



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

PROJETO DE LEI Nº , DE 2026

(Do Sr. DUDA RAMOS)

Institui a Política Nacional de Conectividade por Infraestrutura de Travessia de Pequeno Porte em Comunidades Isoladas – CAMINHO SEGURO, dispõe sobre a implantação, padronização, monitoramento e financiamento de pontes e passagens de pequeno porte, e estabelece metas nacionais de redução do isolamento territorial.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Conectividade por Infraestrutura de Travessia de Pequeno Porte em Comunidades Isoladas – CAMINHO SEGURO, com a finalidade de assegurar acesso contínuo, seguro e regular a serviços essenciais, por meio da implantação de estruturas de travessia de baixo custo e alto impacto social.

Art. 2º Para os fins desta Lei, considera-se:

I – Comunidade isolada: núcleo populacional cujo acesso a serviços essenciais seja comprometido por barreiras naturais ou infraestrutura viária inexistente ou precária;

II – Travessia crítica: ponto de passagem que represente risco à integridade física ou restrição relevante à mobilidade da população;

III – Ponte de pequeno porte: estrutura de travessia com extensão de até 30 (trinta) metros, destinada ao tráfego local;



IV – Passagem de pequeno porte: solução simplificada de travessia, incluindo passarelas, pontilhões, galerias estruturadas e travessias elevadas;

V – Infraestrutura de alto impacto local: intervenção de baixo custo relativo, com efeito imediato na mobilidade e no acesso a direitos.

Art. 3º A Política observará os seguintes princípios:

I – universalização progressiva do acesso territorial;

II – proteção da integridade física dos usuários;

III – eficiência alocativa de recursos públicos;

IV – redução das desigualdades regionais;

V – adequação às condições geográficas e ambientais.

Art. 4º Constituem diretrizes:

I – priorização de soluções padronizadas e replicáveis;

II – execução descentralizada e coordenada;

III – simplificação de processos de contratação;

IV – integração com políticas de mobilidade, saúde e educação;

V – transparência e controle social.

Art. 5º Os entes executores deverão promover o mapeamento das comunidades isoladas e das travessias críticas, considerando, no mínimo:

I – interrupção ou limitação de acesso a serviços públicos;

II – risco à segurança da população;

III – isolamento sazonal ou permanente;

IV – volume de usuários afetados;

V – impacto socioeconômico da intervenção.



§1º O mapeamento deverá ser atualizado periodicamente e integrar cadastro público.

Art. 6º A Política será implementada por meio de:

- I – implantação de pontes de pequeno porte;
- II – construção de passagens simplificadas;
- III – requalificação de estruturas existentes;
- IV – implantação de soluções emergenciais seguras.

Art. 7º As estruturas deverão atender aos seguintes parâmetros mínimos:

I – carga mínima de:

- a) 5 kN/m² para passarelas;
- b) 80 kN por eixo para veículos leves;

II – fator de segurança estrutural mínimo de 1,5.

Art. 8º A implantação deverá considerar:

- I – análise mínima de estabilidade do solo;
- II – adoção de fundações diretas em solos estáveis;
- III – utilização de fundações profundas ou estacas em solos alagadiços ou instáveis.

Art. 9º As estruturas deverão:

- I – considerar níveis históricos de cheia;
- II – manter altura livre mínima de 1 (um) metro acima do nível máximo registrado;
- III – garantir escoamento adequado, evitando represamento.

Art. 10 As travessias deverão conter:

- I – guarda corpos;



II – piso antiderrapante;

III – largura mínima de:

a) 1,5 m para pedestres;

b) 3,0 m para veículos leves;

Art. 11 As estruturas deverão possuir:

I – vida útil mínima projetada de 15 (quinze) anos;

II – materiais resistentes à umidade e corrosão;

III – plano de manutenção simplificado.

Art. 12 A execução poderá ocorrer mediante:

I – contratação simplificada;

II – execução direta;

III – consórcios intermunicipais;

IV – cooperação com entidades comunitárias.

Art. 13 As intervenções deverão observar prazo preferencial de até 120 (cento e vinte) dias.

Art. 14 Constituem metas da Política:

I – mapeamento integral das comunidades isoladas no prazo de até 2 (dois) anos;

II – redução de 50% (cinquenta por cento) das travessias críticas em até 4 (quatro) anos;

III – eliminação das travessias classificadas como de alto risco em até 8 (oito) anos.

Art. 15 Fica instituído sistema nacional de monitoramento com:

I – cadastro georreferenciado;

II – registro das intervenções;



III – avaliação de impacto.

Art. 16 O descumprimento injustificado das metas poderá ensejar:

- I – reprogramação obrigatória;
- II – restrição de novos repasses;
- III – comunicação aos órgãos de controle.

Art. 17 A Política será financiada por:

- I – dotações orçamentárias;
- II – transferências voluntárias;
- III – cooperação institucional.

Art. 18 O Poder Executivo regulamentará esta Lei.

Art. 19 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A ausência de infraestrutura adequada de travessia em comunidades isoladas constitui uma das expressões mais evidentes das desigualdades territoriais no Brasil, afetando diretamente o acesso a serviços essenciais e expondo a população a riscos permanentes. Em diversas regiões, especialmente na Amazônia, no Norte e em áreas rurais, a mobilidade cotidiana depende de travessias improvisadas, frequentemente inseguras, que comprometem o acesso à educação, à saúde e ao abastecimento.

A recorrência de situações de isolamento, agravadas por eventos climáticos extremos, evidencia a fragilidade da infraestrutura existente e a insuficiência das políticas públicas tradicionais, historicamente centradas em obras de grande porte. Embora essas intervenções sejam necessárias em



determinados contextos, seu elevado custo e longo tempo de execução limitam sua capacidade de resposta às demandas locais mais urgentes.

A presente proposta parte de uma abordagem pragmática e orientada à eficiência, ao estruturar uma política nacional voltada à implantação de pontes e passagens de pequeno porte, com base em soluções padronizadas, de rápida execução e alta replicabilidade. Trata-se de uma estratégia amplamente reconhecida em experiências internacionais de desenvolvimento territorial, especialmente em regiões de baixa densidade populacional, onde intervenções modulares apresentam maior relação custo-benefício.

A introdução de parâmetros técnicos mínimos assegura a qualidade e a segurança das estruturas, evitando soluções improvisadas que, embora comuns, frequentemente resultam em novos riscos à população. Ao mesmo tempo, a previsão de execução simplificada amplia a capacidade operacional dos entes locais, permitindo maior agilidade na implementação das intervenções.

A definição de metas nacionais confere direcionalidade à política, permitindo monitoramento contínuo e avaliação de resultados, ao passo que os mecanismos de governança e controle fortalecem a transparência e a responsabilização institucional.

Sob a perspectiva econômica, trata-se de uma política de elevada eficiência alocativa, uma vez que pequenas intervenções, quando corretamente direcionadas, produzem impactos significativos na mobilidade e na integração territorial. Sob a perspectiva social, os efeitos são imediatos, traduzindo-se em acesso ampliado a serviços públicos, redução de riscos e melhoria das condições de vida.

Diante da relevância estratégica da matéria, da viabilidade técnica e do potencial de impacto direto, a aprovação do presente Projeto de Lei representa medida necessária para a superação de barreiras históricas de acesso e para a promoção de maior equidade territorial no país.



Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS

