



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 964, DE 2026 **(Do Sr. Arlindo Chinaglia e outros)**

Institui a Lei da Mobilidade Segura para as Mulheres, pessoas com deficiência e pessoas idosas. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para instituir diretrizes de promoção da segurança no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, com especial atenção às mulheres, às pessoas com deficiência e às pessoas idosas, dispor sobre segurança nas paradas e no desembarque de transporte público coletivo, no transporte individual remunerado por táxi e por aplicativo e nos trajetos de bicicleta e a pé.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DESENVOLVIMENTO URBANO;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54, RICD) 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 2026

(Do Sr. ARLINDO CHINAGLIA E OUTROS)

Institui a Lei da Mobilidade Segura para as Mulheres, pessoas com deficiência e pessoas idosas. Altera a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para instituir diretrizes de promoção da segurança no Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, com especial atenção às mulheres, às pessoas com deficiência e às pessoas idosas, dispor sobre segurança nas paradas e no desembarque de transporte público coletivo, no transporte individual remunerado por táxi e por aplicativo e nos trajetos de bicicleta e a pé.

O CONGRESSO NACIONAL decreta:

Art. 1º A Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, passa a vigorar com as seguintes modificações:

“Art.6º.....

IX – promoção da segurança e da integridade física dos usuários, desde a concepção dos serviços e contratos, com especial atenção para as mulheres, pessoas com deficiência, pessoas idosas e outros grupos em situação de vulnerabilidade. (NR)

Art.7º.....

VI – reduzir o tempo de deslocamento entre a moradia e o trabalho. (NR).

Art.10.....

§ 2º Na fixação de metas de qualidade e desempenho de que trata o caput serão considerados indicadores de garantia da segurança dos



usuários, com atenção específica para mulheres, pessoas com deficiência, pessoas idosas e outros grupos em situação de vulnerabilidade, nos termos da legislação local. (NR)

.....
Art. 11-C Os serviços de transporte público individual e transporte remunerado privado individual de passageiros deverão, nos termos da legislação local, assegurar adoção de mecanismos mínimos de prevenção e resposta a situações de violência, especialmente contra mulheres, pessoas com deficiência e pessoas idosas, assegurando, no mínimo:

- a) direito à preferência por condutora mulher, quando disponível na área e no momento da solicitação, vedada penalidade tarifária específica pela escolha;
- b) identificação inequívoca do condutor e do veículo antes do início da viagem;
- c) funcionalidade de compartilhamento de rota em tempo real;
- d) canal permanente de emergência com registro do acionamento;
- e) protocolo de preservação de dados da corrida quando houver denúncia de violência, observado o disposto na Lei Nº 13.709, de 14 de agosto de 2018;
- f) mecanismos de apuração célere e medidas cautelares proporcionais.

.....
Art.14.....

.....
V – Ter ambiente seguro para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, contra todo o tipo de violência.

§1º.....

.....
IV – os direitos de todos ao transporte seguro e às responsabilidades do Poder Público, dos operadores dos serviços e dos usuários na garantia dessa segurança, por meio de cartas permanentes de direitos e deveres, campanhas educativas e outros instrumentos, com atenção específica às necessidades das

Apresentação: 05/03/2026 12:07:35.040 - Mesa
PL n.964/2026



mulheres, das pessoas com deficiência, das pessoas idosas e de outros grupos em situação de vulnerabilidade;

V – os serviços de órgãos de segurança pública e denúncias de violações de direitos, como o número de telefone da polícia ostensiva, da Central de Atendimento à Mulher - Ligue 180 e o Disque Direitos Humanos – Disque 100, cujos telefones serão afixados em locais visíveis, em formatos acessíveis.

§ 2º O direito à segurança de que trata o inciso V do caput incluirá, no caso do transporte público coletivo, sem prejuízo de outros direitos:

I – o direito à segurança nos pontos de embarque e desembarque de passageiros;

II - o direito de desembarque fora dos pontos de embarque e desembarque previamente demarcados, quando o ponto regular estiver localizado em área considerada de risco, mediante solicitação verbal ou informal equivalente nos casos da usuária mulher, da pessoa com deficiência e da pessoa idosa, com a finalidade de reduzir o percurso a pé no período noturno;

III – a elaboração de protocolos e treinamento de pessoal pelo poder público e operadores de serviços para lidar com denúncias de violência, promover o acolhimento às vítimas e estabelecer fluxos de encaminhamento aos Centros de Operação Integrada municipais e às autoridades policiais.

§ 3º O direito previsto no inciso I do § 2º será regulamentado segundo a legislação local, devendo estabelecer padrões mínimos de infraestrutura segura e acessibilidade de embarque e desembarque, podendo incluir elementos como:

I – iluminação pública adequada;

II – visibilidade estrutural;

III – monitoramento;

IV - desenho inclusivo;

V – botão de emergência;

VI – totens de interação com agentes capacitadas;

VII – aplicativos sobre os horários, como forma de diminuir o tempo



de espera nas paradas.

§ 4º Os padrões mínimos de que trata o §3º serão financiados, dentre outros instrumentos, por:

I -Receitas oriundas da contribuição de que trata o Art. 82-A da Lei Complementar Nº 227, de 13 de janeiro de 2026;

II – outras dotações orçamentárias do ente federativo;

III - previsão de obrigações de implantação, manutenção, modernização ou custeio da infraestrutura de pontos de parada em renovações e/ou novos contratos de concessão ou permissão do serviço de transporte público coletivo;

IV – Geração de receitas acessórias nas paradas;

V – Transferências;

VI – Operações de crédito com agências de fomento.

§ 5º O direito previsto no inciso II do § 2º será regulamentado segundo legislação local, devendo observar, dentre outros aspectos:

I – definição das áreas de risco locais;

II - definição de período noturno, não podendo ser inferior ao intervalo entre 19h e 6h, admitida adequação conforme características e necessidades locais;

III – limitações relativas às condições de segurança viária e à regulamentação de trânsito aplicável;

IV – a compatibilização do direito com a manutenção da regularidade do serviço e outros limites operacionais;

V– a formação de pessoal e elaboração de material informativo para usuárias e usuários;

VI– deveres e salvaguardas legais para condutores e operadoras de serviços, incluindo:

a) estabelecimento de critérios objetivos para o atendimento da solicitação da parada segura;

b) definição clara de sanções funcionais e administrativas em caso de descumprimento injustificado da garantia do direito;

c) proteção contra responsabilização por eventos alheios ao exercício regular de suas atribuições,



d) proteção contra prejuízos contratuais ou funcionais aos condutores e operadoras que agirem em conformidade com os parâmetros estabelecidos.

§ 6º A regulamentação local do direito previsto nos §§ 2º e 3º deverá ser estabelecido com a participação de órgãos governamentais e entidades da sociedade civil relacionados aos direitos dos segmentos aos quais o direito é garantido.

§ 7º A regulamentação local do direito previsto nos §§ 2º e 3º estabelecerá critérios objetivos de compatibilização do direito com interesses públicos e privados legítimos, sobretudo os definidos nos incisos II, III, IV e VI do §3º, vedadas restrições arbitrárias.

§ 8º O direito previsto no § 2º poderá ser estendido para outros grupos em situação de vulnerabilidade, nos termos da legislação local. (NR)

.....
Art.24.....
.....

XII – a mobilidade e a segurança da mulher nos sistemas de mobilidade urbana;

XIII – a mobilidade e a segurança da pessoa idosa nos sistemas de mobilidade urbana.

.....
§ 1º-B O Plano de Mobilidade Urbana deverá, sem prejuízo de outros objetivos:

I - realizar diagnóstico georreferenciado de vulnerabilidade e violência, com os respectivos planos de enfrentamento e definição de rotas prioritárias de intervenção urbana:

a) nos pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo e em suas linhas;

b) nos trajetos a pé e deslocamentos intermodais que conectam pontos de embarque e desembarque, equipamentos públicos, áreas comerciais e residenciais;

c) nas ciclovias, ciclo faixas e trajetos utilizados por ciclistas;

II - estabelecer ações de enfrentamento à importunação sexual e



- outras formas de violência no sistema de mobilidade;
- III – estabelecer plano de qualificação da infraestrutura de mobilidade ativa, com prioridade para promoção da:
- a) iluminação pública adequada, com foco nos pedestres;
 - b) visibilidade e eliminação de barreiras físicas;
 - c) qualificação de calçadas;
 - d) integração com políticas de segurança pública
- IV – Estabelecer metas e indicadores para a promoção da segurança no Sistema de Mobilidade (NR).”

Art. 2º Esta lei entra em vigor 180 dias após a publicação.

Justificação

O presente Projeto de Lei propõe modificar a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, para afirmar, de maneira clara e estruturante, que a segurança é elemento essencial do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana e condição indispensável para o pleno exercício do direito à cidade, especialmente para grupos em situação de vulnerabilidade, como mulheres, pessoas com deficiência e pessoas idosas.

É preciso afirmar claramente que a mobilidade urbana não é apenas deslocamento físico entre dois pontos. É acesso ao trabalho, à escola, aos serviços públicos, à cultura, à convivência social. Quando o medo condiciona esse deslocamento, fazendo com que pessoas mudem horários, trajetos ou mesmo percam oportunidades de trabalho e convívio, estamos diante de uma restrição concreta e inaceitável de direitos fundamentais.

No caso específico das mulheres, sabemos que a experiência cotidiana de milhões dessas brasileiras evidencia que a violência e a ameaça de violência moldam o modo como a cidade é vivida. O trajeto entre o ponto de ônibus e a residência, a espera em paradas mal iluminadas, o deslocamento noturno em transporte coletivo ou individual, a travessia de vias desertas ou mal cuidadas não são apenas detalhes: são parte do dia-a-dia, sobretudo das



mulheres negras e trabalhadoras, que experimentam o medo e situações de violência inaceitáveis em nossa sociedade.

No caso das pessoas idosas e com deficiência, a falta de segurança, muitas vezes, é uma sentença de morte social, relegando essas pessoas ao ambiente doméstico, limitando suas autonomias e seus convívios sociais. Em todos os casos, é preciso enfrentar essa situação e incorporar, na própria lógica dos serviços, respostas inteligentes, pensadas para melhorar a vida do povo trabalhador deste país.

A proposta ora apresentada dialoga com uma tradição teórica consolidada no campo do urbanismo e das políticas públicas. Desde as contribuições de Jane Jacobs sobre a importância da vitalidade urbana e da presença contínua de pessoas no espaço público como fatores de segurança, até as abordagens contemporâneas de prevenção situacional da violência, sabe-se que o desenho urbano e a organização dos serviços públicos influenciam diretamente a exposição ao risco.

A criminologia ambiental e as políticas de prevenção ao crime por meio do Planejamento e Desenho Urbano (“Crime Prevention Through Environmental Design” - CPTED) demonstram que iluminação adequada, visibilidade estrutural, integração de usos urbanos e redução de percursos isolados são medidas eficazes para diminuir oportunidades de violência. A política de “request stop” ou “between stops”, adotada em diversas cidades do Canadá e da Europa, reforça essa lógica: permitir o desembarque mais próximo do destino, como aqui também proposto, reduz o tempo de exposição ao risco e aumenta a sensação de segurança, com baixo custo operacional e alto impacto social.

No Brasil, experiências municipais de “parada segura” e de desembarque fora do ponto já demonstraram viabilidade técnica e ampla aceitação social. Exemplos a este respeito são as cidades de Natal, Maceió e Fortaleza. É preciso dizer, contudo, que este Projeto de Lei não cria modelo rígido ou uniforme, mas consolida diretrizes nacionais que orientem e fortaleçam essas iniciativas, respeitando as realidades e a autonomia local.

Além disso, a proposta reconhece que a mobilidade urbana é intermodal e porta a porta. A segurança não pode se limitar ao interior do veículo. Ela deve abranger as paradas de ônibus, os trajetos a pé que



conectam moradia e transporte, as ciclovias e ciclofaixas, e também o transporte individual remunerado por táxi e por aplicativo. Para cada uma dessas modalidades, a proposta traça diretrizes e ações, como a geração de diagnósticos, a elaboração de planos de mobilidades e obrigações para operadores de serviços de passageiros individuais e coletivos.

Com essa proposta, chamamos o Congresso Nacional a ir além do aumento de penas e adotar perspectivas voltadas para o gênero e outros marcadores no sistema de mobilidade, propondo políticas preventivas, baseadas em evidências e com alto potencial de impacto.

É preciso considerar, de maneira geral, que a Constituição Federal impõe ao Estado o dever de promover a dignidade da pessoa humana, a igualdade material e a segurança pública. A competência da União para estabelecer diretrizes gerais sobre mobilidade urbana permite afirmar padrões nacionais de proteção, sem retirar dos Municípios a responsabilidade pela regulamentação e execução dos serviços. O projeto procurou, nesse sentido, respeitar a todo o momento essa repartição de competências e fortalecer a cooperação federativa.

Mais do que alterar dispositivos legais, procuramos reafirmar aqui compromissos éticos com o povo brasileiro, que reforçam uma nova visão de segurança pública: o de que nenhuma mulher deve ter sua liberdade de ir e vir condicionada pelo medo; o de que pessoas com deficiência e pessoas idosas não podem ser expostas a riscos evitáveis por falhas de planejamento; o de que a mobilidade urbana deve ser instrumento de inclusão, e não de reprodução de desigualdades.

Mobilidade segura é mobilidade justa. E mobilidade justa é condição para uma cidade verdadeiramente democrática. Por essas razões, contamos com o apoio dos nobres Parlamentares para a aprovação do presente Projeto de Lei.

Sala das Sessões, 03 de março de 2026



ARLINDO CHINAGLIA
Deputado Federal
PT/SP

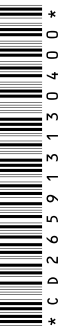
9

Apresentação: 05/03/2026 12:07:35.040 - Mesa

PL n.964/2026



Para verificar as assinaturas, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinaturas.camara.leg.br/CD265913130400>
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Arlindo Chinaglia e outros





Projeto de Lei

Deputado(s)

- 1 Dep. Arlindo Chinaglia (PT/SP) - Fdr PT-PCdoB-PV
- 2 Dep. Marcon (PT/RS)
- 3 Dep. José Guimarães (PT/CE)
- 4 Dep. Rubens Pereira Júnior (PT/MA)
- 5 Dep. Fernando Mineiro (PT/RN)
- 6 Dep. Luiz Couto (PT/PB)
- 7 Dep. Pedro Uczai (PT/SC)
- 8 Dep. Maria do Rosário (PT/RS)
- 9 Dep. Dimas Gadelha (PT/RJ)
- 10 Dep. Camila Jara (PT/MS)
- 11 Dep. Carol Dartora (PT/PR)
- 12 Dep. Lindbergh Farias (PT/RJ)
- 13 Dep. Rogério Correia (PT/MG)
- 14 Dep. Nilto Tatto (PT/SP)
- 15 Dep. Dr. Francisco (PT/PI)
- 16 Dep. Rui Falcão (PT/SP)
- 17 Dep. Tadeu Veneri (PT/PR)
- 18 Dep. Merlong Solano (PT/PI)
- 19 Dep. Helder Salomão (PT/ES)
- 20 Dep. Valmir Assunção (PT/BA)
- 21 Dep. Flávio Nogueira (PT/PI)
- 22 Dep. Ana Pimentel (PT/MG)
- 23 Dep. Ivoneide Caetano (PT/BA)
- 24 Dep. Lenir de Assis (PT/PR)
- 25 Dep. Jorge Solla (PT/BA)
- 26 Dep. Carlos Zarattini (PT/SP)
- 27 Dep. Denise Pessôa (PT/RS)
- 28 Dep. Padre João (PT/MG)
- 29 Dep. Carlos Veras (PT/PE)
- 30 Dep. Patrus Ananias (PT/MG)
- 31 Dep. Paulão (PT/AL)
- 32 Dep. Welter (PT/PR)



33 Dep. Waldenor Pereira (PT/BA)

Apresentação: 05/03/2026 12:07:35.040 - Mesa

PL n.964/2026



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

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

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2012-01-03;12587
LEI COMPLEMENTAR Nº 227, DE 13 DE JANEIRO DE 2026	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei.complementar:202601-13;227
LEI Nº 13.709, DE 14 DE AGOSTO DE 2018	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2018-08-14;13709

FIM DO DOCUMENTO