



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos - MDB/RR

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui o Plano Nacional de Infraestrutura Logística da BR-210 e de Superação de Estrangulamentos, estabelece metas, instrumentos de execução, indicadores de desempenho, mecanismos de transparência e governança, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Plano Nacional de Infraestrutura Logística da BR-210 e de Superação de Estrangulamentos, com a finalidade de assegurar trafegabilidade contínua, segurança viária, confiabilidade logística e integração regional ao longo da rodovia BR-210 e de seus trechos críticos associados.

§ 1º O Plano terá caráter estruturante e permanente, orientado à eliminação progressiva de gargalos que comprometem a circulação de pessoas, bens e serviços.

§ 2º O Plano priorizará os trechos localizados na Região Norte, especialmente em estados de fronteira e áreas com baixa densidade de infraestrutura logística.

Art. 2º São objetivos do Plano:

I – eliminar estrangulamentos físicos e operacionais que interrompem ou degradam a trafegabilidade da BR-210;

II – assegurar manutenção permanente e preventiva da rodovia;

III – ampliar a segurança viária e reduzir acidentes;



IV – garantir previsibilidade logística e integração territorial;
V – promover desenvolvimento regional e redução de custos de transporte.

Art. 3º Constituem diretrizes do Plano:

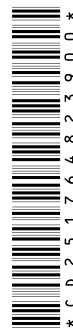
- I – execução orientada a metas e resultados;
- II – priorização de gargalos críticos;
- III – transparência e controle social;
- IV – coordenação federativa e interinstitucional;
- V – adoção de soluções técnicas adequadas à realidade amazônica;
- VI – continuidade administrativa e orçamentária.

Art. 4º Para os fins desta Lei, consideram-se estrangulamentos logísticos os pontos, trechos ou estruturas da BR-210 que apresentem, isolada ou cumulativamente:

- I – ausência, precariedade ou insuficiência de pontes, bueiros e obras de arte especiais;
- II – deficiência de drenagem, com recorrência de alagamentos, erosões ou atoleiros;
- III – interrupções frequentes de tráfego;
- IV – elevado índice de acidentes;
- V – degradação estrutural do pavimento;
- VI – ausência de manutenção regular e preventiva.

Parágrafo único. A identificação e classificação dos estrangulamentos será atualizada periodicamente, com base em dados técnicos, vistorias de campo e informações públicas.

Art. 5º O Plano Nacional de Infraestrutura Logística da BR-210 compreenderá, no mínimo, as seguintes ações:



I – construção, recuperação e substituição de pontes e obras de arte especiais;

II – implantação e recuperação de sistemas de drenagem superficial e profunda;

III – execução de manutenção permanente e preventiva, inclusive conservação rotineira;

IV – melhoria do pavimento e estabilização de trechos críticos;

V – implantação de medidas de segurança viária, incluindo sinalização, dispositivos de contenção e controle de riscos;

VI – monitoramento contínuo da trafegabilidade.

Parágrafo único. As ações poderão ser executadas de forma escalonada e integrada, conforme prioridade técnica e impacto logístico.

Art. 6º O Plano estabelecerá metas físicas e operacionais, com prazos definidos, relativas a:

I – número de estrangulamentos eliminados ou mitigados;

II – quilômetros de rodovia com trafegabilidade permanente assegurada;

III – redução de interrupções de tráfego;

IV – redução de acidentes;

V – ampliação da capacidade operacional das estruturas.

Art. 7º O cumprimento das metas será acompanhado por Indicadores-Chave de Desempenho (KPIs), que incluirão, no mínimo:

I – índice de trafegabilidade contínua;

II – tempo médio de interrupção do tráfego;

III – número de pontos críticos ativos;

IV – indicadores de segurança viária;

V – regularidade da manutenção.



Art. 8º Fica instituído o Painel Público da BR-210, com divulgação periódica e acessível de:

- I – metas estabelecidas;
- II – estrangulamentos identificados;
- III – obras e intervenções em execução ou concluídas;
- IV – recursos aplicados;
- V – indicadores de desempenho.

§ 1º As informações deverão ser territorializadas e atualizadas regularmente.

§ 2º É vedada a divulgação meramente formal, devendo os dados refletir a situação real da rodovia.

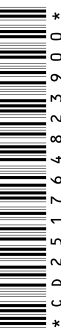
Art. 9º A governança do Plano será exercida pelo Poder Executivo Federal, por meio do órgão federal responsável pela infraestrutura rodoviária, em articulação com:

- I – governos estaduais e municipais;
- II – órgãos de segurança viária;
- III – instituições técnicas e de pesquisa;
- IV – representantes da sociedade civil local.

Parágrafo único. A governança deverá assegurar continuidade administrativa, coordenação técnica e integração orçamentária.

Art. 10. As ações do Plano poderão ser financiadas por:

- I – recursos orçamentários da União;
- II – fundos públicos destinados à infraestrutura e desenvolvimento regional;
- III – cooperação com estados e municípios;
- IV – outras fontes compatíveis com a legislação vigente.



Art. 11. O Plano instituído por esta Lei não substitui, mas orienta e prioriza a atuação dos órgãos federais responsáveis pela infraestrutura rodoviária no âmbito da BR-210.

Art. 12. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 13. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição institui o Plano Nacional de Infraestrutura Logística da BR-210 e de Superação de Estrangulamentos, com a finalidade de assegurar trafegabilidade contínua, segurança viária, previsibilidade logística e integração territorial em um dos eixos rodoviários mais estratégicos para a Região Norte. O Projeto de Lei parte de diagnóstico amplamente reconhecido no debate público: a BR-210 (Perimetral Norte) foi concebida para integrar territórios setentrionais e fortalecer a coesão regional, mas permanece marcada por trechos incompletos, pontos críticos recorrentes e gargalos de engenharia que comprometem o transporte de pessoas, bens e serviços, sobretudo em áreas de fronteira e de baixa densidade de infraestrutura.

A urgência do tema é confirmada por discussões formais no Parlamento. Em 28 de agosto de 2025, notícia institucional da Câmara dos Deputados registrou audiência pública para debater a situação da BR-210, destacando que a rodovia, projetada para ligar Roraima, Pará e Amapá, “nunca foi concluída”, e que a retomada da pavimentação e da infraestrutura associada é vista como necessária ao desenvolvimento regional.

Essa condição estrutural, aliada à elevada dependência de rotas alternativas mais caras (aéreas e fluviais, muitas vezes sazonais), reforça a necessidade de um plano legal que imponha continuidade, metas,



transparência e governança estável, mitigando a lógica episódica de “obras pontuais” e reduzindo a vulnerabilidade logística.

Do ponto de vista econômico e de competitividade regional, a precariedade da infraestrutura rodoviária no Norte é reiterada pelo setor produtivo. A Confederação Nacional da Indústria (CNI) reportou que 74% dos industriais avaliam a infraestrutura na Região Norte como regular, ruim ou péssima, percentual superior ao observado no Brasil (45%). Mais especificamente, 90% dos industriais classificam a infraestrutura rodoviária no Norte como regular, ruim ou péssima.

No mesmo material, a CNI elenca a própria BR-210/RR entre as prioridades de execução e recuperação de trechos para viabilizar logística de mercadorias e integração com corredores de escoamento.

Tais evidências reforçam que a insuficiência de confiabilidade logística não é apenas um problema local: trata-se de obstáculo sistêmico à redução do custo de vida, ao abastecimento, ao escoamento produtivo, à atração de investimentos e à geração de emprego.

A proposta legislativa também se justifica por seu alinhamento com iniciativas recentes e concretas que podem ser escaladas por um plano com indicadores e governança. O DNIT informou, em notícia oficial recente, a execução da construção de cinco novas pontes (OAEs) na BR-210/RR, com investimento aproximado de R\$ 55 milhões, integrando o Novo PAC, incluindo substituição de estruturas de madeira por concreto, visando maior durabilidade, segurança, fluidez do tráfego e redução de custos de manutenção.

O mesmo informe detalha a localização das obras (km 84,2; 89,5; 98,0; 141,0; 167,4), os municípios diretamente beneficiados (Caroebe, São João da Baliza e São Luiz do Anauá) e as medidas de segurança adotadas para manter o tráfego ininterrupto durante a execução.

Esse conjunto de intervenções evidencia, de um lado, a viabilidade técnica de atacar gargalos estruturais (pontes e drenagem) e, de outro, a necessidade de um instrumento legal que transforme iniciativas relevantes em política permanente, com metas de eliminação progressiva de



estrangulamentos e manutenção contínua, evitando a reincidência de colapsos e interrupções.

Nesse sentido, o Projeto de Lei estrutura o Plano como política orientada a resultados, com: (i) definição objetiva de “estrangulamentos logísticos” (pontes, drenagem, interrupções, degradação do pavimento, risco de acidentes e falta de manutenção); (ii) carteira de ações prioritárias (obras de arte especiais, drenagem, manutenção preventiva, estabilização de trechos críticos e segurança viária); (iii) metas e prazos verificáveis; (iv) indicadores-chave (trafegabilidade contínua, tempo médio de interrupção, pontos críticos ativos e métricas de segurança); e (v) transparência ativa por meio de painel público com informações territorializadas. Ao privilegiar metas e KPIs, a proposição evita a natureza meramente programática e cria ambiente institucional propício ao acompanhamento social e à cobrança objetiva de resultados, inclusive quanto ao custo-efetividade das intervenções.

A governança prevista, com coordenação federal e articulação com entes subnacionais, órgãos de segurança viária e instituições técnicas, é elemento essencial para a continuidade administrativa e para a integração entre planejamento, execução e manutenção. Isso se mostra particularmente relevante em ambiente amazônico, onde condicionantes climáticas, sazonalidade, solos, drenagem e logística de insumos exigem planejamento específico, cronograma realista e ação continuada. Adicionalmente, o Plano proposto contribui para reduzir custos indiretos associados à precariedade viária, como aumento de tempo de viagem, danos a veículos, perdas de carga, riscos de acidentes e interrupções de abastecimento, efeitos que, na Região Norte, amplificam o custo de vida e a insegurança logística.

Diante do exposto, a proposição revela-se medida necessária, oportuna e alinhada ao interesse público, por instituir um marco de planejamento e execução para a BR-210 com foco em eliminação de gargalos críticos, manutenção permanente, segurança viária e transparência baseada em resultados. Ao consolidar e escalar iniciativas concretas já em curso e ao impor metas verificáveis, o Projeto de Lei reforça a integração regional, a competitividade econômica e a proteção da população que depende da rodovia



para deslocamento, abastecimento e acesso a serviços essenciais, razão pela qual se mostra meritório de aprovação.

Diante do exposto, submeto o presente Projeto de Lei à apreciação das Senhoras e Senhores Parlamentares.

Sala das Sessões, em 2025.

Deputado DUDA RAMOS

