



**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;





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).

Em 20/06/2024, apresentei nesta Comissão parecer pela aprovação do projeto, na forma de substitutivo, o qual foi lido e teve a sua discussão iniciada em 14/08/2024. Desde então, vários debates foram realizados com diferentes especialistas sobre o tema.

Registra-se que 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.





## **II – VOTO DO RELATOR**

O projeto de lei em exame busca reconhecer a rodovia federal BR-153 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, além de estabelecer a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica, incluindo dispositivos sobre o licenciamento ambiental das intervenções necessárias.

Ao fundamentar a necessidade de aprovação do projeto, 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”.

A proposta nitidamente tem inspiração no Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, aprovada 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.

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.

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, embora tenhamos apresentado inicialmente um parecer pela aprovação da matéria, com ajustes consubstanciados em substitutivo, reanalisamos a proposta e ficou evidenciado que a abordagem do projeto pouco contribui para o desenvolvimento sustentável de empreendimentos rodoviários.

Assim, após debate aprofundado sobre o tema, e depois de termos recebido do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) a Nota Técnica nº 1/2024/CGLIN/DILIC, que traz argumentos contundentes para a rejeição da matéria, decidimos por alterar o posicionamento outrora apresentado.

Diante do exposto, **voto pela rejeição do Projeto de Lei nº 6.144, de 2023**, de modo que permaneçam inalteradas as regras ambientais a ela aplicáveis, à semelhança de todas as demais rodovias federais brasileiras.

É como voto.

Sala da Comissão, em            de            de 2025.

Deputado **DELEGADO MATHEUS LAIOLA**  
Relator

