



CÂMARA DOS DEPUTADOS
Gabinete do Deputado Federal Duda Ramos – PODE/RR

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui o Programa Nacional de Calçadas Acessíveis Essenciais, destinado à implantação, adequação e padronização mínima de calçadas em áreas de acesso a serviços públicos essenciais, e dá outras providências.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituído o Programa Nacional de Calçadas Acessíveis Essenciais, destinado ao apoio técnico e financeiro para implantação, adequação, recuperação e padronização mínima de calçadas em áreas de acesso a serviços públicos essenciais.

Art. 2º O Programa tem por finalidade garantir circulação segura, acessível e contínua de pedestres, pessoas com deficiência, idosos, crianças, gestantes e pessoas com mobilidade reduzida nos trajetos de acesso a equipamentos públicos essenciais.

Art. 3º São objetivos do Programa:

I – ampliar a acessibilidade urbana em áreas de maior circulação da população;

II – garantir rota acessível mínima até serviços públicos essenciais;

III – reduzir acidentes, quedas e barreiras físicas no deslocamento de pedestres;

IV – apoiar pequenos municípios e periferias urbanas na adequação de calçadas;



V – promover mobilidade ativa segura;

VI – fortalecer o direito de acesso à saúde, educação, assistência social, transporte público e abastecimento popular;

VII – reduzir desigualdades territoriais na infraestrutura urbana básica.

Art. 4º Para os fins desta Lei, consideram-se áreas de serviços públicos essenciais os entornos e rotas de acesso a:

I – unidades básicas de saúde, hospitais, policlínicas e demais unidades públicas de saúde;

II – escolas públicas, creches e instituições públicas de ensino;

III – Centros de Referência de Assistência Social – CRAS, Centros de Referência Especializados de Assistência Social – CREAS e demais equipamentos de assistência social;

IV – terminais, estações, pontos de embarque e desembarque de transporte coletivo;

V – mercados públicos, feiras livres e centros populares de abastecimento;

VI – órgãos públicos com atendimento presencial à população;

VII – praças, parques, bibliotecas, centros comunitários e equipamentos públicos de convivência;

VIII – demais equipamentos públicos definidos em regulamento.

Art. 5º O Programa priorizará a formação de Rotas Acessíveis Essenciais, compreendidas como trajetos contínuos, seguros e sinalizados entre moradias, pontos de transporte coletivo e equipamentos públicos essenciais.



§ 1º As Rotas Acessíveis Essenciais deverão priorizar trechos de maior fluxo de pedestres, maior vulnerabilidade social e maior presença de pessoas idosas, crianças, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

§ 2º A implantação das rotas poderá ocorrer de forma gradual, por trechos prioritários, observada a capacidade técnica e financeira do ente federativo.

Art. 6º As calçadas apoiadas pelo Programa deverão observar, no mínimo:

- I – faixa livre de circulação sem obstáculos;
- II – piso regular, firme, estável e antiderrapante;
- III – rebaixamento de calçadas em travessias;
- IV – sinalização tátil, quando tecnicamente necessária;
- V – rampas de acessibilidade;
- VI – largura mínima adequada ao fluxo de pedestres, conforme normas técnicas aplicáveis;
- VII – eliminação de degraus, buracos, desníveis abruptos e barreiras permanentes;
- VIII – drenagem superficial adequada para evitar acúmulo de água;
- IX – iluminação pública mínima no trajeto, quando possível;
- X – integração com faixas de pedestres, pontos de ônibus e entradas dos equipamentos públicos.

Art. 7º A União poderá apoiar Estados, Municípios e consórcios públicos na execução de:

- I – obras de construção, reforma e recuperação de calçadas;
- II – implantação de rampas e rebaixamentos;
- III – instalação de piso tátil e sinalização acessível;



IV – regularização de travessias;

V – adequação de calçadas no entorno de escolas, unidades de saúde e equipamentos públicos;

VI – elaboração de projetos padronizados simplificados;

VII – aquisição de materiais e equipamentos necessários à execução das obras;

VIII – ações de fiscalização, educação urbana e manutenção preventiva.

Art. 8º O Programa deverá adotar soluções proporcionais ao porte do município e à complexidade da intervenção.

§ 1º O Poder Executivo poderá disponibilizar modelos padronizados de projetos para pequenos municípios, periferias urbanas, áreas rurais urbanizadas e localidades de baixa capacidade técnica.

§ 2º Os projetos deverão observar a legislação nacional de acessibilidade, a Política Nacional de Mobilidade Urbana e as normas técnicas aplicáveis.

Art. 9º Terão prioridade na execução do Programa:

I – municípios de baixo Índice de Desenvolvimento Humano – IDH;

II – bairros periféricos;

III – áreas com maior concentração de pessoas idosas;

IV – áreas com maior circulação de estudantes e pacientes;

V – entornos de escolas públicas e unidades de saúde;

VI – localidades com histórico de acidentes ou quedas de pedestres;

VII – municípios pequenos com baixa capacidade técnica e financeira;



VIII – áreas urbanas da Amazônia Legal e demais regiões com déficit de infraestrutura básica.

Art. 10 Os Municípios interessados em aderir ao Programa deverão apresentar plano simplificado de intervenção, contendo:

- I – identificação dos equipamentos públicos atendidos;
- II – delimitação dos trechos prioritários;
- III – diagnóstico fotográfico ou técnico das barreiras existentes;
- IV – estimativa da população beneficiada;
- V – indicação do fluxo principal de pedestres;
- VI – cronograma simplificado de execução;
- VII – estratégia de manutenção posterior.

Art. 11 As intervenções apoiadas pelo Programa deverão priorizar entregas de curta e média execução, especialmente:

- I – calçadas no entorno imediato de escolas e unidades de saúde;
- II – rotas entre pontos de transporte coletivo e serviços públicos;
- III – travessias com alto fluxo de pedestres;
- IV – eliminação de obstáculos que impeçam circulação de cadeirantes, idosos e pessoas com mobilidade reduzida;
- V – correção de trechos com buracos, degraus, pisos soltos, lama ou ausência de pavimentação.

Art. 12 A manutenção das calçadas implantadas ou recuperadas com recursos do Programa deverá ser prevista no plano simplificado de intervenção.



Parágrafo único. O regulamento poderá estabelecer modelo de termo de compromisso de manutenção, com indicação de responsabilidades, periodicidade de vistoria e canais de comunicação para registro de problemas.

Art. 13 O Poder Executivo instituirá sistema nacional de monitoramento do Programa, contendo:

- I – municípios atendidos;
- II – extensão de calçadas implantadas ou recuperadas;
- III – número de equipamentos públicos conectados por rotas acessíveis;
- IV – população estimada beneficiada;
- V – intervenções realizadas em áreas periféricas e pequenos municípios;
- VI – recursos aplicados;
- VII – indicadores de acessibilidade e segurança do pedestre;
- VIII – registros de manutenção e continuidade das rotas.

Art. 14 A União poderá celebrar convênios, contratos de repasse, acordos de cooperação e outros instrumentos com:

- I – Estados;
- II – Municípios;
- III – consórcios públicos;
- IV – instituições públicas de ensino e pesquisa;
- V – entidades de assistência técnica;
- VI – organizações da sociedade civil, nos termos da legislação aplicável.

Art. 15 Constituem princípios do Programa:

- I – acessibilidade universal;



II – mobilidade urbana segura;
III – dignidade da pessoa humana;
IV – prioridade do pedestre;
V – inclusão de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida;

VI – redução das desigualdades territoriais;
VII – eficiência na aplicação de recursos públicos;
VIII – adaptação das cidades ao envelhecimento populacional.

Art. 16 As despesas decorrentes desta Lei correrão à conta das dotações orçamentárias próprias, podendo ser utilizados recursos vinculados à mobilidade urbana, infraestrutura urbana, acessibilidade, desenvolvimento regional, saúde, educação e assistência social.

Art. 17 O Poder Executivo regulamentará esta Lei.

Art. 18 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A presente proposta institui o Programa Nacional de Calçadas Acessíveis Essenciais, com o objetivo de garantir infraestrutura mínima de circulação segura e acessível nos trajetos de acesso a serviços públicos essenciais, especialmente escolas, unidades de saúde, equipamentos de assistência social, mercados populares, pontos de transporte coletivo e órgãos de atendimento presencial à população.

A acessibilidade urbana ainda é uma das maiores barreiras silenciosas ao exercício de direitos básicos no Brasil. A ausência de calçadas adequadas, a presença de buracos, degraus, pisos irregulares, lama, obstáculos, postes mal posicionados e falta de rampas impedem ou dificultam o deslocamento cotidiano de milhões de pessoas, especialmente idosos,



peças com deficiência, crianças, gestantes, pacientes em tratamento e pessoas com mobilidade reduzida. Segundo dados preliminares do Censo Demográfico de 2022 divulgados pelo IBGE, o Brasil tinha 14,4 milhões de pessoas com deficiência, correspondendo a 7,3% da população com dois anos ou mais; os idosos representavam 45,4% das pessoas com deficiência, o que reforça a urgência de cidades preparadas para mobilidade segura e envelhecimento populacional.

A legislação brasileira já reconhece o direito à acessibilidade e à mobilidade urbana, mas sua aplicação prática ainda é desigual. A Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei nº 12.587, de 2012, estabelece diretrizes para integração entre os diferentes modos de transporte e melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal. A ABNT NBR 9050:2020, por sua vez, estabelece critérios e parâmetros técnicos para acessibilidade em edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos, com a finalidade de permitir utilização autônoma, independente e segura do ambiente pela maior quantidade possível de pessoas.

Apesar desse marco normativo, o problema cotidiano permanece: em muitos municípios, a pessoa consegue chegar de ônibus perto da escola, da UBS ou do CRAS, mas não consegue atravessar o último trecho com segurança. Esse “último caminho” é justamente onde a política pública falha. Não basta existir serviço público se o acesso físico até ele é perigoso, irregular ou inacessível. Uma calçada quebrada na frente de uma unidade de saúde impede o deslocamento de uma pessoa em cadeira de rodas; um trecho sem rebaixamento dificulta a circulação de idosos; uma via sem rota segura até a escola expõe crianças a acidentes; uma feira pública sem calçada adequada prejudica consumidores, trabalhadores informais e pessoas com mobilidade reduzida.

A proposta foi desenhada para evitar generalidades e produzir entregas concretas. O projeto cria o conceito de Rotas Acessíveis Essenciais,



priorizando trajetos de ligação entre moradias, pontos de transporte coletivo e equipamentos públicos. Também estabelece padrão mínimo de intervenção, com faixa livre de circulação, piso firme, regular e antiderrapante, rebaixamento de calçadas, rampas, sinalização tátil quando necessária, drenagem superficial, eliminação de degraus e integração com travessias e pontos de ônibus. O objetivo é permitir que a política pública seja executada por trechos prioritários, com foco em resultado visível e mensurável.

O texto também reconhece a realidade dos pequenos municípios e das periferias urbanas, onde frequentemente faltam equipe técnica, projetos prontos e recursos para obras de acessibilidade. Por isso, a proposta prevê planos simplificados, modelos padronizados, diagnóstico fotográfico, cronograma básico e apoio federal para construção, recuperação e manutenção das calçadas. Essa lógica torna a política mais executável, reduz a burocracia e permite que municípios com menor capacidade administrativa também possam participar.

A prioridade conferida a escolas, unidades de saúde, CRAS, mercados públicos e pontos de transporte coletivo decorre de uma escolha prática: começar pelos lugares onde a falta de calçada adequada mais prejudica a vida diária da população. A medida não pretende resolver toda a malha urbana de uma só vez, mas estabelecer uma estratégia nacional de intervenção mínima nos trechos mais sensíveis, onde a calçada deixa de ser apenas infraestrutura urbana e passa a ser condição de acesso a direitos sociais.

Além do impacto sobre pessoas com deficiência, o projeto beneficia diretamente idosos, crianças, mulheres gestantes, pessoas em reabilitação, trabalhadores informais, usuários do transporte público e famílias que dependem de serviços públicos presenciais. Também contribui para reduzir quedas, acidentes, afastamentos, isolamento social e dependência de terceiros para deslocamentos simples.



Trata-se de medida de baixo custo relativo, alta visibilidade social e grande impacto cotidiano. A proposta transforma acessibilidade em entrega concreta: calçada feita, rota segura, UBS acessível, escola alcançável, ponto de ônibus integrado e serviço público de fato disponível para todos. Em um país com desigualdades urbanas profundas, garantir calçadas acessíveis nas áreas de serviços essenciais é uma forma direta de tornar a cidade mais justa, funcional e humana.

Diante da relevância social, urbana e humanitária da matéria, solicito o apoio das Senhoras e dos Senhores Parlamentares para a aprovação da presente proposição.

Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS

