



INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS

NOTA TÉCNICA Nº 36/2023/DILIC

PROCESSO Nº 02001.042609/2023-76

INTERESSADO: CAMARA DOS DEPUTADOS

1. ASSUNTO

1.1. Trata de análise técnica sobre teor do Projeto de Lei nº 4994/2023 (SEI IBAMA 17873051) 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

2. REFERÊNCIAS

2.1. Projeto de Lei nº 4994/2023.

3. ANÁLISE**4. BREVE HISTÓRICO DO PROCESSO DE LICENCIAMENTO JÁ EM CURSO NO IBAMA**

4.1. Retoma-se o breve histórico do processo de licenciamento ambiental do empreendimento que é objeto da Proposta Legislativa em análise nesta Nota Técnica

4.2. O empreendimento diz respeito a uma rodovia construída e inaugurada na década de 1970, com o objetivo principal de interligar Manaus/AM à Porto Velho/RO. Com extensão total de 877,40 km, já foi pavimentada, em momento anterior à legislação ambiental atualmente vigente no país. Entretanto, após décadas sem receber a devida manutenção, situação que se somou ao elevado regime pluviométrico da região, resultou em severa deterioração do seu pavimento, especialmente no trecho situado entre o km 250,00 e km 655,70, conhecido como “Trecho do Meio”.

4.3. Nesse contexto, em 2007 foi firmado Termo de Acordo e Compromisso – TAC (SEI IBAMA 5418674), entre o Ibama e o Dnit, que permitiu que partes da BR 319/AM pudessem ser restauradas e o Trecho do Meio, pelo avançado estágio de regeneração ambiental da área em seu entorno, passou a depender de análise de viabilidade ambiental com a apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo RIMA.

4.4. Ao se firmar o TAC, foram estabelecidas regras para cada segmento da BR 319, sendo permitidas, inclusive, atividades de manutenção, conservação e restauração na sua faixa de domínio, a depender do estágio em que se encontravam.

4.5. Os 877,40 km da rodovia foram assim subdivididos:

4.6. Trecho Norte: do km 0,00 ao km 250,00 – fim da travessia de balsa do Rio Amazonas pelo Porto do Ceasa em Manaus até a ponte sobre o Rio Jordão:

4.7. *Segmento A*: do km 0,0/Manaus ao km 177,80/Rio Tupana - atividades de restauração autorizadas.

4.8. *Segmento C*: do km 177,80/Rio Tupana ao km 250,00 - as obras de pavimentação/reconstrução foram autorizadas em julho de 2007, como resultado das tratativas mantidas na Câmara de Conciliação entre AGU, Ibama e Dnit, visando evitar o surgimento de severos processos erosivos e assoreamentos dos cursos d'água diante de uma possível paralisação das obras naquele momento.

4.9. Trecho Sul: do km 655,70 ao km 820,10 (AM) e do km 0,00 ao km 56,70 (RO) – do entroncamento com a BR 230 - Polícia Rodoviária Federal até o início da ponte sobre o Rio Madeira (RO):

4.10. Segmento B: km 655,70 ao km 877,40 - obras de restauração autorizadas.

4.11. Trecho do Meio (Trecho EIA/RIMA): do km 250,00 ao km 655,70 – da ponte sobre o Rio Jordão até o entroncamento com a BR 230 - necessidade de avaliação de viabilidade ambiental em processo de licenciamento ambiental conduzido pelo IBAMA em rito trifásico.

4.12. A primeira versão do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) foi analisada pelo Parecer - requerim. de LP com sol. de complm. NLA-AM (9031197), expedido em 30/12/2020, que concluiu pela necessidade de ampla revisão do estudo, em razão de diversos pontos que necessitavam ser esclarecidos e/ou complementados para possibilitar a manifestação técnica sobre a viabilidade ambiental do empreendimento. Em resposta, a versão reformulada do EIA/RIMA foi protocolada pelo DNIT em julho de 2021.

4.13. A Licença Prévia nº 672/2022 (SEI IBAMA 17873575) foi emitida no dia 28/07/2022, sendo aguardado o requerimento de Licença de Instalação, o que efetivamente autorizaria o início das obras de pavimentação da rodovia.

4.14. Além disso, considerando o contexto da operação da rodovia em leito natural, bem como a necessidade de garantia de sua trafegabilidade, a Licença de Instalação (LI) nº 1.111/2016 (SEI IBAMA 17873612) foi emitida em abril de 2016, autorizando os serviços de manutenção/conservação na faixa de domínio do Trecho do Meio da BR 319. Esta LI está válida até 28/01/2026.

4.15. Feito este breve histórico do processo de licenciamento ambiental da Rodovia, passa-se à análise do PL.

5. **CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROJETO DE LEI**

5.1. De início, ressalta-se que a discussão aqui apresentada não é sobre o mérito da implantação da rodovia em questão, sendo reconhecida sua finalidade social e importância para a região em que se insere. Por se tratar de uma rodovia não há que se falar novamente em reconhecimento por meio de legislação específica de sua finalidade social, uma vez que lhe é inerente.

5.2. As obras de pavimentação do denominado "Trecho do Meio" contam com licença prévia válida e aguardam a apresentação de documentos e requerimentos legalmente cabíveis para que sejam dados os andamentos no sentido de autorizar as obras. O que se propõe debater aqui é a importância do devido processo de licenciamento ambiental, com o cumprimento de suas etapas legalmente normatizadas, para que se alcance o objetivo de garantir a execução de projeto de alto potencial de impactos ambientais, sociais e econômicos de forma sustentável, buscando garantir uma compatibilização entre desenvolvimento econômico e um meio ambiente equilibrado.

5.3. Considerando a proposta do PL propõe retirar a exigência de licenças específicas para as atividades de pavimentação da rodovia BR-319/RO/AM, tomando como base a emissão da Licença Prévia que atesta sua viabilidade ambiental, retoma-se os objetivos de cada etapa do processo, conforme preconizado no Decreto 99.274/1990:

Art. 19. O Poder Público, no exercício de sua competência de controle, expedirá as seguintes licenças:

I – Licença Prévia (LP), na fase preliminar do planejamento de atividade, contendo requisitos básicos a serem atendidos nas fases de localização, instalação e operação, observados os planos municipais, estaduais ou federais de uso do solo;

II – Licença de Instalação (LI), autorizando o início da implantação, de acordo com as especificações constantes do Projeto Executivo aprovado; e

III – Licença de Operação (LO), autorizando, após as verificações necessárias, o início da atividade licenciada e o funcionamento de seus equipamentos de controle de poluição, de acordo com o previsto nas Licenças Prévia e de Instalação.

5.4. As etapas que se pretende eliminar, com a proposição do projeto de lei, são as de emissão das licenças de instalação e operação, nas quais as análises e determinações visam o detalhamento do

projeto a ser executado, considerando as condições socioambientais específicas da região em que a rodovia se insere.

5.5. O próprio PL, em seu artigo 5º, propõe a proibição de construção de ligações e acessos ao eixo da rodovia, medida esta que visa prevenir o denominado efeito “espinha de peixe” em estradas na Amazônia, que se tornam indutoras do desmatamento ilegal, da grilagem de terras e entre outras atividades ilícitas. Destaca-se que este é um dos diversos aspectos já identificados no EIA/RIMA aqui referenciado e analisado pelo Ibama quando do requerimento de licença prévia para o empreendimento, dentre cerca de outros 40 impactos de significativa relevância. Verifica-se, portanto, que o EIA-RIMA apresentado para o empreendimento contradiz, de modo objetivo o que se propõe no PL:

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

5.6. Portanto, no caso específico da BR 319/RO/AM, não há que se falar em ato público de liberação de licenciamento e nem em licenciamento de pequeno e médio potencial. Torna-se, do ponto de vista ambiental, inviável a proposição legislativa em análise, uma vez que danos ambientais ocasionados nesta região, sem as devidas medidas de prevenção, mitigação e compensação, podem ser muitas vezes irreversíveis.

5.7. Em relação ao proposto no Art. 6º do PL:

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

5.8. Não justifica isentar uma obra de licenciamento ambiental pelo fato de ser uma obra de infraestrutura prioritária, quando, principalmente estes impactos ambientais já foram identificados. Ao contrário, o processo de licenciamento ambiental não representa entraves para a implantação e operação de obras de infraestrutura, mas um espaço apropriado para que os projetos sejam implantados e operados com a adoção de medidas necessárias para prevenção, mitigação e compensação dos impactos socioambientais identificados. Desta forma, verifica-se que os projetos que apresentem viabilidade ambiental podem ser implantados e operados dentro de um escopo de sustentabilidade, oferecendo à sociedade mais qualidade de vida ambiental.

5.9. Estes impactos identificados deverão ser alvo de ações de controle, mitigação e compensação já determinadas na licença emitida, e estão em etapa de elaboração e detalhamento por parte do responsável pela rodovia, e que não serão executadas caso sejam eliminadas as etapas administrativas em que seriam exigidas e acompanhadas.

6. CONCLUSÃO

6.1. Diante do exposto, e considerando os argumentos aqui apresentados, sugere-se que a Diretoria de Licenciamento Ambiental e o Ibama se posicionem contrários ao Projeto Legislativo, por entender que este não apresenta qualquer solução para o licenciamento ambiental da pavimentação da Rodovia BR-319/RO/AM, que já se encontra com processo em curso no Ibama. Ao contrário, entende-se que a proposta legislativa define medidas que visam atropelar o rito do licenciamento ambiental, eliminado procedimento que busca assegurar que o empreendimento seja executado atendendo às normas legais vigentes, o que em última análise pode gerar impactos, muitas vezes, irreparáveis.

6.2. Em suma, recomenda-se a posição contrária da Dilic e do Ibama à Proposta Legislativa 4994/2023.



Documento assinado eletronicamente por **CLARICE SANTOS VELOSO, Coordenadora-Geral**, em 19/12/2023, às 17:10, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



Documento assinado eletronicamente por **LICEROS ALVES DOS REIS, Assessor Técnico**, em 19/12/2023, às 17:13, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 8.539, de 8 de outubro de 2015](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://sei.ibama.gov.br/autenticidade>, informando o código verificador **17873089** e o código CRC **338CE599**.

Referência: Processo nº 02001.042609/2023-76

SEI nº 17873089