



CÂMARA DOS DEPUTADOS

PROJETO DE LEI N.º 7.058, DE 2025 **(Do Sr. Duda Ramos)**

Institui a Lei Nacional de Confiabilidade Logística em Rodovias Federais Estratégicas da Região Norte, estabelece princípios, metas, instrumentos de gestão por desempenho, transparência e governança para assegurar trafegabilidade contínua, segurança viária e previsibilidade logística, e dá outras providências.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
DA AMAZÔNIA E DOS POVOS ORIGINÁRIOS E TRADICIONAIS;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (MÉRITO E 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



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

PROJETO DE LEI Nº , DE 2025

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui a Lei Nacional de Confiabilidade Logística em Rodovias Federais Estratégicas da Região Norte, estabelece princípios, metas, instrumentos de gestão por desempenho, transparência e governança para assegurar trafegabilidade contínua, segurança viária e previsibilidade logística, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Lei Nacional de Confiabilidade Logística em Rodovias Federais Estratégicas da Região Norte, com a finalidade de assegurar trafegabilidade contínua, segurança viária, previsibilidade logística e acesso territorial nas rodovias federais consideradas estratégicas para a integração, o abastecimento e o desenvolvimento regional.

§ 1º A Lei estabelece marco geral de planejamento, execução e monitoramento, aplicável às rodovias estratégicas da Região Norte.

§ 2º A aplicação desta Lei não implica flexibilização de exigências ambientais, técnicas ou regulatórias, nem substitui competências legais dos órgãos responsáveis.

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se rodovias federais estratégicas da Região Norte aquelas que:

- I – assegurem integração interestadual ou internacional;
- II – sejam essenciais ao abastecimento e à mobilidade regional;
- III – garantam acesso territorial a serviços públicos essenciais;



IV – conectem áreas produtivas, fronteiriças ou de baixa densidade;

V – não apresentem viabilidade econômica para concessão privada;

VI – tenham interrupções com impacto social ou econômico relevante.

§ 1º O enquadramento será realizado por ato do Poder Executivo Federal, com base em critérios técnicos.

§ 2º Poderão ser enquadradas rodovias ou trechos específicos.

Art. 3º São objetivos da Lei:

I – assegurar confiabilidade logística permanente;

II – reduzir interrupções e vulnerabilidades recorrentes;

III – substituir lógica reativa por manutenção preventiva contínua;

IV – promover segurança viária compatível com a função social da rodovia;

V – reduzir desigualdades territoriais no acesso à infraestrutura.

Art. 4º A aplicação desta Lei observará os seguintes princípios:

I – continuidade do serviço público de transporte;

II – gestão por desempenho e resultados;

III – adequação técnica às condições amazônicas;

IV – eficiência do gasto público;

V – transparência e controle social;

VI – prioridade ao interesse social e territorial.

Art. 5º Cada rodovia estratégica enquadrada deverá contar com Plano Específico de Confiabilidade, aprovado pelo órgão federal competente.



§ 1º O Plano Específico conterá, no mínimo:

I – diagnóstico técnico dos pontos críticos;

II – meta de trafegabilidade contínua, conforme a função da rodovia;

III – estratégia de manutenção permanente;

IV – intervenções estruturais prioritárias;

V – indicadores de desempenho (KPIs);

VI – estimativa de recursos e cronograma.

§ 2º Os Planos Específicos integrarão os instrumentos de planejamento da União.

Art. 6º As rodovias estratégicas serão objeto de manutenção permanente e preventiva, vedada a dependência exclusiva de ações emergenciais episódicas.

§ 1º Poderão ser utilizados contratos continuados ou contratos por desempenho, com vinculação de resultados.

§ 2º A manutenção deverá priorizar a eliminação de falhas recorrentes, especialmente relacionadas a drenagem, pavimento e segurança viária.

Art. 7º A execução desta Lei será monitorada por Indicadores-Chave de Desempenho (KPIs), que incluirão, no mínimo:

I – número e duração de interrupções;

II – tempo de resposta a eventos críticos;

III – extensão de trechos com risco ativo;

IV – indicadores básicos de segurança viária;

V – grau de cumprimento das metas do Plano.

Parágrafo único. Os KPIs deverão ser simples, mensuráveis e auditáveis.



Art. 8º As ações previstas nesta Lei deverão priorizar:

- I – sistemas de drenagem superficial e profunda;
- II – estabilização de taludes e encostas;
- III – eliminação de pontos de alagamento e atoleiro;
- IV – sinalização e dispositivos de segurança compatíveis com o

uso local.

Art. 9º Fica instituído o Painel Público de Confiabilidade Logística da Região Norte, com divulgação periódica de:

- I – rodovias e trechos enquadrados;
- II – situação de trafegabilidade;
- III – indicadores de desempenho;
- IV – intervenções realizadas;
- V – recursos aplicados.

Parágrafo único. O Painel utilizará dados abertos, resguardado sigilo legal.

Art. 10. As rodovias enquadradas nesta Lei terão prioridade na alocação de recursos federais destinados à infraestrutura rodoviária da Região Norte.

Parágrafo único. A prioridade visa assegurar continuidade administrativa e evitar desassistência logística.

Art. 11. A governança da Política será exercida pelo Poder Executivo Federal, com articulação com:

- I – órgãos de infraestrutura e segurança viária;
- II – estados e municípios impactados;
- III – instituições técnicas e de pesquisa.

Art. 12. Esta Lei constitui marco geral, cabendo aos Planos Específicos detalhar metas e intervenções por rodovia.



Art. 13. O Poder Executivo regulamentará esta Lei no prazo de 180 (cento e oitenta) dias.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposição institui a Lei Nacional de Confiabilidade Logística em Rodovias Federais Estratégicas da Região Norte, com o objetivo de estabelecer um marco geral, permanente e orientado a resultados para assegurar trafegabilidade contínua, segurança viária e previsibilidade logística em eixos rodoviários essenciais à integração territorial, ao abastecimento e ao desenvolvimento regional.

A Região Norte apresenta características geográficas, climáticas e demográficas singulares, com grandes distâncias, baixa densidade populacional e elevada dependência de poucos corredores rodoviários para a circulação de pessoas, bens e serviços públicos. Nesse contexto, interrupções recorrentes de rodovias federais produzem impactos sociais e econômicos desproporcionais, afetando diretamente o acesso a saúde, educação, segurança, alimentos e insumos básicos, além de elevar custos logísticos e agravar desigualdades regionais.

O modelo tradicional de planejamento e manutenção rodoviária, baseado majoritariamente em intervenções episódicas e reativas, tem se mostrado insuficiente para enfrentar vulnerabilidades estruturais típicas da Amazônia, como problemas recorrentes de drenagem, instabilidade geotécnica, atoleiros e degradação acelerada do pavimento. A ausência de uma política nacional específica de confiabilidade logística resulta em descontinuidade administrativa, fragmentação de ações e dificuldade de priorização orçamentária para rodovias que, embora estratégicas do ponto de vista social e territorial, não apresentam viabilidade econômica para concessão privada.



A Lei-Guarda-Chuva proposta enfrenta essa lacuna ao instituir princípios e instrumentos comuns para o tratamento das rodovias federais estratégicas da Região Norte, respeitando as competências legais existentes e sem flexibilizar exigências ambientais ou técnicas. Ao exigir a elaboração de Planos Específicos de Confiabilidade por rodovia ou trecho, a proposição permite adequar soluções à função de cada eixo, integração interestadual, fronteira, acesso territorial ou mobilidade municipal, dentro de uma lógica sistêmica e coerente.

A introdução de gestão por desempenho, com indicadores simples e mensuráveis, substitui a lógica de mera execução física por um modelo orientado à continuidade do serviço público de transporte, princípio implícito à função social das rodovias na Região Norte. A priorização da manutenção preventiva e da eliminação de falhas recorrentes reduz custos no médio e longo prazos, aumenta a eficiência do gasto público e diminui a necessidade de ações emergenciais de alto custo e baixo impacto estrutural.

A previsão de transparência ativa, por meio de painel público de confiabilidade logística, fortalece o controle social, amplia a rastreabilidade das decisões administrativas e contribui para a redução de judicialização decorrente de falhas de planejamento ou omissão estatal. A definição de prioridade orçamentária federal reconhece que a confiabilidade logística não pode estar sujeita à volatilidade de ciclos políticos ou à competição desigual por recursos com rodovias de maior apelo econômico em outras regiões do País.

Dessa forma, a Lei Nacional de Confiabilidade Logística em Rodovias Federais Estratégicas da Região Norte apresenta-se como medida tecnicamente adequada, juridicamente segura e alinhada ao interesse público, ao criar um marco estruturante capaz de organizar, priorizar e dar continuidade às políticas rodoviárias no Norte, assegurando que infraestruturas críticas cumpram sua função essencial de integração, acesso e desenvolvimento regional, razão pela qual se recomenda sua 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



FIM DO DOCUMENTO