

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

PROJETO DE LEI Nº 2.493, DE 2025

Reconhece a rodovia BR-174 como infraestrutura crítica nacional, indispensável à segurança alimentar, ao abastecimento estratégico e ao desenvolvimento socioeconômico do estado de Roraima, e estabelece diretrizes para sua conservação e manutenção permanente.

Autor: Deputado DUDA RAMOS

Relator: Deputado AMOM MANDEL

VOTO EM SEPARADO (DEPUTADO IVAN VALENTE)

I - RELATÓRIO

O projeto de lei (PL) em epígrafe pretende reconhecer a rodovia BR-174 como infraestrutura crítica nacional, indispensável à segurança alimentar, ao abastecimento estratégico e ao desenvolvimento socioeconômico do estado de Roraima e, a partir disso, estabelece diretrizes para sua conservação e manutenção permanente.

O projeto não possui apensos e foi distribuído às Comissões de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável; Viação e Transportes; Amazônia e dos Povos Originários e Tradicionais; de Finanças e Tributação (art. 54 RICD) e de 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.

II - VOTO DO RELATOR

O Projeto de Lei submetido ao exame desta Comissão tem como objetivo central reconhecer a rodovia BR-174 como infraestrutura crítica nacional, indispensável à segurança alimentar, ao abastecimento estratégico e ao desenvolvimento socioeconômico do estado de Roraima e, a partir disso, estabelece diretrizes para sua conservação e manutenção permanente.

De acordo com o art. 2º do projeto, a rodovia será considerada de máxima prioridade nacional para fins de: obtenção de autorizações, licenças ambientais e demais instrumentos administrativos relacionados à sua pavimentação, duplicação ou manutenção; alocação de recursos financeiros por meio de dotações orçamentárias da União, fundos específicos ou transferências voluntárias; e tramitação preferencial em órgãos federais e estaduais que tratem de infraestrutura, transporte, meio ambiente e desenvolvimento regional.

O voto favorável apresentado pelo relator, embora bem-intencionado, parece desconsiderar os efeitos adversos dessa medida.

Claramente inspirada no Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, que reconhece a rodovia BR-319-RO/AM como infraestrutura crítica, a proposta dá sequência a uma tendência preocupante: usurpar do Poder Executivo o planejamento e operacionalização das políticas públicas de transporte e logística.

Logo depois do projeto de lei sobre a BR-319, a BR-153 também foi congratulada com uma proposta no mesmo sentido. Trata-se do PL 6.144, de



2023, que 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 que se tratava de uma abordagem aparentemente meritória, portanto, tem se transformado em um precedente perigoso, que compromete a execução da política pública e gera instabilidade entre os poderes, com a interferência do Legislativo em questões operacionais típicas do Poder Executivo.

A qualificação de uma rodovia como infraestrutura crítica é um ato complexo, que, como tal, requer uma análise sistemática de sua utilização, seu grau de conservação e das demandas de manutenção preventiva ou corretiva, que podem ser alteradas repentinamente em decorrência de inúmeros fatores que escapam à sensibilidade do Poder Legislativo.

Sobre esse tema, merece destaque o Decreto nº 9.573, de 22 de novembro de 2018, que aprova a Política Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas, cuja finalidade consiste em garantir a segurança e a resiliência das infraestruturas críticas do País e a continuidade da prestação de seus serviços.

Para a implementação da política, o Governo Federal instituiu o Comitê Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas (CNSIC), no âmbito da Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Conselho de Governo, por meio da Portaria Interministerial GSIPR/MAPA/MCID/MCTI/MD/MF/MGI/MIDR/MJSP/MS nº 4, de 21 de novembro de 2024.¹

Nos termos do art. 2º da referida portaria:

- I – assegurar o planejamento integrado sobre segurança de infraestruturas críticas, por meio da elaboração, atualização e implementação do Plano Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas - Plansic;*
- II – promover a articulação institucional entre os setores e as áreas prioritárias de segurança de infraestruturas críticas;*
- III – orientar e acompanhar o dimensionamento dos custos para a execução do Plansic;*

¹ Disponível em: https://antigo.mctic.gov.br/mctic/opencms/legislacao/portarias_interministeriais/Portaria_Interministerial_GSIPR_MAPA_MCID_MCTI_MD_MF_MGI_MIDR_MJSP_MS_n_4_de_21112_024.html



IV – orientar a elaboração dos planos setoriais previstos no Plansic;

V – apoiar a implementação de ações relacionadas à segurança de infraestruturas críticas junto aos órgãos que compõem o Comitê Nacional;

VI – promover a troca de informações e dados entre os órgãos e as entidades envolvidas com a temática de segurança de infraestruturas críticas;

VII – promover a continuidade da prestação dos serviços das infraestruturas críticas;

VIII – propor à Câmara de Relações Exteriores e Defesa Nacional do Conselho de Governo:

a) as atualizações para a PNSIC e a Estratégia Nacional de Segurança de Infraestruturas Críticas - Ensic; e

b) a edição dos atos normativos necessários à execução do Plansic; e

IX – acompanhar a evolução doutrinária e tecnológica da atividade de segurança de infraestruturas críticas, em âmbito nacional e internacional.

Nota-se, a partir desse arranjo normativo e institucional, que a gestão de infraestruturas críticas não se dá de modo apartado, mas sim de forma integrada com o planejamento setorial e orçamentário.

E para além da estrutura normativa e organizacional dedicada a gerenciar as infraestruturas críticas, é preciso reconhecer que também já existem programas de governo que promovem a priorização dos gastos públicos com base em critérios objetivos, anualmente submetidos ao crivo do Congresso Nacional por meio das leis orçamentárias.

É o caso do Novo PAC, o programa de investimentos coordenado pelo Governo Federal, em parceria com o setor privado, estados, municípios e movimentos sociais, que cumpre a missão de acelerar o crescimento econômico e a inclusão social, por meio da geração de emprego e renda e da redução das desigualdades sociais e regionais.

Esse programa está organizado em Medidas Institucionais (conjunto de atos normativos de gestão e de planejamento que contribuem para a expansão sustentada de investimentos públicos e privados no Brasil) e em nove Eixos de



Investimento (áreas de organização do programa que reúnem todas as obras e serviços destinados à população), dentre os quais encontra-se o eixo de Transporte Eficiente e Sustentável.

Segundo dados do Governo Federal, o Novo PAC já concluiu 181 km de duplicação/adequação e 165 km de construção de rodovias. Além disso, realizou investimentos significativos no programa de manutenção das rodovias federais, melhorando o índice de condição da malha rodoviária em bom estado de 50% em dezembro de 2022 para 75,9% em abril de 2025.²

Verifica-se, portanto, que pautar as prioridades nacionais por lei, em descompasso com o planejamento setorial e orçamentário, pode enfraquecer sobremaneira a sustentabilidade da infraestrutura brasileira, tornando letra morta o exaustivo trabalho que lastreia o Planejamento Integrado de Transportes, regulamentado por meio do Decreto nº 12.022, de 16 de maio de 2024, e composto pelos seguintes planos:

I – Plano Nacional de Logística;

II – Planos Setoriais dos subsistemas rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroviário;

III – Plano Geral de Parcerias; e

IV – Plano Geral de Ações Públicas.

Por fim, ressalta-se que o processo de licenciamento ambiental não constitui um obstáculo à implantação e operação de obras de infraestrutura, mas sim um ambiente adequado para garantir que os projetos sejam executados e operados com a adoção das medidas necessárias à prevenção, mitigação e compensação dos impactos socioambientais identificados. Assim, os projetos que demonstrem viabilidade ambiental, após análise dos órgãos competentes, podem ser implementados e operados seguindo parâmetros de sustentabilidade, proporcionando à sociedade qualidade de vida e bem-estar social.

Ante o exposto, **registro voto pela rejeição integral do Projeto de Lei nº 2.493, de 2025.**

² Disponível em: <https://www.gov.br/casacivil/pt-br/novopac/transporte-eficiente-e-sustentavel/rodovias>



Sala da Comissão, em 01 de dezembro de 2025.

Deputado IVAN VALENTE
Relator

