



**CÂMARA DOS DEPUTADOS**  
DEPUTADO DELEGADO MATHEUS LAIOLA – UNIÃO/PR

Apresentação: 20/06/2024 17:29:09.370 - CMADS  
PRL 1 CMADS => PL 6144/2023

PRL n.1

**COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

**PROJETO DE LEI Nº 6.144, DE 2023**

Reconhece a rodovia federal BR-153 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica.

**Autor:** Deputado ALEXANDRE GUIMARÃES

**Relator:** Deputado DELEGADO MATHEUS LAIOLA

**I - RELATÓRIO**

O projeto de lei em epígrafe objetiva reconhecer a rodovia federal BR-153 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica.

De acordo com a proposição, 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 (parágrafo único do art. 1º).

Para a garantia da trafegabilidade perene da rodovia com responsabilidade ambiental e social, o art. 2º especifica que caberá ao poder público competente:

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



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD241406664900>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado Matheus Laiola



\* C D 2 4 1 4 0 6 6 6 4 9 0 0 \*



\* C D 2 4 1 4 0 6 6 6 4 9 0 0 \*

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.

O parágrafo único do art. 2º estabelece que independem de licença ambiental específica a atividades que já tenham a viabilidade ambiental atestada pelo órgão ambiental competente.

O art. 3º determina que os atos públicos de liberação e licenciamento de pequeno e médio potencial poluidor relacionados à rodovia BR-153 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, os quais são especificados no parágrafo único do dispositivo.

O art. 4º, por sua vez, estabelece que os atos públicos de liberação e licenciamento relacionados à rodovia federal BR-153 deverão observar: adequação entre meios e fins; proporcionalidade; efeitos práticos dos licenciamentos; boa-fé; e sustentabilidade das ações.

Na sequência, o art. 5º estabelece que, ressalvado o acesso a propriedades legalmente constituídas no local, fica vedada a construção de ligações anexas ao eixo da rodovia federal BR-153.

O projeto de lei ainda enquadra a BR-153 como obra de infraestrutura prioritária em quaisquer planos nacionais de desenvolvimento ou de aceleração econômica (art. 6º) e autoriza 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 a proposta (art. 7º).

Por fim, o projeto propõe a alteração da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV), para que a rodovia BR-153, como integrante da Rede de Integração Nacional (RINTER), seja considerada de máxima prioridade para obtenção de autorizações, licenças e recursos necessários para a sua pavimentação e para a construção das infra e superestruturas necessárias à sua plena trafegabilidade.

O projeto foi distribuído às Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; 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).

A apreciação da proposição é conclusiva pelas Comissões e seu regime de tramitação é ordinário, conforme o art. 24, inciso II e art. 151, inciso III, ambos do Regimento Interno da Câmara dos Deputados (RICD).

No prazo regimental, não foram apresentadas emendas nesta Comissão.

É o relatório.



\* C D 2 4 1 4 0 6 6 6 6 4 9 0 0 \*

## II - VOTO DO RELATOR

Ao fundamentar a necessidade de aprovação do projeto de lei em exame, seu autor argumenta que a rodovia BR-153 “tem um extenso fluxo em péssimas condições de rodagem, precariedade no pavimento, além da necessidade de duplicação para alcançar a segurança de quem por lá trafega”.

O autor acrescenta que ao longo dos anos, verifica-se que “pouco se fez para evitar os atrasos na execução de obras, e, atualmente, com inúmeros trechos não pavimentados e não duplicados, a rodovia se torna praticamente intrafegável em certos pontos, especialmente em períodos de chuvas torrenciais”.

O projeto apresentado nitidamente tem inspiração no Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, aprovado no plenário desta Casa em dezembro de 2023, e que 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.

Perceber tal similaridade é importante para que não se adote o mesmo remédio para problemáticas diferentes. Isso porque a rodovia BR-319, que liga Manaus/AM e Porto Velho/RO, já foi integralmente pavimentada na década de 1970, mas teve parte de seu revestimento deteriorado a tal ponto que sua manutenção foi considerada pelo órgão ambiental responsável pelo licenciamento ambiental como uma reconstrução.

Diante disso, para a rodovia BR-319 o debate não se restringiu a quando ou como pavimentar, mas sim se seria viável tal repavimentação. Em virtude disso, foram exigidos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) estudos bastante complexos, que vêm sendo analisados em um processo de licenciamento que tramita no Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) desde 2005.

A viabilidade ambiental da reconstrução foi reconhecida pelo Ibama em 2022, com a emissão da Licença Prévia para um trecho de 405 km



\* C D 2 4 1 4 0 6 6 6 4 9 0 0 \*

de extensão, inserido em ambiente predominantemente florestal, onde o efeito espinha de peixe (abertura de ramais conectados ao eixo da rodovia) é um dos impactos ambientais negativos que recebe maior atenção.

Foi em função desse ambiente desafiador que o Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, previu dispositivo para vedar a construção de acessos rodoviários ao eixo da rodovia, assim como buscou garantir recursos financeiros para promover a sustentabilidade na área de influência da rodovia.

Não nos parece ser o mesmo cenário da rodovia BR-153, que embora enfrente desafios para ter sua manutenção, pavimentação ou duplicação realizados, não tem um processo de licenciamento ambiental conduzido à semelhança do que se passa com a rodovia BR-319.

Tampouco nos parece realista impedir a construção de novos acessos interligados à rodovia BR-153 em toda a sua extensão, que possui trechos bastante antropizados e com zonas produtivas que, de forma ordenada, tem o direito à conectividade com a infraestrutura existente e projetada.

Destaca-se que, ao fazer a ligação de Norte (Marabá/PA) a Sul (Aceguá/RS) do país, com aproximadamente 3,8 mil quilômetros de extensão, a BR-153 é a quinta maior rodovia do país. Não se pode, portanto, aplicar a ela solução ambiental equivalente à pretendida para a rodovia BR-319, encravada em maciço florestal amazônico.

Ademais, a situação *sui generis* pela qual passa a rodovia BR-319 em seu processo de licenciamento ambiental não ocorre com a BR-153, à qual se aplicam normas e regramentos consolidados em normativos infralegais sobre as licenças para manutenção, pavimentação e duplicação.

Nesse cenário, vemos a necessidade de ajustar o projeto para retirar os dispositivos relativos aos aspectos ambientais que não se aplicam à rodovia BR-153, preservando, por oportuno e meritório, o reconhecimento desse ativo como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional e estabelece a garantia de sua trafegabilidade.



\* C D 2 4 1 4 0 6 6 6 4 9 0 0 \*

Com essa abordagem, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 6.144, de 2023, na forma do substitutivo em anexo.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

Deputado **DELEGADO MATHEUS LAIOLA**  
Relator

Apresentação: 20/06/2024 17:29:09.370 - CMADS  
PRL 1 CMADS => PL 6144/2023

PRL n.1



\* C D 2 4 1 4 0 6 6 6 4 9 0 0 \*



Para verificar a assinatura, acesse <https://infoleg-autenticidade-assinatura.camara.leg.br/CD241406664900>  
Assinado eletronicamente pelo(a) Dep. Delegado Matheus Laiola

# **COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL**

## **SUBSTITUTIVO AO PROJETO DE LEI Nº 6.144, DE 2023**

Apresentação: 20/06/2024 17:29:09.370 - CMADS  
PRL 1 CMADS => PL 6144/2023

PRL n.1

Reconhece a rodovia federal BR-153 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 federal BR-153 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 federal BR-153, com responsabilidade ambiental e social, caberá ao poder público competente:

I – pavimentar os trechos que ainda não possuam revestimento asfáltico;

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;



\* C D 2 4 1 4 0 6 6 6 4 9 0 0 \*

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

Art. 3º Fica a BR-153 enquadrada como obra de infraestrutura prioritária em quaisquer planos nacionais de desenvolvimento ou de aceleração econômica.

Art. 4º 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 BR-153, integrante da RINTER devido ao atendimento dos incisos I a IV do caput do art. 16, é considerada de máxima prioridade para obtenção de autorizações, licenças e recursos necessários para a sua pavimentação e para a construção das infra e superestruturas necessárias à sua plena trafegabilidade” (NR)

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Sala da Comissão, em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

Deputado **DELEGADO MATHEUS LAIOLA**  
Relator



\* C D 2 4 1 4 0 6 6 6 4 9 0 0 \*