 12.587, de 2012, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 24. ....

I – os serviços de transporte público coletivo, incluindo, quando convenientes e viáveis, sistemas de corredores estruturantes de transporte de alta capacidade sobre trilhos;

.....

§ 10. Na análise dos sistemas de corredores estruturantes de transporte de alta capacidade a que se refere o inciso I, deverão ser consideradas operações urbanísticas a que se refere o Capítulo IX da Lei nº 14.273, de 2021.” (NR)

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





## JUSTIFICAÇÃO

Em cidades de grande porte, regiões metropolitanas e aglomerações urbanas, um dos grandes problemas que compromete a qualidade de vida da população está relacionado à mobilidade urbana. É demasiado o tempo de deslocamento para realização das atividades diárias, principalmente para os cidadãos de renda mais baixa.

Para contornar esse problema, é essencial melhorar a eficiência dos sistemas de transporte público. E isso, para cidades de maior porte, implica o planejamento das redes de transporte e a análise detida a respeito da conveniência de sistemas de corredores estruturantes de transporte de alta capacidade.

Ao transportar mais passageiros por veículo, como ocorre nos sistemas metroviários, é possível reduzir simultaneamente custo de operação e tempo de viagem. As vantagens não param por aí. Ao reduzir o número de usuários do transporte individual, contribuem para diminuir congestionamento, poluição e acidentes de trânsito, tão maléficos para os ocupantes dos veículos envolvidos, assim como para os outros usuários das vias.

Em vista disso, propomos que seja dada atenção especial aos sistemas de transporte de alta capacidade na elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana. A proposição, ao alterar artigo que trata da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana na Lei nº 12.587, de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), coloca no centro da discussão a questão do transporte de alta capacidade, que tem de ser pensado como política de Estado, já que os altos valores despendidos para implementação requerem longo prazo para amortização do capital investido.

A situação atual e a urgente necessidade de contornar o problema foi manifestada pela Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos), em documento de 2018:

*Boa parte dessas questões se deve ao fato de que até hoje as três esferas de governo (salvo algumas exceções) não priorizam investimentos para implantar sistemas de corredores*





*estruturantes de transporte de alta capacidade, imprescindíveis para o atendimento da demanda. Neste modelo, o transporte metroferroviário é a espinha dorsal, integrado tarifária e fisicamente aos outros modais. Se assim fosse, a contrapartida gerada para a qualidade de vida, para a saúde financeira do poder público e a produtividade dos cidadãos e dos setores econômicos teria sido imensa, inclusive se monetizada em R\$. O bom é que ainda há tempo para gerar tais benefícios.*

(...)

*O Brasil, como os países mencionados, precisa agir para equilibrar a oferta e a demanda de transporte de alta capacidade, uma vez que a demanda está em expansão. Um estudo da Confederação Nacional do Transporte (CNT) mostra que a demanda para o transporte metroferroviário cresceu 37,4% em 5 anos. Em 2017, a movimentação no transporte metroviário foi de 2,93 bilhões de passageiros, aumento de 0,7% em relação a 2016. A carência para investimentos é muito grande, sendo que o motivo não é apenas a falta de dinheiro, mas de bons projetos técnicos, algo para o qual uma autoridade metropolitana poderia oferecer boas respostas. Do total de recursos autorizados em 2015 apenas 26,2% foram investidos de fato, aponta a CNT.*

*Isso significa cerca de R\$ 800 milhões de um montante autorizado de R\$ 3,04 bilhões. O dado analisado no estudo da CNT indica falha entre o planejamento dos investimentos em infraestrutura de transporte e a execução governamental. É um problema que se repete nos diferentes modais e que precisa de solução.<sup>1</sup>*

O relato da Associação evidencia a carência no planejamento no que tange os sistemas de corredores estruturantes de transporte de alta capacidade.

É também digno de nota os dispositivos trazidos pela Lei nº 14.273, de 2021, nova Lei das Ferrovias, os quais tratam das operações urbanísticas. Essas operações são realizadas com a intenção de transformações específicas estruturais do território e constituem-se em instrumentos de captura de valor, de modo a viabilizar o financiamento da infraestrutura. O debate dessas questões durante a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana pode fornecer parâmetros e elementos para o plano diretor e o plano de desenvolvimento urbano integrado, visando à operacionalização

<sup>1</sup> Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos). Propostas para o Avanço da Mobilidade Urbana Nacional. Brasília, 2018. Disponível em <<https://anptrilhos.org.br/wp-content/uploads/2019/05/anptrilhos-propostas-avanco-mobilidade-nacional.pdf>>. Acesso em: 1º abr 2025.





dos instrumentos urbanísticos que viabilizem a instalação de infraestruturas ferroviárias em zonas urbanas, compatibilizando ganhos de eficiência no aproveitamento do solo.

Trecho do Parecer proferido na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado Federal ao projeto que deu origem à referida Lei elucida o mecanismo das operações urbanísticas:

*A proposição, por meio de instrumentos urbanísticos já conhecidos internacionalmente, mas pouco empregados no Brasil, como o parcelamento do solo, viabiliza o pleno aproveitamento do entorno das linhas férreas e a captura da valorização por elas gerada, criando meios de autofinanciar os empreendimentos sem a necessidade de significativos aportes financeiros na aquisição de imóveis. Naturalmente, tais operações terão que observar projeto urbanístico e modelo institucional aprovados pelo município e coerentes com seu plano diretor.*

*A lógica adotada é que a valorização imobiliária provocada pelo empreendimento ferroviário contribua para financiar a própria implantação e conservação dessa infraestrutura. Essa engenharia financeira maximiza a função social do imóvel e a criação de valor para a terra, distribuindo equitativamente a riqueza.<sup>2</sup>*

Destacamos ainda a instituição de instrumento pouco conhecido por muitos gestores municipais o qual possibilita à operadora ferroviária “receber receitas advindas de contribuição de melhoria instituída pelo poder público referente a obras e benfeitorias em infraestruturas públicas que executar mediante delegação” (art. 61, § 2º, V).

Dessa forma, ao se instituir na PNMU, a discussão acerca dos corredores estruturantes, criamos mais um elo de ligação entre o planejamento da mobilidade e a política urbana, no tocante tanto a seus planos como a seus institutos jurídicos e políticos.

Com a certeza de que a aprovação desta proposição contribuirá para o bem-estar de toda a população, rogo o apoio dos nobres Pares para sua aprovação.

2

<https://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=7892930&ts=1724782831642&disposition=inline>



\* C D 2 5 9 0 7 4 9 5 1 1 0 0 \*



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
**Gabinete da Deputada Federal Lêda Borges - PSDB/GO**

Sala das Sessões, em        de        de 2025.

Deputada LÊDA BORGES

2025-2121

Apresentação: 10/04/2025 17:14:27.617 - Mesa

**PL n.1653/2025**



**Câmara dos Deputados | Anexo IV - Gabinete 742 | CEP 70160-900 - Brasília/DF**

**Tel (61) 3215-5742 | [dep.ljedaborges@camara.leg.br](mailto:dep.ljedaborges@camara.leg.br)**

Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg.abenficadocoe-assinatura.camara.leg.br/C2004042025>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Lêda Borges



\* C D 2 5 9 0 7 4 9 5 1 1 0 0 \*



## CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI  
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

<b>LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012</b>	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03:12587">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:201201-03:12587</a>
<b>LEI Nº 14.273, DE 23 DE DEZEMBRO DE 2021</b>	<a href="https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:202112-23:14273">https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:202112-23:14273</a>

**FIM DO DOCUMENTO**