



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 Garantia de Oferta Mínima de Transporte Intermunicipal – CONECTA BRASIL, estabelece a obrigatoriedade de planejamento de serviços essenciais em regiões de baixa oferta e dispõe sobre mecanismos de indução, monitoramento e transparência.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica instituída a Política Nacional de Garantia de Oferta Mínima de Transporte Intermunicipal – CONECTA BRASIL, com a finalidade de assegurar a disponibilidade de serviços essenciais de transporte intermunicipal em regiões com baixa oferta ou descontinuidade.

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

I – Região de baixa oferta: conjunto de municípios com ausência, insuficiência ou irregularidade de serviços de transporte intermunicipal;

II – Oferta mínima de transporte: padrão básico de disponibilidade de serviço, definido em planejamento público, capaz de garantir deslocamentos essenciais da população;

III – Serviço essencial de transporte intermunicipal: aquele necessário ao acesso a serviços de saúde, educação, trabalho e abastecimento;

IV – Planejamento obrigatório: conjunto de medidas técnicas que definem a oferta mínima, rotas prioritárias e frequência de atendimento.



Art. 3º São objetivos da Política:

- I – garantir acesso mínimo à mobilidade intermunicipal;
- II – reduzir o isolamento territorial;
- III – ampliar o acesso a serviços públicos essenciais;
- IV – promover equidade regional;
- V – assegurar continuidade do serviço.

Art. 4º Constituem diretrizes:

- I – respeito à titularidade dos Estados sobre o transporte intermunicipal;
- II – indução de políticas públicas sem imposição de modelo único;
- III – priorização de regiões com maior vulnerabilidade;
- IV – eficiência e sustentabilidade econômica do serviço;
- V – transparência e controle social.

Art. 5º Os Estados deverão elaborar Planos de Oferta Mínima de Transporte Intermunicipal, contendo:

- I – diagnóstico das regiões de baixa oferta;
- II – definição de rotas essenciais;
- III – frequência mínima de atendimento;
- IV – identificação de municípios prioritários;
- V – estratégias de viabilização do serviço.

§1º O planejamento deverá considerar:

- I – distância entre municípios;
- II – acesso a serviços de saúde e educação;
- III – volume populacional;



IV – condições de infraestrutura viária.

§2º Os planos deverão ser atualizados periodicamente.

Art. 6º A oferta mínima deverá assegurar, sempre que viável:

I – conexão regular entre municípios e centros regionais;

II – frequência compatível com necessidades essenciais;

III – continuidade do serviço ao longo do ano;

IV – atendimento prioritário a regiões isoladas.

Art. 7º Para viabilizar a oferta mínima, poderão ser adotados:

I – subsídios públicos direcionados;

II – modelos de concessão ou permissão ajustados;

III – integração com outros modais de transporte;

IV – parcerias com operadores privados;

V – soluções alternativas de transporte.

Art. 8º A União poderá:

I – apoiar tecnicamente a elaboração dos planos;

II – disponibilizar instrumentos de financiamento;

III – priorizar repasses a entes que cumpram os objetivos desta

Lei;

IV – promover integração entre políticas de mobilidade.

Art. 9º Os planos deverão conter metas progressivas, incluindo:

I – redução de regiões sem atendimento;

II – ampliação da frequência de serviços;

III – aumento da cobertura territorial.

Art. 10 Deverá ser instituído sistema de monitoramento com:

I – rotas atendidas;



II – frequência dos serviços;

III – municípios cobertos;

IV – indicadores de acesso.

Art. 11 Os entes responsáveis deverão divulgar:

I – planos de oferta mínima;

II – dados de atendimento;

III – metas e resultados alcançados.

Art. 12 A ausência injustificada de planejamento ou implementação poderá ensejar:

I – reprogramação obrigatória;

II – restrição de acesso a recursos federais;

III – comunicação aos órgãos de controle.

Art. 13 A Política será financiada por:

I – recursos estaduais;

II – transferências voluntárias;

III – instrumentos de apoio federal;

IV – parcerias institucionais.

Art. 14 O Poder Executivo regulamentará esta Lei.

Art. 15 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

A mobilidade intermunicipal constitui elemento essencial para o acesso a direitos fundamentais, especialmente em regiões caracterizadas por baixa densidade populacional, grandes distâncias e limitações estruturais de infraestrutura. Em diversos estados brasileiros, particularmente nas regiões



Norte e Nordeste, a ausência ou irregularidade de serviços de transporte intermunicipal impõe barreiras concretas ao deslocamento da população, comprometendo o acesso a serviços de saúde, educação e oportunidades econômicas.

A dinâmica de mercado, por si só, não tem sido suficiente para assegurar a oferta de transporte em rotas de baixa demanda, o que resulta na exclusão de municípios inteiros do sistema regular de mobilidade. Essa lacuna evidencia a necessidade de atuação do poder público na definição de padrões mínimos de atendimento, sem, contudo, comprometer a sustentabilidade econômica do setor ou invadir a competência dos entes federativos responsáveis.

A presente proposta adota abordagem equilibrada ao instituir a obrigatoriedade de planejamento da oferta mínima, respeitando a titularidade dos Estados sobre o transporte intermunicipal. Ao invés de impor a prestação direta do serviço, o projeto estabelece a obrigação de planejamento técnico, com definição de rotas essenciais, frequência mínima e estratégias de viabilização, conferindo flexibilidade para adaptação às realidades locais.

A previsão de instrumentos como subsídios direcionados, modelos contratuais ajustados e integração modal permite que o serviço seja estruturado de forma economicamente viável, ao mesmo tempo em que amplia o acesso da população. A atuação da União, por sua vez, ocorre de forma indutiva, por meio de apoio técnico e financeiro, fortalecendo a coordenação federativa sem interferência indevida.

Do ponto de vista social, a proposta contribui para a redução do isolamento territorial e para a promoção da equidade no acesso a serviços públicos. Do ponto de vista econômico, a ampliação da mobilidade intermunicipal favorece a integração regional, o dinamismo produtivo e a circulação de bens e pessoas.

Diante da relevância do tema e da necessidade de enfrentar a desigualdade no acesso à mobilidade, a instituição de uma política nacional de



garantia de oferta mínima de transporte intermunicipal se apresenta como medida necessária, tecnicamente adequada e juridicamente consistente.

Sala das Sessões, em 2026.

Deputado DUDA RAMOS

