



CÂMARA DOS DEPUTADOS

***PROJETO DE LEI N.º 4.994, DE 2023** **(Do Sr. Maurício Carvalho e outros)**

Reconhece a rodovia BR-319-RO/AM como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica.

DESPACHO:

ÀS COMISSÕES DE:

MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL;
DA AMAZÔNIA E DOS POVOS ORIGINÁRIOS E TRADICIONAIS;
VIAÇÃO E TRANSPORTES;
FINANÇAS E TRIBUTAÇÃO (ART. 54 RICD) E
CONSTITUIÇÃO E JUSTIÇA E DE CIDADANIA (ART. 54 RICD)

APRECIÇÃO:

Proposição Sujeita à Apreciação do Plenário

(*) Atualizado em 19/12/23, para inclusão de coautorias.

PROJETO DE LEI N° , DE 2023

(Do Sr. MAURÍCIO CARVALHO)

Reconhece a rodovia BR-319-RO/AM como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Fica a rodovia BR-319-RO/AM reconhecida como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, obrigando-se a garantia de sua trafegabilidade, nas condições especificadas nesta Lei.

Parágrafo único. Para fins do disposto nesta Lei, considera-se infraestrutura crítica a instalação, serviço, bem ou sistema cuja interrupção ou destruição, total ou parcial, provoca sério impacto social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado e da sociedade, necessitando de medidas especiais de proteção.

Art. 2º Para a garantia da trafegabilidade perene da rodovia BR-319-RO/AM, com responsabilidade ambiental e social, caberá ao poder público competente:

I – recompor o pavimento nos trechos que tenham perdido essa condição desde a inauguração da rodovia;

II – manter o pavimento em condições seguras de trafegabilidade nos trechos pavimentados;

III – substituir ou adaptar as obras de arte especiais da rodovia para garantir a resiliência às mudanças do clima e permitir a travessia segura da fauna;

IV – implantar dispositivos de travessia segura para a fauna e mecanismos de mitigação de atropelamento, na forma definida pela autoridade competente.



Parágrafo único. Independem de licença ambiental específica a atividades previstas neste artigo que já tenham a viabilidade ambiental atestada pelo órgão ambiental competente.

Art. 3º Os atos públicos de liberação e licenciamento de pequeno e médio potencial poluidor relacionados à rodovia BR-319-RO/AM deverão ser realizados por meio de procedimentos simplificados ou por adesão e compromisso, inclusive os serviços acessórios ou necessários à realização das obras da rodovia.

Parágrafo único. Para fins do disposto neste artigo, consideram-se serviços necessários ou acessórios as unidades de apoio, incluindo:

- I – canteiro de obras;
- II – área de empréstimo e de deposição;
- III – usinagem de pavimento asfáltico e concreto;
- IV – terraplenagem; e
- V – construção de dormitórios e locais de passagem.

Art. 4º Os atos públicos de liberação e licenciamento relacionados à rodovia BR-319-RO/AM deverão observar:

- I – adequação entre meios e fins;
- II – proporcionalidade;
- III – efeitos práticos dos licenciamentos;
- IV – boa fé; e
- V – sustentabilidade das ações.

Art. 5º Ressalvado o acesso a propriedades legalmente constituídas no local, fica vedada a construção de ligações anexas ao eixo da rodovia BR-319-AM/RO.

Art. 6º Fica a BR-319 enquadrada como obra de infraestrutura prioritária em quaisquer planos nacionais de desenvolvimento ou de aceleração econômica.

Art. 7º Fica autorizada a utilização de doações recebidas em espécie pela União destinadas a realização de ações não reembolsáveis de promoção da conservação e do uso sustentável da Amazônia Legal, apropriadas em conta específica



sob custódia do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), na obra pública destinada à recuperação, pavimentação e aumento de capacidade da rodovia a que se refere o art. 2º desta Lei.

Art. 8º A Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), passa a vigorar acrescida do seguinte art. 41-B:

“Art. 41-B. A rodovia diagonal BR-319, integrante da RINTER devido ao atendimento dos incisos I a IV do caput do art. 16, é considerada de máxima prioridade para obtenção autorizações, licenças e recursos necessários para a sua repavimentação e para a construção das infra e superestruturas necessárias à sua plena trafegabilidade” (NR)

Art. 9º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

JUSTIFICAÇÃO

Nos termos do Decreto nº 9.573, de 22 de novembro de 2018, que aprova a Política Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas, consideram-se infraestruturas críticas as instalações, serviços, bens e sistemas cuja interrupção ou destruição, total ou parcial, provoque sério impacto social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado e da sociedade.

A rodovia BR-319-RO/AM vem demonstrando, em diferentes ocasiões, quão estratégica é e quão prejudicial é a interrupção da sua trafegabilidade. Seja na crise do oxigênio em plena pandemia da Covid-19, seja na queda de duas pontes em 2022 ou mesmo agora, com a seca que assola o rio Madeira e toda a região, a rodovia demonstra seu caráter prioritário.

A BR-319 é uma importante via de integração regional, de interesse e segurança nacional, que conecta o estado do Amazonas e Rondônia. Com sua trafegabilidade comprometida e com o rio Madeira registrando historicamente seu menor nível, a população enfrenta dificuldades para receber assistência médica, suprimentos básicos e mercadorias.



Além de garantir o abastecimento logístico da região, a BR-319 é fundamental para garantir o acesso contínuo e seguro a serviços essenciais, como saúde, educação, abastecimento de alimentos e transporte de mercadorias e sua repavimentação abrirá oportunidades para o desenvolvimento econômico da região em bases sustentáveis, gerando empregos, aumentando a renda das comunidades e reduzindo a dependência de subsídios governamentais.

Em que pese tamanha importância, a rodovia tem sofrido pela atuação claudicante do poder público em sua recuperação. Pavimentada na década de 1970, a BR-319 atualmente possui um longo trecho deteriorado, cuja manutenção se limita a intervenções que não a retornem à condição original.

Um verdadeiro contrassenso! Com respaldo da Licença de Instalação nº 1.111, emitida pelo Ibama em 2016¹, as atividades de conservação/manutenção no trecho compreendido entre o km 250 e o km 655,70 tem se mostrado um verdadeiro desperdício de recursos públicos.

Isso porque a manutenção periódica de um trecho não pavimentado de tamanha extensão é muito mais cara que a manutenção de uma rodovia pavimentada. Toneladas de material de aterro são anualmente transportadas para recompor o leito da rodovia, que praticamente se desfaz a cada período chuvoso, carreando sedimentos para rios e igarapés e causando assoreamento desses cursos d'água.

Quando emitida em 2016, vislumbrava-se que a licença de instalação se aplicaria a um curto período, enquanto tramitava o processo de análise de viabilidade de repavimentação do trecho do meio, o que finalmente teve um desfecho em 2022 com a emissão da Licença Prévia pelo Ibama.

Depois de mais de dezessete anos de tramitação do processo no Ibama, a licença prévia concluiu o que todo o povo amazonense já sabia: a rodovia é viável, desde que as medidas mitigadoras e compensatórias sejam devidamente cumpridas, não somente durante as obras, mas por toda a vida útil da infraestrutura.

Atualmente, com inúmeros trechos não pavimentados, a rodovia se torna praticamente intrafegável em certos pontos, especialmente em períodos de chuva. Ao pavimentá-la, podemos proporcionar uma estrada mais segura e confiável,

¹ Renovada pela última vez em 2020.



reduzindo os riscos de acidentes e facilitando o acesso de equipes de resgate em casos de emergência.

A logística adequada é uma grande indutora de produtividade e esse atributo econômico gera desenvolvimento das comunidades locais, além de ser um fator essencial para efetivar o princípio da dignidade da pessoa humana.

Nesse sentido, a inclusão explícita da rodovia BR-319 como integrante da Rede de Integração Nacional (RINTER), malha essencial do Sistema Nacional de Viação, permite reconhecer as características de integração, relevância e importância para a segurança nacional da rodovia e, assim, também atribuir máxima prioridade para obtenção autorizações, licenças e recursos necessários para a sua repavimentação e para a construção das infra e superestruturas necessárias à sua plena e perene trafegabilidade.

Com foco na sustentabilidade da repavimentação e da continuidade da operação da rodovia, o projeto proíbe que novas conexões rodoviárias sejam feitas, evitando-se, assim, o temido efeito espinha de peixe, que promove o desmatamento às margens de eixos de desenvolvimento.

Diante desse cenário, este projeto de lei busca reconhecer a rodovia BR-319-RO/AM como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, além de estabelecer a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica.

Com esse objetivo, pedimos o apoio dos nobres parlamentares para que possamos viabilizar de fato a trafegabilidade da rodovia, promovendo a sustentabilidade em seu genuíno significado, equilibrando desenvolvimento econômico, social e ambiental de forma integrada.

Sala das Sessões, em 16 de outubro de 2023.

Deputado MAURÍCIO CARVALHO



Dep. Thiago Flores - MDB/RO
Dep. Silvia Cristina - PL/RO
Dep. Cristiane Lopes - UNIÃO/RO
Dep. Coronel Chrisóstomo - PL/RO
Dep. Dr. Fernando Máximo - UNIÃO/RO
Dep. Adail Filho - REPUBLIC/AM
Dep. Sidney Leite - PSD/AM
Dep. Lucio Mosquini - MDB/RO
Dep. Fausto Santos Jr. - UNIÃO/AM
Dep. Saullo Vianna - UNIÃO/AM
Dep. Amom Mandel - CIDADANIA/AM
Dep. Lebrão - UNIÃO/RO
Dep. Átila Lins - PSD/AM
Dep. Silas Câmara - REPUBLIC/AM



CÂMARA DOS DEPUTADOS
CENTRO DE DOCUMENTAÇÃO E INFORMAÇÃO – CEDI
Coordenação de Organização da Informação Legislativa – CELEG

LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011 Art. 41	https://normas.leg.br/?urn=urn:lex:br:federal:lei:2011-0106;12379
---	---

FIM DO DOCUMENTO