



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**

## **PROJETO DE LEI N.º 7.063, DE 2025** **(Do Sr. Duda Ramos)**

Institui o Plano de Integração Logística e Fronteira da BR-401 (Boa Vista–Bonfim), estabelece padrões mínimos de infraestrutura e segurança viária, metas de redução de acidentes, integração logística, aduaneira e turística, cria corredor logístico estruturado para o comércio regional e define governança articulada com órgãos de fronteira e relações exteriores, e dá outras providências.

**DESPACHO:**

ÀS COMISSÕES DE  
VIAÇÃO E TRANSPORTES;  
RELAÇÕES EXTERIORES E DE DEFESA NACIONAL;  
DA AMAZÔNIA E DOS POVOS ORIGINÁRIOS E TRADICIONAIS;  
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 2025**

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui o Plano de Integração Logística e Fronteiriça da BR-401 (Boa Vista–Bonfim), estabelece padrões mínimos de infraestrutura e segurança viária, metas de redução de acidentes, integração logística, aduaneira e turística, cria corredor logístico estruturado para o comércio regional e define governança articulada com órgãos de fronteira e relações exteriores, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Plano de Integração Logística e Fronteiriça da BR-401, no trecho compreendido entre Boa Vista e Bonfim, com a finalidade de qualificar a infraestrutura rodoviária, promover a integração internacional com a República Cooperativa da Guiana e fortalecer o comércio, o turismo e a circulação regional.

§ 1º A BR-401 é reconhecida, para os fins desta Lei, como eixo estratégico de integração internacional, de interesse nacional.

§ 2º O Plano terá caráter estruturante, permanente e orientado a resultados, observadas as competências legais dos órgãos envolvidos.

Art. 2º São objetivos do Plano:

I – assegurar padrão adequado de infraestrutura rodoviária compatível com sua função internacional;

II – reduzir acidentes e elevar a segurança viária;

III – estruturar corredor logístico eficiente para o comércio fronteiriço;



IV – integrar a rodovia às operações aduaneiras e alfandegárias;

V – estimular o turismo e a circulação regional;

VI – fortalecer a inserção do Brasil em projetos de integração continental.

Art. 3º Constituem diretrizes do Plano:

I – integração logística e institucional;

II – padronização técnica e segurança viária;

III – eficiência operacional e previsibilidade;

IV – articulação com a política externa brasileira;

V – transparência e monitoramento contínuo;

VI – desenvolvimento regional sustentável.

Art. 4º O Plano estabelecerá padrões mínimos obrigatórios de infraestrutura para a BR-401, incluindo, no mínimo:

I – pavimento em condições adequadas de trafegabilidade;

II – sinalização horizontal e vertical padronizada;

III – iluminação pública em trechos urbanos e pontos críticos;

IV – dispositivos de segurança viária;

V – áreas de apoio logístico e de parada.

Parágrafo único. Os padrões considerarão o aumento do fluxo de veículos de carga, turismo e circulação internacional.

Art. 5º O Plano instituirá metas progressivas de segurança viária, com foco na redução de acidentes e de vítimas, por meio de:

I – identificação e correção de pontos críticos;

II – implantação de dispositivos de controle e moderação de tráfego;

III – melhoria da sinalização e da iluminação;



IV – campanhas educativas integradas à fiscalização.

Parágrafo único. As metas serão acompanhadas por indicadores públicos e auditáveis.

Art. 6º O Plano promoverá a integração da BR-401 com a infraestrutura aduaneira e alfandegária, incluindo:

- I – articulação com postos de fronteira e alfândega;
- II – melhoria dos fluxos de cargas e passageiros;
- III – compatibilização logística com normas internacionais;
- IV – apoio à circulação turística regional e internacional.

Art. 7º Fica instituído o Corredor Logístico Fronteiriço da BR-401, destinado a:

- I – facilitar o comércio regional e internacional;
- II – reduzir custos logísticos;
- III – aumentar a previsibilidade do transporte;
- IV – apoiar iniciativas de integração com a Guiana e o Caribe.

Art. 8º A governança do Plano será exercida pelo Poder Executivo Federal, com articulação entre:

- I – o órgão federal responsável pela infraestrutura rodoviária;
- II – órgãos de logística, transporte e segurança viária;
- III – órgãos de fronteira e aduana;
- IV – o Ministério das Relações Exteriores, para alinhamento com acordos e iniciativas internacionais;
- V – estados e municípios envolvidos.

Parágrafo único. A governança deverá assegurar coordenação interinstitucional e alinhamento com projetos de integração continental, inclusive no âmbito do Caricom.



Art. 9º Fica instituído o Painel Público da BR-401, com divulgação periódica de:

- I – obras e intervenções realizadas;
- II – indicadores de segurança viária;
- III – fluxo de cargas e veículos;
- IV – integração logística e aduaneira;
- V – recursos aplicados.

Art. 10. As ações do Plano terão prioridade na alocação de recursos federais destinados à infraestrutura rodoviária e logística de fronteira.

Parágrafo único. O Plano deverá constar de forma destacada nos instrumentos de planejamento da União.

Art. 11. O Plano instituído por esta Lei não implica flexibilização de exigências ambientais, regulatórias ou aduaneiras, devendo observá-las integralmente.

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 de Integração Logística e Fronteiriça da BR-401 (Boa Vista–Bonfim), com a finalidade de qualificar, de forma estruturante e permanente, um corredor rodoviário de integração internacional essencial para Roraima e para a estratégia brasileira de inserção regional. Trata-se de eixo que conecta a capital do Estado ao ponto fronteiriço de Bonfim, com ligação direta à Guiana via Ponte sobre o Rio Tacutu, integrando-se ao fluxo Boa Vista–Bonfim/Lethem–Georgetown, reconhecido como vetor de reorganização geoeconômica na fronteira Brasil–Guiana.



O contexto regional reforça a urgência de um marco orientado a resultados. A Guiana vive ciclo de expansão econômica acelerada e de transformação estrutural, associado à produção e exportação de petróleo; em 2024, o país registrou crescimento econômico de 43,6%, com forte impulso do setor de óleo e exportações, evidenciando tendência de aumento de fluxos de bens, serviços e pessoas no arco fronteiriço do Norte.

Além disso, o Banco Mundial registrou, para 2024, PIB corrente na ordem de US\$ 24,84 bilhões e PIB per capita próximo de US\$ 29,9 mil, sinalizando robustez de demanda e mercado potencial para produtos e serviços brasileiros, com impacto direto sobre a necessidade de infraestrutura logística eficiente e confiável no corredor Boa Vista–Bonfim.

Do lado brasileiro, há evidências de dinamização do comércio com a Guiana tendo Roraima como principal porta de saída. Estudo divulgado pela Secretaria de Planejamento de Roraima aponta movimentação de US\$ 102,73 milhões em exportações do Estado para a Guiana entre 2019 e 2024, além de US\$ 21,79 milhões apenas no primeiro semestre de 2025; registra-se, ainda, participação de 99,6% do milho exportado do Brasil para a Guiana originada em Roraima até junho de 2025, o que qualifica a BR-401 como infraestrutura de suporte ao abastecimento e ao escoamento regional.

A própria estratégia federal de rotas de integração sul-americana reconhece o vetor Boa Vista–Bonfim como etapa relevante para conexão com a Guiana e, por extensão, com oportunidades logísticas voltadas ao Caribe, destacando o papel da ligação com Lethem e do potencial de acesso a portos guianenses.

Apesar desse potencial, persistem gargalos típicos de corredores fronteiriços: ausência de padronização de segurança viária, lacunas de sinalização e iluminação em trechos críticos, insuficiência de áreas de apoio e serviços ao transporte, bem como falta de um planejamento integrado entre infraestrutura rodoviária, operações aduaneiras e estratégia turística. A experiência demonstra que, quando o corredor internacional cresce sem padrões e governança, elevam-se custos logísticos, aumentam-se riscos de



sinistros e perde-se competitividade regional, com efeitos imediatos sobre preços, prazos e previsibilidade para comércio e circulação.

Nesse ponto, os dados de segurança viária reforçam a necessidade de um Plano com metas e indicadores. A Polícia Rodoviária Federal em Roraima aponta que, em 2024, a BR-401 respondeu por 23% dos sinistros registrados nas rodovias federais do Estado e que, apesar de reduções em alguns indicadores, houve aumento na gravidade dos sinistros, com alta de eventos com óbito, sinalizando a necessidade de medidas estruturais de prevenção, engenharia e gestão do corredor.

Em eixo fronteiro, esse risco se amplia pela combinação de tráfego misto (carga, turismo e circulação local), sazonalidade de fluxo, e presença de operações de fronteira que podem gerar filas, paradas e conflitos de tráfego, fatores que demandam padronização e engenharia viária específicas.

A proposição é tecnicamente aderente também ao estágio atual de planejamento e investimentos públicos na rodovia. O DNIT aprovou, em abril de 2025, projetos básicos de engenharia para implantação de trecho pavimentado na BR-401/RR, incluindo segmento de 70,5 km (km 107,0 ao km 177,5), evidenciando a existência de carteira técnica e de intervenção em curso, que pode e deve ser integrada por um marco legal que organize padrões mínimos, KPIs, governança e transparência.

Registre-se, ainda, que já houve investimentos federais em melhorias e duplicação no acesso à Região Metropolitana de Boa Vista, reconhecendo a relevância logística e de segurança do eixo.

No campo aduaneiro, a BR-401 se conecta a um ponto de fronteira alfandegado sob responsabilidade da Receita Federal em Bonfim, cuja própria finalidade está vinculada a comércio exterior e aduana, o que reforça a necessidade de compatibilizar o padrão da rodovia com a operação de fronteira (fluxos, sinalização de acesso, áreas de triagem e logística de última milha).



Sem integração operacional, a infraestrutura rodoviária tende a produzir ganhos parciais, pois o gargalo desloca-se para o nó aduaneiro, reduzindo competitividade e previsibilidade.

A proposição, ao instituir padrões mínimos de pavimento, sinalização e iluminação; metas de segurança viária e redução de acidentes; e a organização de um corredor logístico estruturado com integração aduaneira e turística, busca superar a lógica de intervenções pontuais e fragmentadas. A previsão de governança articulada com o Ministério das Relações Exteriores é igualmente pertinente, porque a integração fronteiriça possui dimensão diplomática e econômica, inclusive no âmbito do relacionamento do Brasil com a Guiana e com a CARICOM, cuja sede se encontra em Georgetown, exigindo coordenação com iniciativas de integração regional e acordos bilaterais.

Por fim, o Plano proposto se orienta por princípios de eficiência administrativa e controle social ao prever instrumentos de monitoramento e transparência, permitindo acompanhamento público de obras, metas e indicadores, com redução de assimetria informacional e fortalecimento da responsabilização. Em síntese, a BR-401, enquanto vetor de integração internacional e corredor logístico de fronteira, exige abordagem normativa estruturante, “infraestrutura para integração internacional”, que alinhe padrões técnicos, segurança viária, logística aduaneira, turismo e governança federativa e internacional, razão pela qual a proposição se revela necessária, oportuna e meritória 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



**FIM DO DOCUMENTO**