



**PROJETO DE LEI N° \_\_\_\_\_ / 2026**

**CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO VELHO**

**PROTOCOLO**

Gerência das Comissões  
Projeto de Lei Ordinária n° 5101/2026

DATA: 16/04/2026

HORA: 09h:47min

Institui a Política Municipal de substituição gradual de pontes de madeira por estruturas de concreto ou metálicas, e dá outras providências.

O **PREFEITO DO MUNICÍPIO DE PORTO VELHO**, no uso de suas atribuições legais, conforme disposto no inciso IV do artigo 87 da Lei Orgânica do Município de Porto Velho

Faço saber que a **CÂMARA MUNICIPAL DE PORTO VELHO**, aprovou e eu sanciono a seguinte Lei:

**CAPÍTULO I  
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

Art. 1º Fica instituída a Política Municipal de Substituição Gradual de Pontes de Madeira, com a finalidade de estabelecer diretrizes para a melhoria da segurança e da durabilidade da infraestrutura viária no território municipal de Porto Velho-RO.

Art. 2º O objeto desta política pública consiste na transição programada das estruturas de madeira existentes nas vias públicas municipais por pontes e passagens construídas em concreto armado, aço ou sistemas estruturais metálicos, visando à melhoria das condições de trafegabilidade nas vias públicas municipais.

Art. 3º A Política Municipal de que trata esta Lei aplica-se a todo o território do Município e observará:

I - as vias urbanas, priorizando a segurança de pedestres e o fluxo de veículos leves em áreas de adensamento populacional;

II - as estradas vicinais e vias rurais, assegurando o escoamento da produção agropecuária e a regularidade do transporte escolar.

Art. 4º Esta Lei possui natureza diretiva e programática, funcionando como instrumento de planejamento e orientação para a atuação administrativa, sem prejuízo da discricionariedade do Poder Executivo quanto à priorização técnica e conveniência das intervenções.

**CAPÍTULO II  
DAS DIRETRIZES E OBJETIVOS**



Art. 5º São diretrizes fundamentais da Política Municipal de que trata esta Lei:

I - a promoção da segurança viária, visando à proteção de pedestres, ciclistas e condutores de veículos em todo o território municipal;

II - a garantia da integridade física dos usuários das vias públicas e a redução do risco de acidentes decorrentes de falhas estruturais;

III - o aumento da durabilidade da malha viária municipal, com a redução dos custos de manutenção periódica e corretiva inerentes às estruturas de madeira;

IV - a sustentabilidade ambiental, mediante a redução da pressão sobre recursos florestais e a adoção de materiais com maior ciclo de vida e menor impacto nos leitos dos rios;

V - a garantia de trafegabilidade permanente, assegurando a resiliência das passagens diante de eventos climáticos adversos, períodos de chuvas intensas e cheias.

Art. 6º A formulação desta política pública visa à modernização da infraestrutura municipal sob o prisma da eficiência administrativa, assegurando que o capital público seja aplicado em obras com ciclo de vida útil e baixa exigência de intervenções corretivas.

### **CAPÍTULO III DA PRIORIZAÇÃO E CRITÉRIOS TÉCNICOS**

Art. 7º A definição do cronograma de execução das obras de substituição de pontes de que trata esta Lei deverá observar parâmetros técnicos e socioeconômicos objetivos, visando ao atendimento das necessidades mais urgentes da coletividade.

Art. 8º Terão prioridade na substituição as pontes situadas em:

I - rotas essenciais de transporte escolar e vias de acesso primário a unidades de saúde e hospitais;

II - corredores estratégicos para o escoamento da produção agrícola, pecuária ou industrial do Município;

III - áreas com elevada densidade populacional ou que representem o único acesso de comunidades isoladas à malha viária principal.

Art. 9º Para fins de escalonamento das intervenções, a Administração Pública deverá considerar:



I - o estado de conservação e o risco estrutural iminente, atestados por meio de avaliação técnica ou laudo de engenharia;

II - o volume médio de tráfego de veículos e a capacidade de carga exigida pela via;

III - a relação custo-benefício entre o custo da manutenção corretiva recorrente da estrutura de madeira e o investimento na implantação da estrutura definitiva.

Art. 10 É vedada a utilização de critérios subjetivos ou que impliquem privilégios imotivados na escolha das localidades contempladas, devendo a priorização pautar-se estritamente pela viabilidade técnica e pelo interesse público local.

#### **CAPÍTULO IV DOS PADRÕES TÉCNICOS**

Art. 11 A execução da Política Municipal de que trata esta Lei deverá observar rigorosamente as normas técnicas brasileiras (ABNT) e os manuais de engenharia vigentes para o dimensionamento e construção de estruturas de concreto armado, aço e sistemas metálicos.

Art. 12 Todo projeto de substituição deverá ser precedido de estudo técnico elaborado por profissional legalmente habilitado, com a devida emissão da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), garantindo a segurança estrutural e a acessibilidade.

Art. 13 A substituição das pontes de madeira ocorrerá de forma progressiva e escalonada, observando-se:

- a) as diretrizes do Plano Plurianual (PPA) e da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO);
- b) a disponibilidade financeira e orçamentária do exercício;
- c) o cronograma de obras definido com base em critérios técnicos estabelecidos nesta Lei.

Art. 14 Poderão ser adotadas tecnologias inovadoras e métodos construtivos ágeis, como o emprego de estruturas metálicas modulares e elementos de concreto pré-moldados, visando à redução de custos e à celeridade na montagem das passagens.



## **CAPÍTULO V DAS PARCERIAS COM A INICIATIVA PRIVADA E COOPERAÇÃO INTERGOVERNAMENTAL**

Art. 15 O Município estimulará a celebração de parcerias com a iniciativa privada para a consecução dos objetivos desta Lei, visando à agilidade e à inovação tecnológica na substituição das estruturas de madeira.

Art. 16 Fica instituída a prerrogativa de formalização de ajustes para o recebimento de doações efetuadas por pessoas jurídicas de direito privado, abrangendo:

- I - projetos de engenharia civil, cálculos estruturais e sondagens de solo;
- II - insumos construtivos, tais como cimento, agregados, ferragens e componentes de concreto pré-moldado;
- III - estruturas modulares metálicas ou em aço corten, devidamente certificadas pelos órgãos técnicos.

Art. 17 A Política Municipal de que trata esta Lei fomentará a cooperação técnica e financeira com o Estado e a União, mediante a celebração de convênios, consórcios públicos ou acordos de cooperação destinados ao financiamento ou à execução direta de pontes em pontos estratégicos do território municipal.

Art. 18 Todas as parcerias e doações realizadas sob o amparo desta Lei deverão observar os princípios da publicidade e transparência, especialmente:

- a) publicar o extrato dos termos de parceria ou doação no diário oficial e no Portal da Transparência;
- b) disponibilizar o cronograma de execução das obras vinculadas a cada parceria;
- c) assegurar a prevalência do interesse local e a integridade do patrimônio público em todos os ajustes firmados.

## **CAPÍTULO VI DAS PARCERIAS COM ORGANIZAÇÕES DA SOCIEDADE CIVIL**

Art. 19 O Município de Porto Velho poderá firmar parcerias com organizações da sociedade civil, nos termos da Lei Federal nº 13.019, de 31 de julho de 2014, para a elaboração, execução e acompanhamento de projetos vinculados aos objetivos desta Lei, mediante termo de colaboração, termo de fomento ou acordo de cooperação, conforme a modalidade cabível.



Parágrafo único. A celebração, a execução, o monitoramento e a prestação de contas das parcerias de que trata este artigo observarão integralmente os requisitos, procedimentos e condições estabelecidos na Lei Federal nº 13.019, de 2014, e na regulamentação municipal aplicável.

## **CAPÍTULO VII DAS DISPOSIÇÕES FINANCEIRAS**

Art. 20 As despesas decorrentes da execução desta Lei correrão por conta de dotações orçamentárias próprias, as quais deverão ser devidamente consignadas nos orçamentos anuais e no Plano Plurianual, ficando o Poder Executivo facultado a proceder às suplementações e remanejamentos necessários, respeitada a legislação fiscal vigente.

Art. 21 A implementação desta Política Municipal não implica a criação imediata de despesas obrigatórias ou atribuições diretas a órgãos específicos, limitando-se a estabelecer diretrizes, objetivos e critérios de priorização para o planejamento da infraestrutura local.

## **CAPÍTULO VIII DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 22 O Poder Executivo regulamentará, por decreto, no que couber.

Art. 23 Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala das Sessões, 15 de abril de 2026.

**ADALTO DE BANDEIRANTES**  
VEREADOR - REPUBLICANOS



## JUSTIFICATIVA

Nobres Pares,

O Município de Porto Velho possui uma das mais extensas malhas viárias do Estado de Rondônia, abrangendo zonas urbanas em expansão acelerada e uma expressiva rede de estradas vicinais e vias rurais que cortam o território amazônico.

Em razão das condições geográficas e da disponibilidade histórica de madeira nativa como insumo construtivo de baixo custo, parte significativa das passagens sobre córregos, igarapés e tributários menores foi erguida em estruturas de madeira, sendo uma solução que, à época de sua implantação, representou resposta técnica e economicamente viável para o acesso às comunidades e ao escoamento da produção. Esse cenário, contudo, já não se sustenta.

A degradação natural da madeira em ambiente tropical úmido, agravada pelas cheias sazonais características da bacia do Rio Madeira e pelos ciclos de seca extrema que comprometem o equilíbrio hídrico da região, a intensificação do tráfego de veículos pesados motivada pelo avanço do agronegócio e o aumento da demanda por transporte escolar nas áreas rurais tornaram as pontes de madeira um risco estrutural documentado, responsável por acidentes, interrupções de vias e isolamento de comunidades em situação de vulnerabilidade social.

O presente Projeto de Lei institui a Política Municipal de Substituição Gradual de Pontes de Madeira com a finalidade de dotar a Administração Pública de um instrumento jurídico-programático que oriente, de forma racional, transparente e tecnicamente fundamentada, a transição das estruturas existentes para soluções permanentes em concreto armado, aço ou sistemas estruturais metálicos.

A proposição não proíbe nem interfere na atividade dos particulares que eventualmente operem essas estruturas; seu objeto é exclusivamente o planejamento da infraestrutura pública municipal, exercido no âmbito da competência constitucional atribuída ao Município pelo art. 30, incisos I, II e VIII, da Constituição Federal, que incumbe ao ente local legislar sobre assuntos de interesse local, suplementar a legislação federal e estadual no que couber e promover o adequado ordenamento territorial.

### **Constituição Federal de 1988, art. 30, incisos I, II e VIII:**

Art. 30. Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

II – suplementar a legislação federal e a estadual no que couber; [...]

VIII – promover, no que couber, adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano.



A competência municipal para disciplinar a conservação e a melhoria de sua malha viária é reforçada pelo art. 23, XII, da Constituição Federal, que atribui à União, aos Estados e aos Municípios, em regime de competência administrativa comum, o dever de estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

A segurança das passagens viárias pontes, viadutos e passarelas é elemento inseparável dessa política, pois são justamente esses pontos da malha onde a falha estrutural produz consequências mais graves e imediatas para os usuários.

Art. 23. É competência comum da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios:

[...]

XII – estabelecer e implantar política de educação para a segurança do trânsito.

O Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal nº 9.503/1997)<sup>1</sup>, em seu art. 1º, § 2º, atribui ao Poder Público o dever de conservar as vias sob sua circunscrição, dotando-as de condições de segurança para os usuários, e estabelece a sua responsabilidade civil pelos danos causados a terceiros em virtude de omissão ou erro na execução e manutenção de programas e serviços que garantam o exercício do direito de ir e vir.

Essa responsabilidade, nos termos do art. 37, § 6º, da Constituição Federal<sup>2</sup>, é objetiva prescinde de comprovação de culpa do agente público, o que transforma a manutenção de pontes em estado de risco em passivo jurídico concreto e imediato para o erário municipal.

**Lei Federal nº 9.503/1997 (CTB), art. 1º, §§ 1º e 2º:**

Art. 1º O trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional, abertas à circulação, rege-se por este Código.

[...]

**§ 2º O trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito.**

**Constituição Federal de 1988, art. 37, § 6º:**

Art. 37.

[...]

<sup>1</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/19503/compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/19503/compilado.htm)

<sup>2</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)



**§ 6º As pessoas jurídicas de direito público e as de direito privado prestadoras de serviços públicos responderão pelos danos que seus agentes, nessa qualidade, causarem a terceiros, assegurado o direito de regresso contra o responsável nos casos de dolo ou culpa.**

A substituição das pontes de madeira por estruturas permanentes não é questão meramente de engenharia civil: é condição para o exercício efetivo de direitos fundamentais pela população rural e ribeirinha de Porto Velho.

O direito à vida e à integridade física, consagrados no art. 5º, caput, da Constituição Federal, e o direito à mobilidade urbana segura e acessível, previsto na Lei Federal nº 12.587<sup>3</sup>/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), impõem ao Poder Público a adoção de medidas preventivas que afastem situações de risco estrutural das vias públicas.

A manutenção de passagens em estado precário de conservação configura omissão estatal incompatível com esses mandamentos, especialmente quando a deterioração é conhecida e documentada pela Administração.

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes:

[...]

A precariedade das passagens viárias compromete ainda o acesso ao transporte escolar, à assistência médica e ao mercado de trabalho pelas comunidades do interior. O direito à educação, previsto no art. 205 da Constituição Federal, depende, para a sua concretização nas zonas rurais, da regularidade e da segurança das rotas de transporte escolar.

Pontes em estado crítico de conservação interrompem essas rotas, impedem o acesso de ônibus e obrigam crianças e adolescentes a percursos alternativos de alto risco, contrariando o princípio da prioridade absoluta estabelecido no art. 227 da Constituição Federal.

De igual modo, o colapso ou a interdição de uma ponte pode impedir o acesso de ambulâncias e veículos de emergência às comunidades isoladas, tornando inacessíveis as unidades de saúde que as atendem, em flagrante contrariedade ao art. 196 da Constituição Federal.

**Constituição Federal de 1988, art. 205:**

<sup>3</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)



Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

**Constituição Federal de 1988, art. 227, caput:**

Art. 227. É dever da família, da sociedade e do Estado assegurar à criança, ao adolescente e ao jovem, com absoluta prioridade, o direito à vida, à saúde, à alimentação, à educação, ao lazer, à profissionalização, à cultura, à dignidade, ao respeito, à liberdade e à convivência familiar e comunitária, além de colocá-los a salvo de toda forma de negligência, discriminação, exploração, violência, crueldade e opressão.

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitário às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

Sob o aspecto da eficiência administrativa, a substituição programada das pontes de madeira por estruturas de concreto ou metálicas representa decisão econômica e fiscalmente superior à manutenção corretiva recorrente.

Estruturas de madeira em ambiente tropical úmido exigem intervenções periódicas de reposição de peças, tratamento contra umidade e organismos xilófagos, além de proteção contra o impacto das cheias sazonais.

O custo acumulado dessas intervenções, em horizonte temporal médio de dez a quinze anos, supera, na maioria dos casos, o investimento inicial em uma estrutura permanente de maior vida útil.

O art. 37, caput, da Constituição Federal consagra o princípio da eficiência como norma jurídica vinculante da Administração Pública; a substituição programada das pontes materializa esse princípio ao direcionar o gasto público para obras com maior retorno em durabilidade, segurança e redução de custos de manutenção.

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte:

[...]

A proposição alinha-se igualmente ao imperativo constitucional de defesa do meio ambiente, inscrito no art. 225 da Constituição Federal. O uso contínuo de madeira nativa ou tratada para a construção e manutenção de pontes contribui para a pressão sobre os recursos florestais da região amazônica, tanto pelo consumo direto de matéria-prima quanto pelos impactos sobre os ecossistemas aquáticos decorrentes do uso de preservativos químicos nos leitos dos corpos d'água.



A substituição por estruturas de concreto armado, aço ou sistemas metálicos modulares – materiais com maior vida útil, isentos de tratamento químico nos cursos d'água e não dependentes de extração madeireira representa medida de **sustentabilidade ambiental** afinada com as diretrizes da Política Nacional do Meio Ambiente (Lei Federal nº 6.938/1981<sup>4</sup>) e com os compromissos do Brasil em matéria de proteção da Amazônia Legal.

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

No plano da técnica construtiva, a execução de obras de pontes e passarelas está sujeita a normas de observância obrigatória editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT, dentre as quais se destacam a NBR 6118 (Projeto de Estruturas de Concreto), a NBR 7187 (Projeto de Pontes e Viadutos de Concreto Armado e Protendido), a NBR 7188 (Cargas Móveis em Pontes Rodoviárias e Passarelas) e a NBR 8681 (Ações e Segurança nas Estruturas).

Em consonância com esse arcabouço normativo técnico, o art. 12 do projeto exige que cada substituição seja precedida de estudo técnico elaborado por profissional legalmente habilitado, com emissão de **Anotação de Responsabilidade Técnica (ART)**, nos termos da Lei Federal nº 6.496/1977<sup>5</sup>.

Essa exigência define com precisão a cadeia de responsabilidade técnica, previne litígios e garante a rastreabilidade das decisões de engenharia ao longo de todo o ciclo da obra.

Art 1º - Todo contrato, escrito ou verbal, para a execução de obras ou prestação de quaisquer serviços profissionais referentes à Engenharia, à Arquitetura e à Agronomia fica sujeito à "Anotação de Responsabilidade Técnica" (ART).

Os arts. 15 a 19 do projeto disciplinam a possibilidade de celebração de parcerias com a iniciativa privada e com organizações da sociedade civil, mecanismo de governança compartilhada que amplia a capacidade de execução do Poder Público sem substituir a sua responsabilidade institucional.

As parcerias com organizações da sociedade civil observarão integralmente o marco regulatório da Lei Federal nº 13.019/2014<sup>6</sup>, que disciplina os termos de colaboração, de fomento e os acordos de cooperação, fixando requisitos rigorosos de seleção, transparência, prestação de contas e controle social.

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

<sup>4</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6938.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6938.htm)

<sup>5</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l6496.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6496.htm)

<sup>6</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2014/lei/l13019.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/l13019.htm)



[...]

VII – termo de colaboração: instrumento por meio do qual são formalizadas as parcerias estabelecidas pela administração pública com organizações da sociedade civil para a consecução de finalidades de interesse público e recíproco propostas pela administração pública que envolvam a transferência de recursos financeiros;

[...]

VIII – termo de fomento: instrumento por meio do qual são formalizadas as parcerias estabelecidas pela administração pública com organizações da sociedade civil para a consecução de finalidades de interesse público e recíproco propostas pelas organizações da sociedade civil, que envolvam a transferência de recursos financeiros.

As doações de projetos de engenharia, insumos construtivos e estruturas modulares por pessoas jurídicas de direito privado, previstas no art. 16 do projeto, deverão ser formalizadas em instrumentos específicos, publicados no Diário Oficial e no Portal da Transparência, em cumprimento ao princípio da publicidade e às disposições da Lei de Acesso à Informação (Lei Federal nº 12.527/2011<sup>7</sup>).

Toda doação vinculada a contrapartida de qualquer natureza deverá ser submetida ao procedimento licitatório correspondente, nos termos da Lei Federal nº 14.133/2021<sup>8</sup>, evitando o risco de simulação de doação com intuito de burlar as regras de contratação pública.

A cooperação intergovernamental prevista no art. 17 encontra amparo no art. 241 da Constituição Federal, que autoriza os entes federativos a celebrar consórcios públicos e convênios de cooperação para a gestão associada de serviços públicos, regulamentados pela Lei Federal nº 11.107/2005<sup>9</sup> e pelo Decreto Federal nº 6.017/2007<sup>10</sup>.

No plano federal, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e as linhas do Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional disponibilizam financiamento específico para infraestrutura viária rural e mobilidade em municípios amazônicos.

A instituição desta política pública por lei municipal fortalece o posicionamento de Porto Velho nessas negociações, ao demonstrar planejamento institucional e capacidade de absorção dos investimentos.

Art. 241. A União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

<sup>7</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm)

<sup>8</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2019-2022/2021/lei/l14133.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2019-2022/2021/lei/l14133.htm)

<sup>9</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm)

<sup>10</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6017.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6017.htm)



A vinculação das obras ao Plano Plurianual e à Lei de Diretrizes Orçamentárias, expressamente prevista no art. 13 do projeto, está em plena conformidade com o modelo de planejamento fiscal responsável imposto pela Lei de Responsabilidade Fiscal (Lei Complementar nº 101/2000)<sup>11</sup>, que exige ação planejada e transparente, com prevenção de riscos e correção de desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas.

A distribuição do investimento ao longo do tempo, característica das políticas de natureza programática, evita impactos abruptos sobre o orçamento e permite a captação de recursos via convênios e parcerias de forma coordenada com o planejamento plurianual.

Art. 1º Esta Lei Complementar estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, com amparo no Capítulo II do Título VI da Constituição.

§ 1º A responsabilidade na gestão fiscal pressupõe a ação planejada e transparente, em que se previnem riscos e corrigem desvios capazes de afetar o equilíbrio das contas públicas, mediante o cumprimento de metas de resultados entre receitas e despesas e a obediência a limites e condições no que tange a renúncia de receita, geração de despesas com pessoal, da seguridade social e outras, dívidas consolidada e mobiliária, operações de crédito, inclusive por antecipação de receita, concessão de garantia e inscrição em Restos a Pagar.

Por fim, o art. 4º do projeto explicita que a presente Lei possui natureza diretiva e programática, funcionando como instrumento de planejamento e orientação sem prejuízo da discricionariedade do Poder Executivo quanto à priorização técnica e à conveniência das intervenções.

Leis de natureza programática não criam direitos subjetivos imediatamente exigíveis a obras específicas, mas estabelecem diretrizes vinculantes de planejamento, critérios objetivos de priorização e metas de longo prazo que orientam a atuação administrativa e limitam a arbitrariedade do gestor na alocação dos recursos públicos.

Ao vedar expressamente, no art. 10, a utilização de critérios subjetivos ou que impliquem privilégios imotivados na escolha das localidades contempladas, o projeto reforça o princípio da impessoalidade da Administração Pública e previne o uso político da infraestrutura viária, em observância ao art. 37, caput, da Constituição Federal.

O presente Projeto de Lei representa, em síntese, a resposta legislativa adequada a um problema de infraestrutura que afeta diretamente a segurança, a mobilidade, a saúde e a educação da população de Porto Velho em especial das

<sup>11</sup> [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp101.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp101.htm)



comunidades rurais e ribeirinhas que dependem das pontes e passagens viárias para o exercício mais elementar de seus direitos fundamentais.

Alicerçado em sólido fundamento constitucional e em normas legais vigentes, o projeto confere à Administração Pública um instrumento de governança infraestrutural que articula eficiência do gasto, transparência, sustentabilidade ambiental e rigor técnico-constutivo, à altura dos desafios do maior município em extensão territorial do Estado de Rondônia.

Diante do exposto, portanto, aos nobres pares desta Casa Legislativa, o apoio necessário para a aprovação desta proposição, que certamente contribuirá para uma Porto Velho mais segura, mais conectada e com infraestrutura viária digna de seus cidadãos.



Assinado por **Adalto Donato De Oliveira** - Vereador - Em: 16/04/2026, 08:21:37