

## PARECER Nº , DE 2024

Da COMISSÃO DE SERVIÇOS DE INFRAESTRUTURA, sobre o Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, do Deputado Federal Maurício Carvalho, que *reconhece a rodovia BR-319 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e estabelece a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica; e altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011 (Sistema Nacional de Viação).*

Relator: Senador **BETO FARO**

### I – RELATÓRIO

Oriundo da Câmara dos Deputados, o projeto sob exame pretende reconhecer a rodovia BR-319 como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, e estabelecer a garantia de sua trafegabilidade nas condições que especifica.

Na justificação, o autor, Deputado Federal Maurício Carvalho, explicita que a BR-319 é uma importante via de integração regional, de interesse e de segurança nacionais, que conecta os estados do Amazonas e de Rondônia e a interrupção de sua trafegabilidade implica na dificuldade de a população de Manaus e Roraima receberem assistência médica, suprimentos básicos e mercadorias via rodoviária.

Ademais, de acordo com a justificação, 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.



Para tanto, a proposição, em seu art. 1º, reconhece a BR-319-RO/AM como infraestrutura crítica, indispensável à segurança nacional, obrigando-se a garantia de sua trafegabilidade. A rodovia é ainda enquadrada como obra de infraestrutura prioritária em quaisquer planos nacionais de desenvolvimento ou de aceleração econômica.

Nos termos do PL, infraestrutura crítica é a instalação, o serviço, o bem ou o sistema cuja interrupção ou destruição, total ou parcial, provocam sério impacto social, ambiental, econômico, político, internacional ou à segurança do Estado e da sociedade, razão pela qual necessitam de medidas especiais de proteção.

A proposta determina que caberá ao poder público, a fim de garantir a trafegabilidade da rodovia: recompor o pavimento nos trechos que tenham perdido a trafegabilidade desde a inauguração da rodovia; manter o pavimento em condições seguras de trafegabilidade nos trechos pavimentados; substituir ou adaptar as obras de arte especiais da rodovia para garantir sua resiliência às mudanças do clima e permitir a travessia segura da fauna; implantar dispositivos de travessia segura para a fauna e mecanismos de mitigação de atropelamento, na forma definida pela autoridade competente.

Ademais, conforme proposto, independem de licença ambiental específica as atividades supracitadas que já tenham a viabilidade ambiental atestada pelo órgão ambiental competente.

É previsto ainda que os atos públicos de liberação e de 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.

São considerados serviços necessários ou acessórios as unidades de apoio: canteiro de obras; área de empréstimo e de deposição; usinagem de pavimento asfáltico e concreto; terraplenagem; e construção de dormitórios e locais de passagem.

A esse respeito, os atos públicos de liberação e de licenciamento relacionados à rodovia deverão observar: adequação entre meios e fins; proporcionalidade; efeitos práticos dos licenciamentos; boa-fé; e sustentabilidade das ações.

O projeto determina ainda que, ressalvado o acesso a propriedades legalmente constituídas no local, fica vedada a construção de ligações anexas ao eixo da rodovia.

É autorizada ainda a utilização de doações recebidas em espécie pela União destinadas à 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, à pavimentação e ao aumento de capacidade da rodovia.

Por fim, altera a Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, para acrescentar o art. 41-B para, além de explicitar que a rodovia é integrante da Rede de Integração Nacional – RINTER, sua máxima prioridade para obtenção de autorizações, de licenças e de recursos necessários à sua repavimentação e à construção das infraestruturas e superestruturas imprescindíveis para a sua plena trafegabilidade.

A Lei advinda do PL entra em vigor na data de sua publicação.

A matéria foi distribuída a esta CI, seguindo posteriormente à CMA.

## II – ANÁLISE

Compete à CI, nos termos do art. 104 do Regimento Interno do Senado Federal, opinar sobre os transportes terrestres, como é o caso do PL ora em análise.

Os aspectos relacionados às questões ambientais serão analisados pela CMA, a quem compete opinar sobre assuntos pertinentes à defesa do meio ambiente.

Preliminarmente, registramos que a matéria sob exame não apresenta vícios de constitucionalidade formal, uma vez que o tema da proposição está compreendido no campo da competência legislativa privativa da União, consoante dispõe o art. 22, XI, da Constituição Federal. Ademais, não se trata de matéria submetida à iniciativa privativa do Presidente da República, nos termos do § 1º do art. 61 da Carta Magna.

Do ponto de vista da juridicidade, também não identificamos óbices ao Projeto, pois constatamos que: a) o meio eleito é adequado ao alcance dos objetivos vislumbrados; b) b) traz inovação ao ordenamento jurídico; c) possui potencial coercitivo; e d) está em conformidade com o sistema jurídico nacional. Tampouco identificamos vícios de regimentalidade.

Quanto ao mérito da proposição, é notória a importância da rodovia ora em pauta para a garantia do acesso terrestre para a população dos Estados do Amazonas e Roraima. Não podemos olvidar que o transporte aéreo é inacessível para grande parte da população e o transporte aquaviário é, por demais, demorado.

A BR-319 é a única rodovia que liga o município de Manaus, capital do Amazonas, à Porto Velho, capital de Rondônia. Apesar de sua inegável importância por ser única rodovia que propicia ligação terrestre entre esses dois estados, além de Roraima, ao restante do Brasil, a rodovia segue sem a devida manutenção por décadas, tendo seus trechos em situação deplorável, nos quais o atolamento é inevitável e a trafegabilidade praticamente inexistente. Na estação chuvosa, que dura metade do ano, praticamente a metade da BR-319 não tem condições de trânsito.

Nesses termos, a garantia de que essa rodovia tenha o adequado tratamento devido a sua importância para a integração nacional e assim possa receber a devida destinação de recursos para a sua construção e manutenção é mais que imperioso.

Dessa forma, a aprovação do PL ora em análise é medida essencial para que a BR-319 possa ter suas obras realizadas de maneira mais célere e seja entregue à população em condições efetivas de trafegabilidade.

No entanto, no mérito, entendemos oportuno suprimir da proposição o seu art. 7º, uma vez que alterar os termos já negociados com os doadores internacionais do Fundo Amazônia poderia motivar embaraços desnecessários.

### III – VOTO

Com essas considerações, somos pela **aprovação** do Projeto de Lei nº 4.994, de 2023 com a seguinte emenda supressiva:

**EMENDA Nº       - CI**  
(ao PL nº 4.994, de 2023)

Suprima-se o art. 7º do Projeto de Lei nº 4.994, de 2023, renumerando-se os artigos seguintes.

Sala da Comissão,

, Presidente

, Relator



*hr2024-04213*

Assinado eletronicamente, por Sen. Beto Faro

Para verificar as assinaturas, acesse <https://legis.senado.gov.br/autenticadoc-legis/5991265852>