



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 456-B, DE 2025

(Do Sr. Pedro Aihara)

Estabelece diretrizes e normas para a mobilidade urbana sustentável e para a expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano; tendo parecer da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, pela aprovação, com substitutivo (relatora: DEP. DUDA SALABERT); e da Comissão de Desenvolvimento Urbano, pela aprovação, na forma do Substitutivo da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (relator: DEP. YURY DO PAREDÃO).

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;

DESENVOLVIMENTO URBANO;

FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD); E

CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD).

APRECIAÇÃO:

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

S U M Á R I O

I - Projeto inicial

II - Na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável:

- Parecer da relatora
- Substitutivo oferecido pela relatora
- Parecer da Comissão
- Substitutivo adotado pela Comissão

III - Na Comissão de Desenvolvimento Urbano:

- Parecer do relator
- Parecer da Comissão



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Dep. Federal PEDRO AIHARA - MG

Apresentação: 13/02/2025 15:08:51.673 - Mesa

PL n.456/2025

PROJETO DE LEI N° DE 2025
(do Sr. PEDRO AIHARA)

Estabelece diretrizes e normas para a mobilidade urbana sustentável e para a expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece diretrizes e normas para o planejamento e a execução de ações de mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, a fim de promover o desenvolvimento equilibrado das cidades e prevenir desastres resultantes da desordem urbanística.

Art. 2º Aplica-se a todo o território nacional, cabendo aos estados, o Distrito Federal e aos municípios à realização das medidas estabelecidas, em conformidade com suas realidades locais e com os recursos disponíveis.

Art. 3º As cidades com mais de 200 mil habitantes deverão incluir, em seus planos de mobilidade, as seguintes diretrizes para a promoção de uma mobilidade urbana sustentável:

I - criação e ampliação de ciclovias e ciclofaixas, integradas aos sistemas de transporte público;

II - incentivo ao uso de veículos elétricos ou movidos a fontes de energia renováveis, com prioridade para transporte público e serviços de entrega;

III - implementação de faixas exclusivas para transporte coletivo, com integração entre modais de transporte;



* C D 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



IV - desenvolvimento de sistemas de transportes públicos coletivos, acessíveis e eficientes, priorizando áreas de baixa renda e regiões periféricas.

Art. 4º As cidades deverão estimular o uso de bicicletas e outros meios de transporte não poluentes, por meio das seguintes medidas:

I - criação de sistemas de bicicletas compartilhadas com estações em áreas de grande fluxo de pessoas;

II - promoção de campanhas educativas sobre os benefícios do uso de bicicletas e outros meios de transporte sustentável;

III - oferta de incentivos fiscais para empresas que promovam o uso de bicicletas entre seus colaboradores, por meio da instalação de bicicletários, chuveiros e vestiários.

Art. 5º A expansão urbana deverá obedecer às seguintes diretrizes, com o objetivo de prevenir e mitigar desastres e garantir o desenvolvimento equilibrado das cidades:

I - as áreas de risco, como zonas suscetíveis a deslizamentos, enchentes e colapsos estruturais, deverão ser mapeadas e classificadas de acordo com o nível de risco, em conformidade com normas técnicas específicas, sendo obrigatória a implementação de planos preventivos para evitar a ocupação desordenada nessas áreas;

II - o poder público, em colaboração com entidades especializadas, deverá realizar o monitoramento contínuo das áreas mapeadas, utilizando tecnologias de georreferenciamento e sistemas de alerta antecipado, com a finalidade de detectar e informar a população sobre riscos iminentes de desastres;

III - nos processos de regularização fundiária e projetos de urbanização em áreas de baixa renda, será prioritária a remoção planejada de habitações em áreas de alto risco, realocando os moradores para regiões seguras, com a devida garantia de infraestrutura básica e transporte público acessível;



* C D 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



IV - os empreendimentos imobiliários e obras públicas situados em áreas com potencial de risco deverão incluir obrigatoriamente planos de mitigação de impactos ambientais, adotando soluções tecnológicas de engenharia para garantir a segurança da edificação e a integridade do meio ambiente;

V - a instalação de infraestrutura de drenagem urbana sustentável será obrigatória em novos empreendimentos, como:

a) sistemas de retenção e infiltração de águas pluviais, com a construção de pavimentos permeáveis, jardins de chuva e reservatórios de detenção;

b) corredores ecológicos e faixas de vegetação para mitigar os impactos das enchentes e promover a absorção natural da água no solo;

VI - o poder público deverá desenvolver e oferecer programas de educação ambiental e comunitária nas áreas vulneráveis, com o objetivo de informar os moradores sobre boas práticas de ocupação urbana e protocolos de emergência em situações de risco, garantindo o envolvimento da comunidade na prevenção de desastres;

VII – o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, em colaboração com os estados, o Distrito Federal e os municípios, deverá elaborar planos de ação integrados para resposta rápida a desastres, com a criação de centros de comando nas regiões metropolitanas, responsáveis por coordenar ações de evacuação, socorro e reconstrução de áreas afetadas por desastres.

Art. 6º Os estados, o Distrito Federal e os municípios, em parceria com o setor privado, deverão garantir que a expansão urbana seja acompanhada de investimentos em infraestrutura de transporte sustentável e acessível, especialmente nas regiões mais carentes.

Art. 7º Para estimular a implementação das diretrizes previstas nesta Lei, ficam estabelecidos os seguintes incentivos:



* C D 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



I - empresas que invistam em projetos de mobilidade urbana sustentável, como bicicletas compartilhadas ou veículos elétricos, poderão receber incentivos fiscais estaduais, distritais e municipais, conforme legislação específica de cada ente;

II - os entes que seguirem as diretrizes de mobilidade urbana sustentável e expansão ordenada terão prioridade no recebimento de recursos de fundos federais destinados ao desenvolvimento urbano.

Art. 8º A participação popular será assegurada, pelos estados, pelo Distrito Federal e pelos municípios por meio das seguintes medidas:

I - promover, no mínimo uma vez por ano, audiências públicas para debater as políticas locais de mobilidade urbana e expansão urbana, com a participação de representantes da sociedade civil, especialistas, associações de moradores e autoridades públicas;

II - criação de conselhos de mobilidade urbana e expansão sustentável nos estados, Distrito Federal e municípios, compostos por representantes do poder público, da sociedade civil, de entidades de classe e do setor privado, com competência para acompanhar, fiscalizar e propor melhorias nas políticas de mobilidade e expansão urbana;

III - implantação de plataformas digitais participativas de consulta pública, com acesso irrestrito à população, permitindo a apresentação de sugestões, propostas de alteração e avaliações sobre os projetos em andamento. A plataforma deve permitir o acompanhamento em tempo real das obras e das políticas implementadas;

IV - criação de um orçamento participativo para mobilidade e expansão urbana, onde a população terá a possibilidade de decidir sobre parte dos recursos destinados à infraestrutura de mobilidade urbana sustentável e à expansão ordenada. As prioridades orçamentárias serão discutidas e votadas diretamente pela população através de plataformas digitais ou de consultas locais organizadas pelos municípios;



* C D 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



V - realização de pesquisas de opinião pública periódicas, coordenadas pelos municípios, para avaliar a satisfação da população com as políticas de mobilidade urbana e expansão urbana, cujos resultados serão utilizados para reajustar as prioridades e as ações governamentais.

Art. 9º Os recursos financeiros destinados às diretrizes desta Lei deverão ser garantidos pelas seguintes fontes orçamentárias:

I - os orçamentos federais, estaduais, distritais e municipais, de acordo com a competência de cada ente federado, deverão prever dotações específicas para a implementação das diretrizes de mobilidade urbana sustentável e expansão ordenada, sendo os valores incluídos nas Leis Orçamentárias Anuais (LOA) e nos Planos Plurianuais (PPA);

II - as parcerias público-privadas (PPP), que poderão captar recursos privados para o financiamento de infraestrutura sustentável, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, com incentivos fiscais específicos para empresas que aderirem a projetos de mobilidade urbana e urbanização sustentável;

III - incentivos fiscais e tributários para empresas que invistam em projetos de mobilidade sustentável e na mitigação de desastres urbanos, como a construção de ciclovias, sistemas de drenagem urbana e uso de veículos elétricos, de acordo com regulamentação específica de cada município e estado.

Art. 10 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

O rápido crescimento urbano no Brasil tem gerado uma série de desafios para a organização das cidades, com impactos diretos na qualidade de vida da população, especialmente as camadas mais vulneráveis. Um dos principais problemas observados em grandes centros urbanos é a *desordem urbanística*, que não apenas prejudica a mobilidade urbana e o acesso aos serviços básicos, mas



* C D 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



também aumenta o risco de desastres, como enchentes, deslizamentos e colapsos estruturais.

Diante desse cenário, o presente projeto de lei visa estabelecer diretrizes para a mobilidade urbana sustentável e a expansão urbana ordenada, com o objetivo de promover cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis. Inspirado em modelos internacionais de sucesso, como as políticas urbanas de Curitiba (Brasil), Copenhague (Dinamarca) e Bogotá (Colômbia), a proposta pretende incentivar o uso de transportes alternativos, reduzir as emissões de carbono e garantir que a expansão das cidades seja acompanhada de infraestrutura adequada.

A mobilidade urbana tem um papel central na vida das cidades. Ela influencia diretamente o acesso ao trabalho, à educação, à saúde e a outros serviços essenciais. No entanto, a dependência de modais de transporte poluentes, como os veículos movidos a combustíveis fósseis, agrava os problemas ambientais e sociais, gerando congestionamentos, aumentando a poluição atmosférica e prejudicando a saúde pública.

A adoção de soluções sustentáveis, como o incentivo ao uso de bicicletas, ciclovias, transportes públicos elétricos e modos de transporte compartilhados, podem reduzir significativamente esses impactos negativos. Cidades como Copenhague são exemplos claros de como as bicicletas e um transporte público eficiente podem transformar o fluxo urbano, reduzindo a poluição e promovendo hábitos saudáveis.

Curitiba, por sua vez, é um exemplo nacional no que tange à integração de modais. O modelo curitibano de transporte público, com corredores exclusivos para ônibus e terminais intermodais, permitiu uma melhoria substancial na qualidade da mobilidade urbana, servindo como referência internacional. A proposta deste projeto é que cidades com mais de 200 mil habitantes implementem sistemas semelhantes, priorizando ciclovias, transporte coletivo eficiente e veículos elétricos.



* C D 2 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



Bogotá, com sua extensa rede de ciclovias e o programa Ciclovía, também serve como inspiração para incentivar o uso de bicicletas como meio de transporte principal, integrando a bicicleta ao sistema de transporte público e promovendo uma mobilidade mais inclusiva e acessível.

A expansão desordenada das cidades brasileiras é uma das principais causas de desastres urbanos, como enchentes, deslizamentos de terra e outros acidentes graves, que afetam diretamente as populações de baixa renda. Com a urbanização acelerada, muitas áreas de risco tornaram-se locais de moradia informal, sem infraestrutura adequada e planejamento urbano, agravando ainda mais a situação das pessoas que já vivem em vulnerabilidade social.

Este projeto de lei propõe medidas concretas para garantir que a expansão urbana ocorra de forma ordenada e sustentável, com a adoção de planos de mitigação de riscos ambientais e a priorização de áreas de baixa renda na construção de moradias seguras. O mapeamento e monitoramento das áreas de risco permitirá uma intervenção mais eficiente, evitando tragédias como as ocorridas em várias cidades brasileiras.

Além disso, a obrigatoriedade de incluir infraestruturas de drenagem sustentável em novos empreendimentos é uma medida necessária para prevenir enchentes, especialmente em regiões metropolitanas com histórico de alagamentos frequentes. O desenvolvimento de soluções como pavimentos permeáveis, sistemas de retenção de águas pluviais e corredores ecológicos pode atenuar significativamente os efeitos das chuvas intensas e melhorar a qualidade ambiental das cidades.

Para viabilizar as diretrizes estabelecidas neste projeto, é fundamental estimular a participação da iniciativa privada através de parcerias público-privadas (PPP) e incentivos fiscais. As PPPs têm se mostrado um instrumento eficaz para acelerar o desenvolvimento de infraestrutura urbana, especialmente em projetos que demandam alta capilaridade e investimentos robustos, como o transporte público e a construção de ciclovias e bicicletários.



* C D 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



A concessão de incentivos fiscais para empresas que investirem em projetos de mobilidade sustentável, como a instalação de bicicletários, incentivos ao uso de veículos elétricos e melhorias no transporte público, permitirá que o setor privado colaboreativamente na construção de cidades mais sustentáveis. Além disso, ao priorizar municípios que implementarem essas diretrizes no recebimento de recursos de fundos federais destinados ao desenvolvimento urbano, assegura-se que os investimentos estejam alinhados com as prioridades sociais e ambientais do país.

A participação da sociedade é essencial para o sucesso das políticas públicas, sobretudo quando tratamos de mudanças que afetam diretamente o cotidiano da população urbana. Este projeto de lei garante a participação popular de forma ativa no processo de planejamento e implementação das ações voltadas à mobilidade urbana e à expansão ordenada.

Por meio de audiências públicas e consultas online, a sociedade civil poderá contribuir com propostas, sugestões e avaliações, garantindo que as políticas sejam mais transparentes e atendam às reais demandas locais. Esse processo participativo fortalece a democracia e promove o engajamento da comunidade, fatores essenciais para a implementação de políticas urbanas eficazes.

A proposta apresentada oferece soluções inovadoras e realistas para enfrentar os desafios da mobilidade urbana e da expansão desordenada nas cidades brasileiras. Ao integrar modelos de sucesso internacionais e nacionais, com incentivos para a iniciativa privada e a garantia de participação popular, a Lei busca promover uma urbanização equilibrada, sustentável e inclusiva, especialmente para as camadas mais vulneráveis da população.

As cidades brasileiras precisam de uma mudança urgente no seu modelo de mobilidade e urbanização. A adoção de práticas sustentáveis, a prevenção de desastres e a redução das desigualdades sociais não são apenas uma necessidade atual, mas um imperativo para o futuro das nossas cidades e para a qualidade de vida das próximas gerações.



* C D 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete Dep. Federal PEDRO AIHARA - MG

Sala das Sessões, em de de 2025.

PEDRO AIHARA
Deputado Federal

Apresentação: 13/02/2025 15:08:51.673 - Mesa

PL n.456/2025



* C D 2 5 6 7 2 2 8 1 8 4 0 0 *



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD256722818400>

Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Pedro Aihara



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI

Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

**LEI N° 11.079, DE 30 DE
DEZEMBRO DE 2004**

<https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:200412-30;11079>

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 456, DE 2025

Estabelece diretrizes e normas para a mobilidade urbana sustentável e para a expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano.

Autor: Deputado PEDRO AIHARA

Relatora: Deputada DUDA SALABERT

I - RELATÓRIO

O projeto de lei em epígrafe pretende estabelecer diretrizes e normas para o planejamento e a execução de ações de mobilidade urbana sustentável e expansão urbana com parâmetros técnicos, a fim de promover o desenvolvimento urbano sustentável das cidades e prevenir desastres resultantes da desordem urbanística. Aplica-se a todo o território nacional, cabendo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a realização das medidas estabelecidas, em conformidade com suas realidades locais e com os recursos disponíveis.

As cidades com mais de 200 mil habitantes deverão incluir, em seus planos de mobilidade, as seguintes diretrizes para a promoção de uma mobilidade urbana sustentável: (i) criação e ampliação de ciclovias e ciclofaixas, integradas aos sistemas de transporte público; (ii) incentivo ao uso de veículos elétricos ou movidos a fontes de energia renováveis, com prioridade para transporte público e serviços de entrega; (iii) implementação de faixas exclusivas para transporte coletivo, com integração entre modais de



transporte; e desenvolvimento de sistemas de transportes públicos coletivos, acessíveis e eficientes, priorizando áreas de baixa renda e regiões periféricas.

Nesse contexto, as cidades deverão estimular o uso de bicicletas e outros meios de transporte ativos, também conhecidos como não motorizados, por meio das seguintes medidas: (i) criação de sistemas de bicicletas compartilhadas com estações em áreas de grande fluxo de pessoas; (ii) promoção de campanhas educativas sobre os benefícios do uso de bicicletas e outros meios de transporte sustentável; (iii) oferta de incentivos fiscais para empresas que promovam o uso de bicicletas entre seus colaboradores, por meio da instalação de bicicletários, chuveiros e vestiários.

Quanto à expansão urbana, ela deverá obedecer às seguintes diretrizes, com o objetivo de prevenir e mitigar desastres e garantir o desenvolvimento equilibrado das cidades: (i) as áreas de risco, como zonas suscetíveis a deslizamentos, enchentes e colapsos estruturais, deverão ser mapeadas e classificadas de acordo com o nível de risco, em conformidade com normas técnicas específicas, sendo obrigatória a implementação de planos preventivos para evitar a ocupação desordenada nessas áreas; (ii) o poder público, em colaboração com entidades especializadas, deverá realizar o monitoramento contínuo das áreas mapeadas, utilizando tecnologias de georreferenciamento e sistemas de alerta antecipado, com a finalidade de detectar e informar a população sobre riscos iminentes de desastres; (iii) nos processos de regularização fundiária e projetos de urbanização em áreas de baixa renda, será prioritária a remoção planejada de habitações em áreas de alto risco, realocando os moradores para regiões seguras, com a devida garantia de infraestrutura básica e transporte público acessível; (iv) os empreendimentos imobiliários e obras públicas situados em áreas com potencial de risco deverão incluir obrigatoriamente planos de mitigação de impactos ambientais, adotando soluções tecnológicas de engenharia para garantir a segurança da edificação e a integridade do meio ambiente; (v) a instalação de infraestrutura de drenagem urbana sustentável será obrigatória em novos empreendimentos, como: a) sistemas de retenção e infiltração de águas pluviais, com a construção de pavimentos permeáveis, jardins de chuva e reservatórios de detenção; b) corredores ecológicos e faixas de vegetação



* C D 2 5 3 9 7 4 2 1 7 1 0 0

para mitigar os impactos das enchentes e promover a absorção natural da água no solo; (vi) o poder público deverá desenvolver e oferecer programas de educação ambiental e comunitária nas áreas vulneráveis, com o objetivo de informar os moradores sobre boas práticas de ocupação urbana e protocolos de emergência em situações de risco, garantindo o envolvimento da comunidade na prevenção de desastres; (vii) o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, em colaboração com os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, deverá elaborar planos de ação integrados para resposta rápida a desastres, com a criação de centros de comando nas regiões metropolitanas, responsáveis por coordenar ações de evacuação, socorro e reconstrução de áreas afetadas por desastres.

Os Estados, o Distrito Federal e os Municípios, em parceria com o setor privado, deverão garantir que a expansão urbana seja acompanhada de investimentos em infraestrutura de transporte sustentável e acessível, especialmente nas regiões mais carentes.

Para estimular a implementação das diretrizes previstas no projeto de lei, ficam estabelecidos os seguintes incentivos: (i) empresas que invistam em projetos de mobilidade urbana sustentável, como bicicletas compartilhadas ou veículos elétricos, poderão receber incentivos fiscais estaduais, distritais e municipais, conforme legislação específica de cada ente; (ii) os entes que seguirem as diretrizes de mobilidade urbana sustentável e expansão ordenada terão prioridade no recebimento de recursos de fundos federais destinados ao desenvolvimento urbano.

A participação popular será assegurada, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios por meio das seguintes medidas: (i) promover, no mínimo uma vez por ano, audiências públicas para debater as políticas locais de mobilidade urbana e expansão urbana, com a participação de representantes da sociedade civil, especialistas, associações de moradores e autoridades públicas; (ii) criação de conselhos de mobilidade urbana e expansão sustentável nos Estados, Distrito Federal e Municípios, compostos por representantes do poder público, da sociedade civil, de entidades de classe e do setor privado, com competência para acompanhar, fiscalizar e propor melhorias nas políticas de mobilidade e expansão urbana; (iii) implantação de



* C D 2 5 3 9 7 4 2 1 7 1 0 0

plataformas digitais participativas de consulta pública, com acesso irrestrito à população, permitindo a apresentação de sugestões, propostas de alteração e avaliações sobre os projetos em andamento. A plataforma deve permitir o acompanhamento em tempo real das obras e das políticas implementadas; (iv) criação de um orçamento participativo para mobilidade e expansão urbana, onde a população terá a possibilidade de decidir sobre parte dos recursos destinados à infraestrutura de mobilidade urbana sustentável e à expansão ordenada. As prioridades orçamentárias serão discutidas e votadas diretamente pela população através de plataformas digitais ou de consultas locais organizadas pelos Municípios; (v) realização de pesquisas de opinião pública periódicas, coordenadas pelos Municípios, para avaliar a satisfação da população com as políticas de mobilidade urbana e expansão urbana, cujos resultados serão utilizados para reajustar as prioridades e as ações governamentais.

No que tange aos recursos financeiros destinados às diretrizes estabelecidas no projeto de lei, eles deverão ser garantidos pelas seguintes fontes orçamentárias: (i) os orçamentos federais, estaduais, distritais e municipais, de acordo com a competência de cada ente federado, deverão prever dotações específicas para a implementação das diretrizes de mobilidade urbana sustentável e expansão ordenada, sendo os valores incluídos nas Leis Orçamentárias Anuais (LOA) e nos Planos Plurianuais (PPA); (ii) as parcerias público-privadas (PPP), que poderão captar recursos privados para o financiamento de infraestrutura sustentável, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, com incentivos fiscais específicos para empresas que aderirem a projetos de mobilidade urbana e urbanização sustentável; (iii) incentivos fiscais e tributários para empresas que invistam em projetos de mobilidade sustentável e na mitigação de desastres urbanos, como a construção de ciclovias, sistemas de drenagem urbana e uso de veículos elétricos, de acordo com regulamentação específica de cada Município e Estado.

O projeto foi distribuído às Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; Desenvolvimento Urbano; Finanças e Tributação



* C D 2 5 3 9 7 4 2 1 7 1 0 0 *

(art. 54 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados - RICD) e de Constituição e Justiça e de Cidadania (art. 54 do RICD).

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do RICD.

Ao fim do prazo regimental, não foram propostas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DA RELATORA

O projeto de lei em análise pretende estabelecer diretrizes e normas para o planejamento e a execução de ações de mobilidade urbana para uma cidade sustentável e para o desenvolvimento urbano que leve em conta critérios técnicos, a fim de promover o desenvolvimento urbano das cidades e mitigar e prevenir desastres resultantes da carência de um ordenamento urbanístico adaptado e resiliente às mudanças climáticas. Aplica-se a todo o território nacional, cabendo aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a realização das medidas estabelecidas, em conformidade com suas realidades locais e com os recursos disponíveis.

Para tanto, a proposição propõe diversos mecanismos, fontes de recursos e incentivos. Temos a convicção de que ela é meritória, pois pretende trazer significativas melhorias para a vida nas cidades. Entretanto, propomos um texto Substitutivo, pois há alguns ajustes a serem feitos, tanto em relação às atribuições urbanísticas que são de competência da União, por meio de lei federal ou resoluções de órgãos federais, como Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama) e Agência Nacional De Águas e Saneamento Básico (ANA), quanto a questões de técnica legislativa. Explicamos.

Em primeiro lugar, analisamos o dispositivo (art. 3º do projeto em exame) que trata de diretrizes de planos de mobilidade para cidades com mais de 200 mil habitantes. Já existe legislação federal exatamente sobre isso:



a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei nº 12.587, de 2012, aborda todos os aspectos dispostos no projeto de lei em exame no seu art. 24. Ademais, a norma vigente utiliza outros parâmetros populacionais, o que ensejaria em contrariedade ao ordenamento jurídico. Portanto, tal art. 3º do projeto de lei em análise, com vistas à segurança jurídica dos municípios, foi suprimido, haja vista os pontos supracitados.

Em seguida, vamos à análise do dispositivo (art. 4º do projeto em exame) que trata do incentivo ao uso de bicicletas e outros meios de transporte ativos, também conhecidos na legislação como não motorizados. Já existe legislação federal que versa sobre o assunto, a Lei nº 13.724, de 4 de outubro de 2018, que institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB), para além da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ora citada. Essa lei incentiva a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, e dispõe, para tanto, sobre as diretrizes que o orientarão, os seus objetivos, os agentes públicos e privados relevantes para a sua implementação, as ações a serem realizadas e os recursos alocáveis.

Ainda sobre esse mesmo dispositivo, destacamos que a PNMU tem como um de seus fundamentos a promoção da mobilidade urbana para uma cidade sustentável e como objetivo reduzir as desigualdades e promover a inclusão social nas cidades. Entre os diversos dispositivos, a lei incentiva expressamente o uso do transporte não motorizado - ou ativo. O art. 6º, inciso III, da lei determina que os serviços de transporte urbano devem ser organizados de modo a priorizar os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo. Já o art. 7º, inciso II, estabelece como diretriz da política a prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados individuais.

Além disso, o art. 24, incisos I e II, prevê como responsabilidade dos entes federativos a promoção da construção de infraestruturas para circulação segura de pedestres e ciclistas, além da implantação de redes de transporte cicloviário integrado aos demais modos de transporte urbano. Portanto, tal art. 4º do projeto de lei em análise não inovou, pois já existe legislação federal que trata do assunto com bastante propriedade.



* C D 2 5 3 9 7 4 2 1 7 1 0 0 *

Em relação ao art. 5º da proposição em análise, que trata da obrigatoriedade de a expansão urbana obedecer a diretrizes, com o objetivo de prevenir e mitigar desastres e garantir o desenvolvimento equilibrado das cidades, os seus incisos já estão previstos na legislação federal ora em vigor. Explicamos detalhadamente: (i) sobre o inciso que dispõe a respeito de mapeamento de áreas de risco e prevenções, já há legislação federal que dispõe sobre o assunto, a saber, a Lei nº 12.608, de 2012 (Política Nacional de Proteção e Defesa Civil - PNPDEC), especialmente arts. 2º e 3º, e a Lei nº 10.257, de 2001 (Estatuto da Cidade), art. 38; (ii) sobre o inciso que obriga o poder público a realizar o monitoramento contínuo das áreas mapeadas, utilizando tecnologias de georreferenciamento e sistemas de alerta antecipado, com a finalidade de detectar e informar a população sobre riscos iminentes de desastres; já há legislação federal que dispõe sobre o assunto, a saber, a Lei nº 12.608, de 2012, especialmente art. 4º, incisos I, II e V; (iii) sobre o inciso que trata de processos de regularização fundiária e projetos de urbanização em áreas de baixa renda, já há legislação federal que dispõe sobre o assunto, a saber, a Lei nº 13.465, de 2017 e o Estatuto da Cidade; (iv) sobre o inciso que dispõe sobre a obrigatoriedade de empreendimentos imobiliários e obras públicas situados em áreas com potencial de risco incluírem planos de mitigação de impactos ambientais, já há legislação federal que dispõe sobre o assunto, a saber, a Lei nº 12.608, de 2012, a Lei nº 10.257, de 2001, a Lei nº 6.938, de 1981, e resoluções do Conama; (v) sobre o inciso que trata de infraestrutura de drenagem urbana, suas disposições já constam da legislação federal, a saber, a Lei nº 11.445, de 2007, e resoluções da ANA, em especial a Resolução ANA nº 245, de 2025; (vi) sobre o inciso que obriga o poder público a desenvolver e oferecer programas de educação ambiental e comunitária nas áreas vulneráveis, constatamos que a Lei nº 9.795, de 1999, já traz todas as regras relativas à Política Nacional de Educação Ambiental, seja com referência a áreas vulneráveis ou não; (vii) sobre o inciso que trata de planos de ação integrados para resposta rápida a desastres, temos a informar que PNPDEC é permeada por disposições sobre esse tipo de ação coordenada do poder público.



* C D 2 5 3 9 7 4 2 1 7 1 0 0

Dessa maneira, as diretrizes definidas no art. 5º da proposição em tela já estão dispostas na legislação federal vigente (leis e resoluções).

Partimos agora para a análise do art. 6º da proposição em exame. A questão de investimentos em infraestrutura de transporte sustentável e acessível deve ser inserida na PNMU, conforme os ditames da melhor técnica legislativa.

No que diz respeito à participação popular (art. 8º do projeto de lei em tela), a legislação federal deve se ater a diretrizes, as quais já estão determinadas em vários dispositivos do Estatuto da Cidade, da PNPDEC, assim como nos arts. 14 e 15 da PNMU. Então, informamos que os dispositivos referentes à participação popular foram removidos, por estarem contemplados em outras normas, resguardando assim a redundância que tal dispositivo ensejaria.

Por fim, sobre os arts. 7º e 9º, que tratam de incentivos fiscais e recursos financeiros, entendemos que devemos mantê-los no Substitutivo com a redação originalmente proposta, e nos isentamos de manifestação a respeito, pois a competência para a sua análise é da Comissão de Finanças e Tributação.

Em vista do exposto, no que cabe a esta Comissão analisar, somos pela aprovação do Projeto de Lei nº 456, de 2025, por meio do Substitutivo anexo.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 2025.

Deputada DUDA SALABERT
Relatora



COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

SUBSTITUTIVO PROJETO DE LEI Nº 456, DE 2025

Estabelece mecanismos de implementação de diretrizes e normas para mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano, e altera a Lei nº 12.587, de 2012, para dispor sobre investimentos em infraestrutura de transporte sustentável, acessível e integrado.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece mecanismos de implementação de diretrizes e normas para mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano, e altera a Lei nº 12.587, de 2012, para dispor sobre investimentos em infraestrutura de transporte sustentável, acessível e integrado.

Art. 2º Para estimular a implementação de diretrizes e normas para mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano, ficam estabelecidos os seguintes incentivos:

I - empresas que invistam em projetos de mobilidade urbana sustentável, como bicicletas compartilhadas ou veículos elétricos, poderão receber incentivos fiscais estaduais, distritais e municipais, conforme legislação específica de cada ente;



* C D 2 5 3 9 7 4 2 1 7 1 0 0 *

II - os entes que seguirem as diretrizes de mobilidade urbana sustentável e expansão ordenada terão prioridade no recebimento de recursos de fundos federais destinados ao desenvolvimento urbano.

Art. 3º Os recursos financeiros destinados à implementação de diretrizes e normas para mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano, poderão ser garantidos pelas seguintes fontes orçamentárias:

I - os orçamentos federais, estaduais, distritais e municipais, de acordo com a competência de cada ente federado, deverão prever dotações específicas para a implementação das diretrizes de mobilidade urbana sustentável e expansão ordenada, sendo os valores incluídos nas Leis Orçamentárias Anuais (LOA) e nos Planos Plurianuais (PPA);

II - as parcerias público-privadas (PPP), que poderão captar recursos privados para o financiamento de infraestrutura sustentável, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, com incentivos fiscais específicos para empresas que aderirem a projetos de mobilidade urbana e urbanização sustentável;

III - incentivos fiscais e tributários para empresas que invistam em projetos de mobilidade sustentável e na mitigação de desastres urbanos, como a construção de ciclovias, sistemas de drenagem urbana e uso de veículos elétricos, de acordo com regulamentação específica de cada município e estado.

Art. 4º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 25-A:

“Art. 25-A. 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 garantir que a expansão urbana seja acompanhada de investimentos em infraestrutura de transporte sustentável, acessível e integrado, com



prioridade para as regiões de maior vulnerabilidade socioeconômica.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 26 de agosto de 2025.

Deputada DUDA SALABERT
Relatora

Apresentação: 26/08/2025 19:19:04.080 - CMADS
PRL 2 CMADS => PL 456/2025

PRL n.2



* C D 2 2 5 3 9 7 4 2 1 7 1 0 0 *





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 456, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, em reunião ordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 456/2025, com substitutivo, nos termos do Parecer da Relatora, Deputada Duda Salabert.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Elcione Barbalho - Presidente, Nilto Tatto e Carlos Henrique Gaguim - Vice-Presidentes, Bandeira de Mello, Bruno Ganem, Coronel Chrisóstomo, Delegado Bruno Lima, Delegado Matheus Laiola, Dilvanda Faro, Duda Salabert, Geovania de Sá, Ivan Valente, Socorro Neri, Túlio Gadêlha, Chico Alencar, Clodoaldo Magalhães, Fernando Mineiro, Gilson Daniel, Junio Amaral, Leônidas Cristina, Luiz Carlos Busato, Sânia Bomfim, Tabata Amaral e Zé Silva.

Sala da Comissão, em 24 de setembro de 2025.

Deputada ELCIONE BARBALHO
Presidente





PROJETO DE LEI Nº 456, DE 2025

SUBSTITUTIVO ADOTADO PELA COMISSÃO

Estabelece mecanismos de implementação de diretrizes e normas para mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano, e altera a Lei nº 12.587, de 2012, para dispor sobre investimentos em infraestrutura de transporte sustentável, acessível e integrado.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei estabelece mecanismos de implementação de diretrizes e normas para mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano, e altera a Lei nº 12.587, de 2012, para dispor sobre investimentos em infraestrutura de transporte sustentável, acessível e integrado.

Art. 2º Para estimular a implementação de diretrizes e normas para mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano, ficam estabelecidos os seguintes incentivos:



* C D 2 5 2 5 6 4 9 0 5 7 0 0 *



I - empresas que invistam em projetos de mobilidade urbana sustentável, como bicicletas compartilhadas ou veículos elétricos, poderão receber incentivos fiscais estaduais, distritais e municipais, conforme legislação específica de cada ente;

II - os entes que seguirem as diretrizes de mobilidade urbana sustentável e expansão ordenada terão prioridade no recebimento de recursos de fundos federais destinados ao desenvolvimento urbano.

Art. 3º Os recursos financeiros destinados à implementação de diretrizes e normas para mobilidade urbana sustentável e expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano, poderão ser garantidos pelas seguintes fontes orçamentárias:

I - os orçamentos federais, estaduais, distritais e municipais, de acordo com a competência de cada ente federado, deverão prever dotações específicas para a implementação das diretrizes de mobilidade urbana sustentável e expansão ordenada, sendo os valores incluídos nas Leis Orçamentárias Anuais (LOA) e nos Planos Plurianuais (PPA);

II - as parcerias público-privadas (PPP), que poderão captar recursos privados para o financiamento de infraestrutura sustentável, nos termos da Lei nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, com incentivos fiscais específicos para empresas que aderirem a projetos de mobilidade urbana e urbanização sustentável;

III - incentivos fiscais e tributários para empresas que invistam em projetos de mobilidade sustentável e na mitigação de desastres urbanos, como a construção de ciclovias, sistemas de drenagem urbana e uso de veículos elétricos, de acordo com regulamentação específica de cada município e estado.

Art. 4º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 25-A:



* C D 2 5 2 5 6 4 9 0 5 7 0 0 *



CÂMARA DOS DEPUTADOS

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

“Art. 25-A. 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 garantir que a expansão urbana seja acompanhada de investimentos em infraestrutura de transporte sustentável, acessível e integrado, com prioridade para as regiões de maior vulnerabilidade socioeconômica.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em 24 de setembro de 2025.

Deputada ELCIONE BARBALHO
Presidente

Apresentação: 26/09/2025 10:54:11.397 - CMADS
SBT-A 1 CMADS => PL 456/2025

SBT-A n.1



* C D 2 5 2 5 6 4 9 0 5 7 0 0 *



COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 456, DE 2025

Estabelece diretrizes e normas para a mobilidade urbana sustentável e para a expansão urbana ordenada, visando à prevenção de desastres no âmbito urbano, à redução das desigualdades sociais e ao incentivo de práticas sustentáveis no desenvolvimento urbano.

Autor: Deputado PEDRO AIHARA

Relator: Deputado YURY DO PAREDÃO

I - RELATÓRIO

Por força da alínea 'a', do inciso VII, do art. 32 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados, chega a esta Comissão de Desenvolvimento Urbano (CDU), para análise de mérito, o Projeto de Lei nº 456, de 2025. O texto propõe diretrizes para a mobilidade urbana, com foco em mobilidade não motorizada e eletromobilidade, além de mecanismos em favor do transporte coletivo. Além disso, oferece regras para a expansão urbana, com a intenção de, segundo o Autor, promover cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis.

A matéria foi apreciada na Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, onde recebeu parecer pela aprovação, na forma de Substitutivo. Após a análise dessa CDU, a Comissão de Finanças e Tributação se pronunciará quanto à adequação financeira e orçamentária do projeto. Por fim, a Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania deverá se manifestar quanto à constitucionalidade, juridicidade e técnica legislativa da proposta.



* C D 2 5 6 5 7 0 3 2 8 2 0 0 *

A proposição está sujeita à apreciação conclusiva pelas Comissões e tramita em regime ordinário.

Ao fim do prazo regimental, não foram apresentadas emendas ao projeto nesta Comissão.

É o relatório.

II - VOTO DO RELATOR

O texto propõe diretrizes para a mobilidade urbana, com foco em mobilidade não motorizada e eletromobilidade, além de mecanismos em favor do transporte coletivo. Além disso, oferece regras para a expansão urbana, com a intenção de promover cidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis.

Sem dúvida, a expansão urbana eficiente e sustentável é um grande desafio no Brasil e no mundo. A maior parte das grandes cidades oferece condições precárias de mobilidade, com sistemas ineficientes e, frequentemente, violentos. Os numerosos registros de mortes anuais no trânsito são exemplo de como a mobilidade mal projetada pode ter consequências graves, que vão além dos relevantes impactos econômicos e produtivos que a falta de acesso e os congestionamentos impõem. Ao mesmo tempo, a ocupação desordenada dos espaços cria dificuldades para a disponibilização dos serviços públicos e, dependendo das condições geográficas, expõe a população a enchentes, deslizamentos e outros desastres, além de tornar os impactos ambientais da expansão urbana imprevisíveis e de difícil mitigação.

Dessa forma, medidas que orientem a adequada implementação das políticas de mobilidade e expansão urbana serão sempre bem-vindas. Ainda que se trate de tema de competência municipal, cabe à União emanar diretrizes que orientem a atuação da Administração local.

O Substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável aprimora a proposta inicial ao eliminar



redundâncias com a legislação em vigor, sintetizar as diretrizes oferecidas e incluí-las na Lei nº 12.587, de 2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Esse ajuste é adequado e torna a medida mais direta e aplicável. Ao mesmo tempo, reserva à Comissão de Finanças e Tributação a prerrogativa de examinar os dispositivos relacionados ao financiamento das ações propostas.

Diante do exposto, voto pela APROVAÇÃO do Projeto de Lei nº 456, de 2025, e do substitutivo adotado pela Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável.

Sala da Comissão, em _____ de _____ de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Relator



* C D 2 2 5 6 5 7 0 3 2 8 2 0 0 *





Câmara dos Deputados

COMISSÃO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

PROJETO DE LEI Nº 456, DE 2025

III - PARECER DA COMISSÃO

A Comissão de Desenvolvimento Urbano, em reunião extraordinária realizada hoje, mediante votação ocorrida por processo simbólico, concluiu pela aprovação do Projeto de Lei nº 456/2025, na forma do Substitutivo da Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável, nos termos do Parecer do Relator, Deputado Yury do Paredão.

Registraram presença à reunião os seguintes membros:

Yury do Paredão - Presidente, Adriano do Baldy, Antônio Doido, José Priante, Joseildo Ramos, Lêda Borges, Natália Bonavides, Renata Abreu, Saulo Pedroso, Toninho Wandscheer, Cobalchini, Cristiane Lopes, Denise Pessôa, Hildo Rocha, Icaro de Valmir, Jilmar Tatto, Max Lemos e Thiago Flores.

Sala da Comissão, em 06 de novembro de 2025.

Deputado YURY DO PAREDÃO
Presidente

