

A importância do Licenciamento ambiental prévio para pavimentação de estradas na Amazônia



André Lima – Coordenador Políticas Públicas
Programa de Mudanças Climáticas
Senado, Brasília 06 de maio de 2009

Plano Nacional Viário L. Fed 5.917/73

- ["Art. 1o](#) São declaradas indispensáveis à segurança e ao desenvolvimento nacionais, na região da Amazônia Legal, definida no [artigo 2o, da Lei no 5.173, de 27 de outubro de 1966](#), as terras devolutas situadas na faixa de cem quilômetros de largura, em cada lado do eixo das seguintes rodovias já construídas, em construção ou projetadas:
 - I - BR-230 (Transamazônica) - Trecho: Estreito - Altamira - Itaituba - Humaitá, na extensão aproximada de 2.300 km;
 - II - BR-425 - Trecho: Abunã - Guajara-Mirim, na extensão aproximada de 130 km;
 - III - BR-364 - Trecho: Porto Velho - Abunã - Rio Branco - Feijó - Cruzeiro do Sul - Japiim, na extensão aproximada de 1.000 km;
 - IV - BR-317 - Trecho: Lábrea - Boca do Acre - Rio Branco - Xapuri - Brasiléia - Assis Brasil, na extensão aproximada de 880 km;

Plano Nacional Viário L. Fed 5.917/73

- V - BR-230 (Transamazônica) - Trecho Humaitá-Lábrea, na extensão aproximada de 230 km;
- VI - BR-319 - Trecho: Manaus-Humaitá-Porto Velho, na extensão aproximada de 760 km; ([Vide Lei nº 6.337, de 4.6.1976](#))
- VII - BR-174 - Trecho: Manaus-Caracara-Boa Vista-Fronteira com a Venezuela, na extensão aproximada de 970 km;
- VIII - BR-401 - Trecho: Boa Vista-Fronteira com a Guiana, na extensão aproximada de 140 km;
- IX - BR-364 - Trecho: Cuiabá-Vilhena-Porto Velho, na extensão aproximada de 1.400 km;
- X - BR-163 - Trecho: Cuiabá-Cachimbo-Santarém - Alenquer-Fronteira com o Suriname, na extensão aproximada de 2.300 km;

Plano Nacional Viário L. Fed 5.917/73

- XI - BR-156 - Trecho: Macapá-Oiapoque, na extensão aproximada de 680 km; ([Vide Decreto Lei nº 1.868, de 30.3.1981](#))
- XII - BR-080 - Trecho: Rio Araguaia-Cachimbo-Jacareacanga - Careiro, na extensão aproximada de 1.800 km;
- XIII - BR-010/226/153 - Trecho: Porto Franco-Paralelo 13 (no Estado de Goiás), na extensão aproximada de 900 km;
- XIV - BR-010/230 - Trecho: Guamá-Carolina, na extensão aproximada de 600 km;
- XV - BR-070 - Trecho: Rio-Araguaia-Cuiabá, na extensão aproximada de 470 km;

Plano Nacional Viário L. Fed 5.917/73

- XVI - BR-307 - Trecho: Cruzeiro do Sul-Benjamin Constant-I^{na}-Cucui (Fronteira com a Venezuela) e suas ligações com as localidades de Elvira (BR-411) e Caxias (BR-413), na fronteira com o Peru, sendo a extensão total aproximada de 1.750 km;
- XVII - BR-210 - Trecho: Macapá-Caracaráí-Iiana-Mitu (Fronteira com a Colômbia), na extensão aproximada de 2.450 km;
- XVIII - BR-158 - Trecho: São Félix do Araguaia-Xavantina-Barra do Garças, na extensão aproximada de 630 km.

Plano Nacional Viário L. Fed 5.917/73

Art 12. Após cento e oitenta dias da publicação dos Planos Rodoviários Estaduais, os Municípios deverão apresentar seus planos rodoviários aos órgãos competentes dos Estados em que se situam.

- ◆ 1o Os órgãos rodoviários estaduais aprovarão os Planos Rodoviários Municipais, dando imediata ciência ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.
- ◆ 2o Desde que não haja incompatibilidade com os Planos Rodoviários Municipais, Estaduais e o Plano Nacional de Viação, poderão ser elaborados Planos Rodoviários Vicinais Intermunicipais pelos órgãos rodoviários estaduais, de comum acordo com os Municípios interessados.
- ◆ 3o Basicamente, a competência executiva e político-administrativa das rodovias vicinais intermunicipais, não consideradas rodovias estaduais, caberá aos respectivos municípios em que se situarem.

Função da LP

- Definir e dimensionar com antecedência as medidas mitigadoras necessárias para que custos sejam considerados de início na análise de viabilidade econômica
- Ex: BR 319 , + de R\$ 550 milhões para implementação das Ucs e ainda assim somente 1/3 dos desmatamentos projetados serão contidos.
- Economicamente inviável, não se justifica (estudo da Conservação estratégica)
- LP estabelece as condicionantes para a instalação

Aspectos graves da MP

- Não permite discussão sobre prioridade e pertinência (estradas abertas em 1970... hoje em alguns casos praticamente abandonadas)
- Não permite discussão sobre viabilidade econômica
- Não permite discussão sobre melhor traçado (estradas antigas...)
- Ignora ZEEs

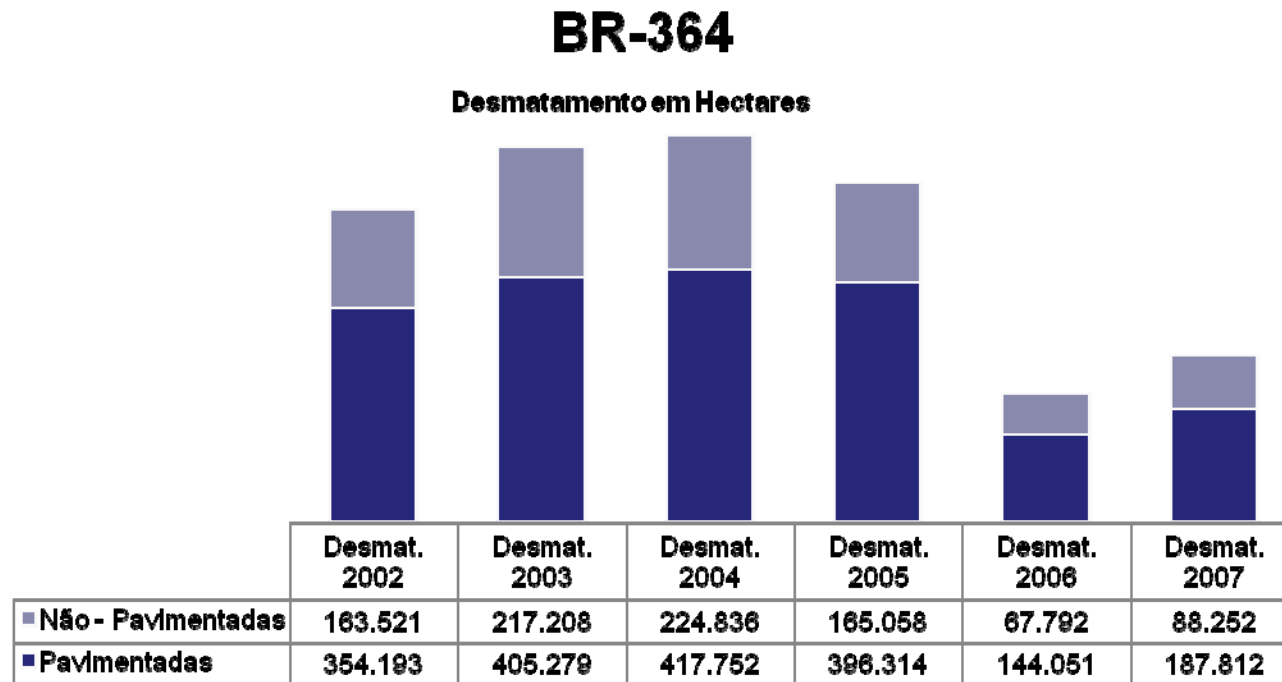
Aspectos graves da MP

- Permite pavimentação de estradas estaduais e municipais (com licenciamento pulverizado e por decurso de prazo)
- Não permite discussão prévia sobre medidas mitigadoras para instalação
- Princípio do quem cala consente - Permite a construção por decurso de prazo, portanto para autorizar basta silenciar sem nenhum controle social

Inconstitucionalidades

- Suprime o dever do estado ponderar a relevância socioeconômica em face das vulnerabilidades e riscos socioambientais
Quem define a prioridade viária não estuda a vulnerabilidade ambiental para tanto.
- Fere o princípio constitucional da motivação dos atos administrativos e da prevenção

Estradas e desmatamento na BR 364- Cuiabá Porto Velho



67% desmatamento trecho Pavimentado
33% trecho não pavimentado

Cuiabá-Santarém

	PARÁ	MATO GROSSO	Total
Pavimentado	88 km	672 km	760 km
Não Pavimentado	896 km	100 km	996 km
Total	984 km	772 km	1756 km

*Dados coletados com GPS em outubro de 2000



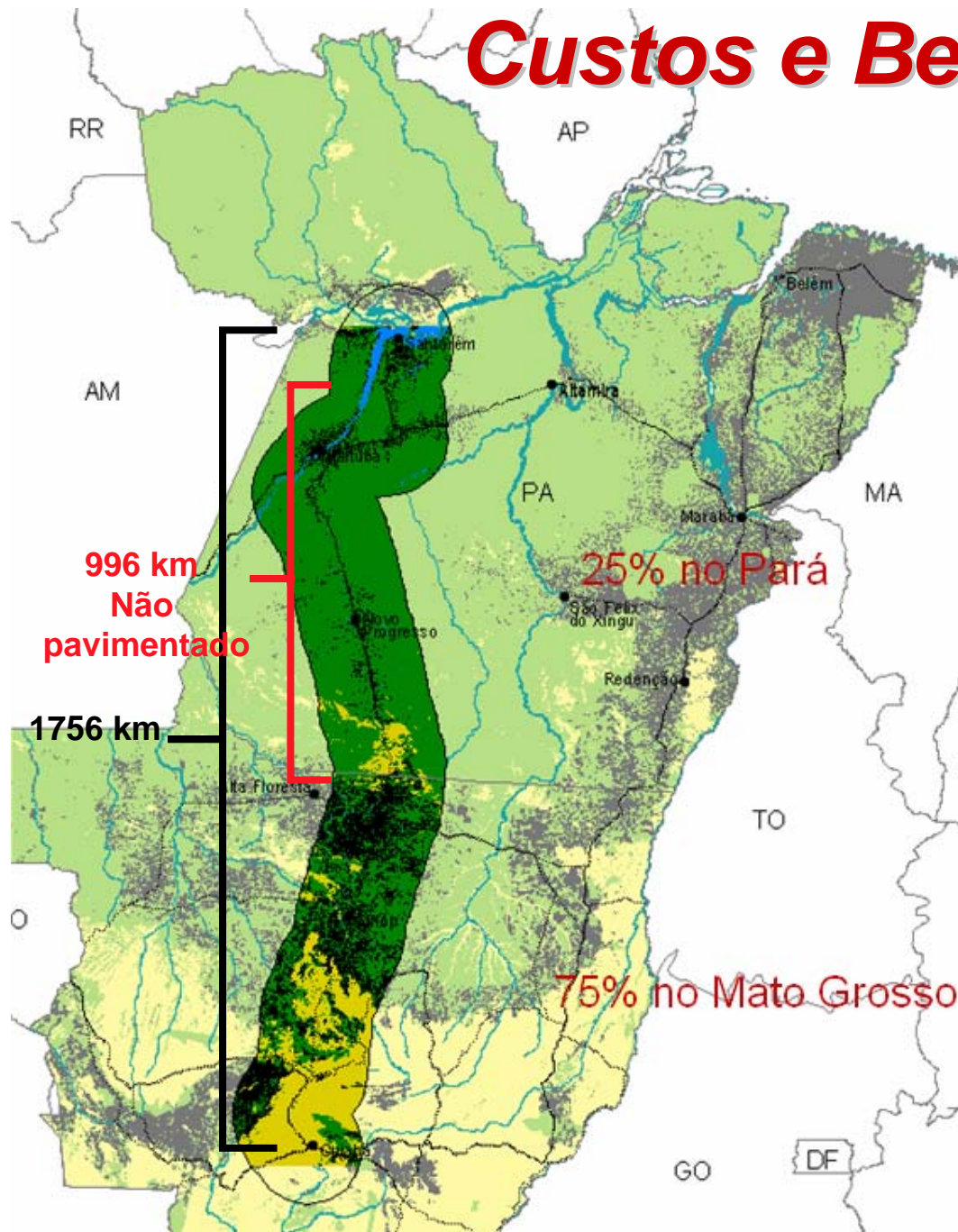
Custos e Benefícios da BR-163

Benefícios

- Integração de regiões brasileiras.
- Melhoria da infra-estrutura de transporte para a população.
- Diminuição do custo de transporte para produtores de soja do norte do Mato Grosso e possivelmente do setor industrial de Manaus.

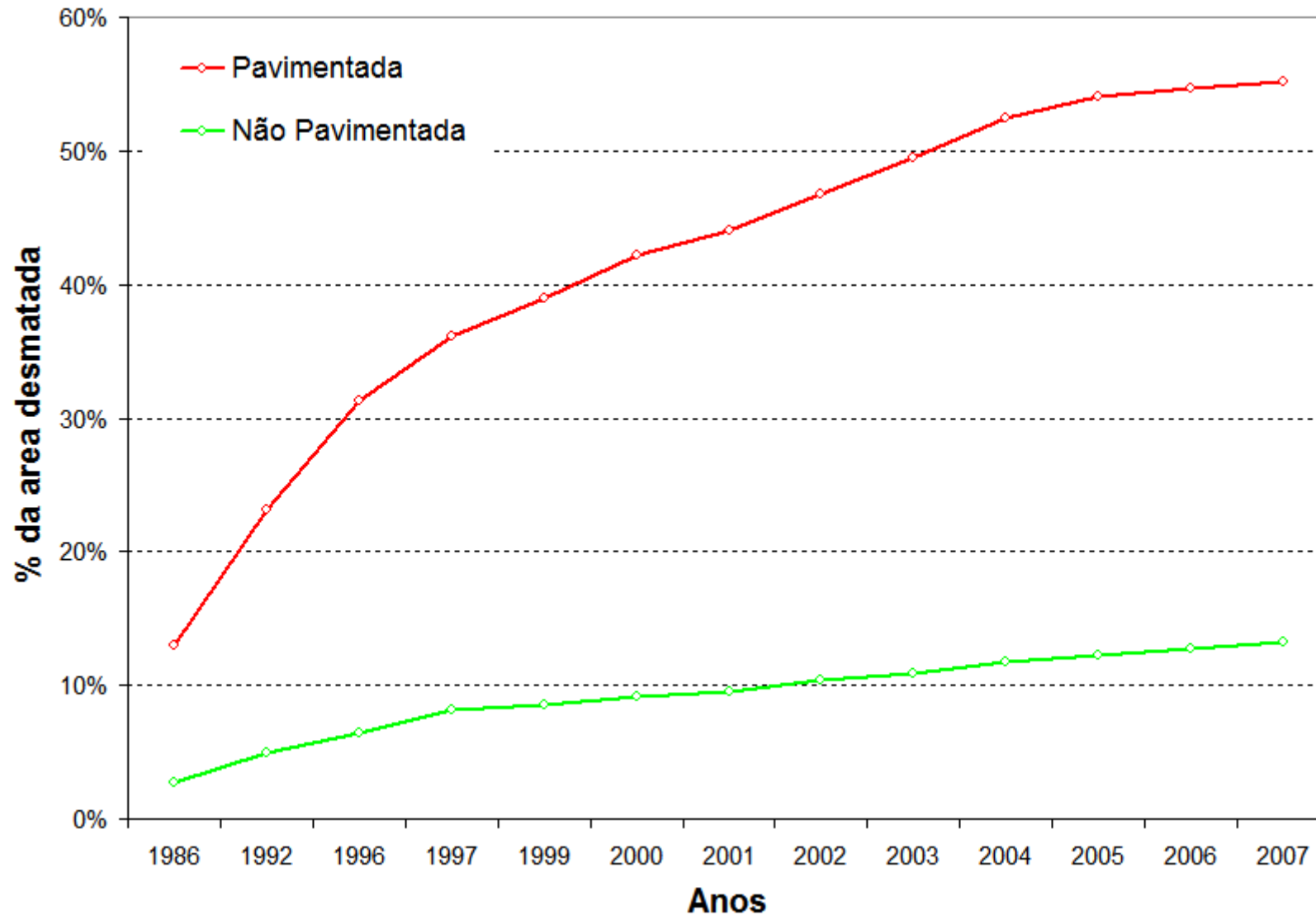
Custos

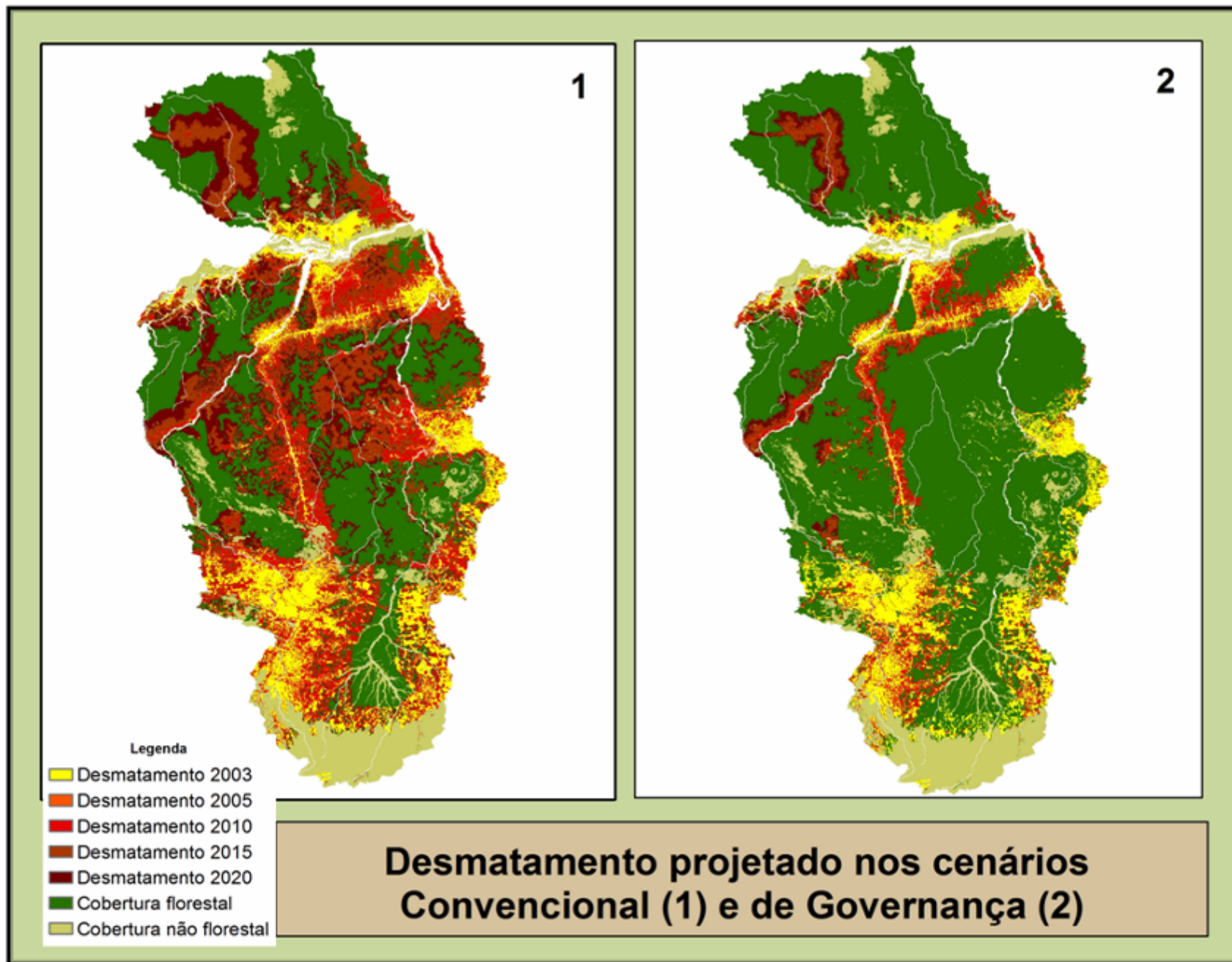
- Migração intensiva.
- Intensificação da ocupação de terra de forma desordenada.
- Apropriação ilegal dos recursos naturais e especulação.
- Aumento dos conflitos sociais.
- Intensificação do desmatamento e da extração madeireira.
- Aumento dos núcleos urbanos e marginalização social.
- Desigualdade na distribuição dos benefícios.



30% desmatados em 100 km de buffer

Porcentagem da área desmatada nos trechos pavimentado e não pavimentado da Br163





Diferença de 40%



UFMG

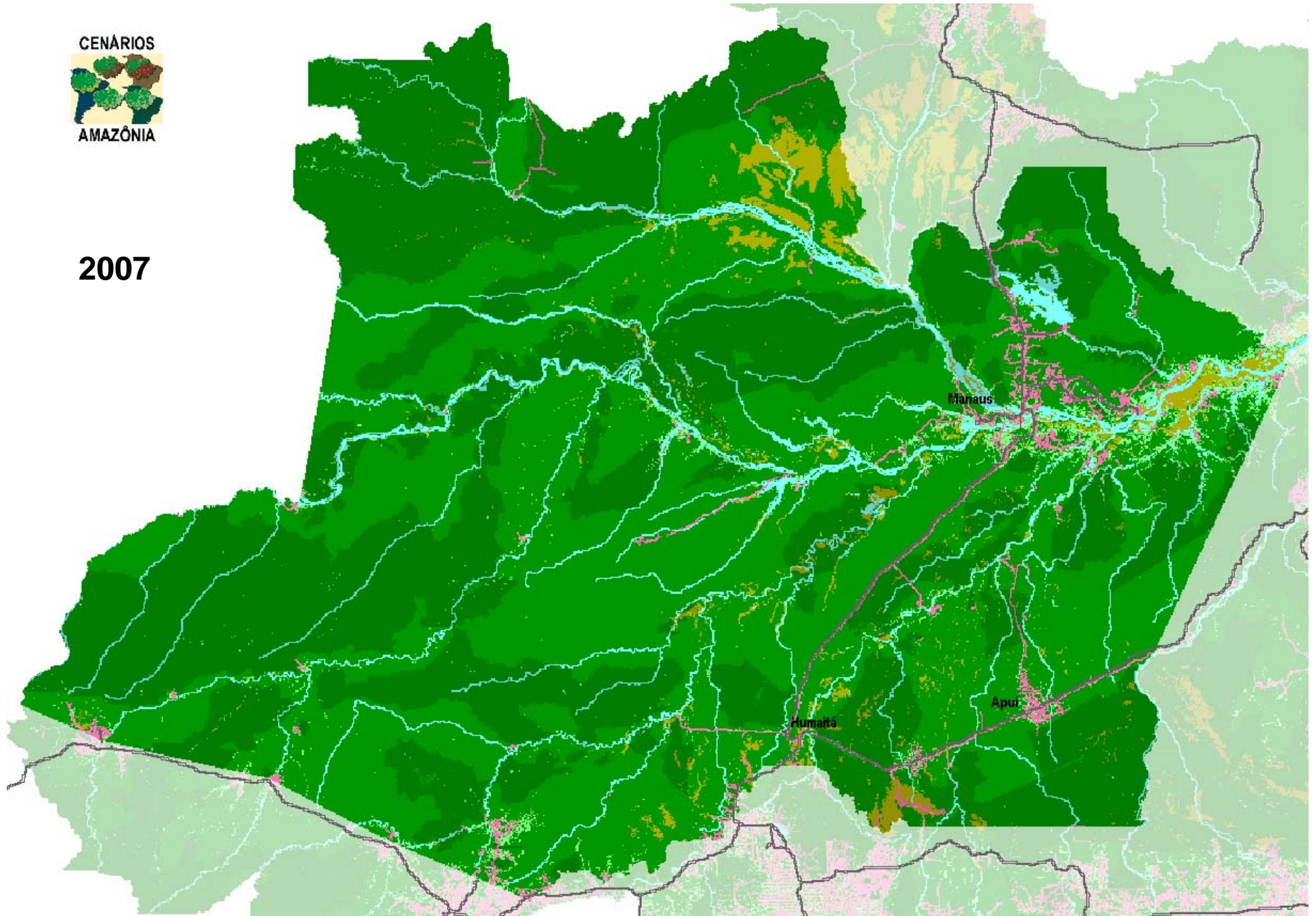


CENÁRIOS



AMAZÔNIA

2007



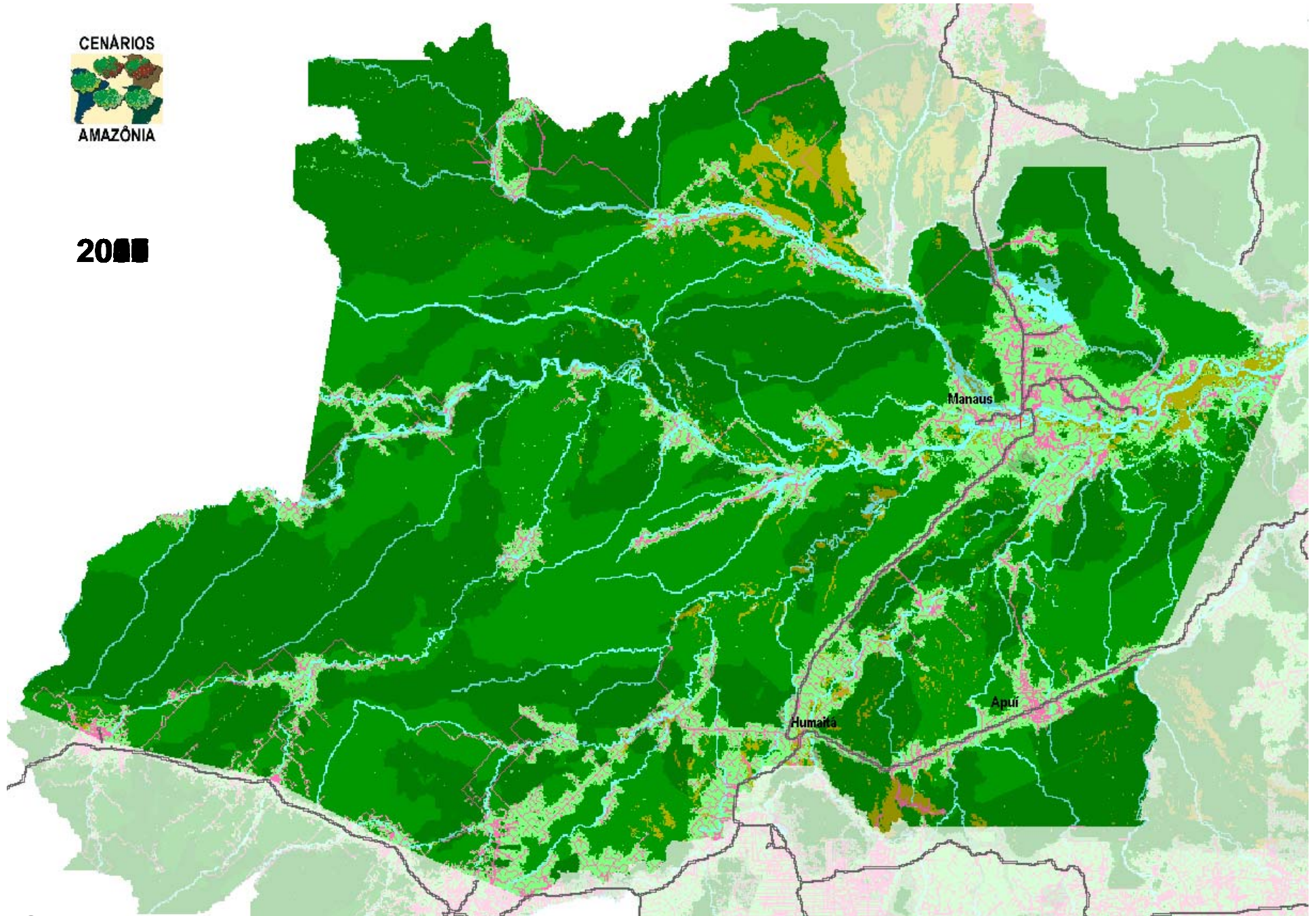
Soarez Filho, 2007

CENÁRIOS



AMAZÔNIA

2000

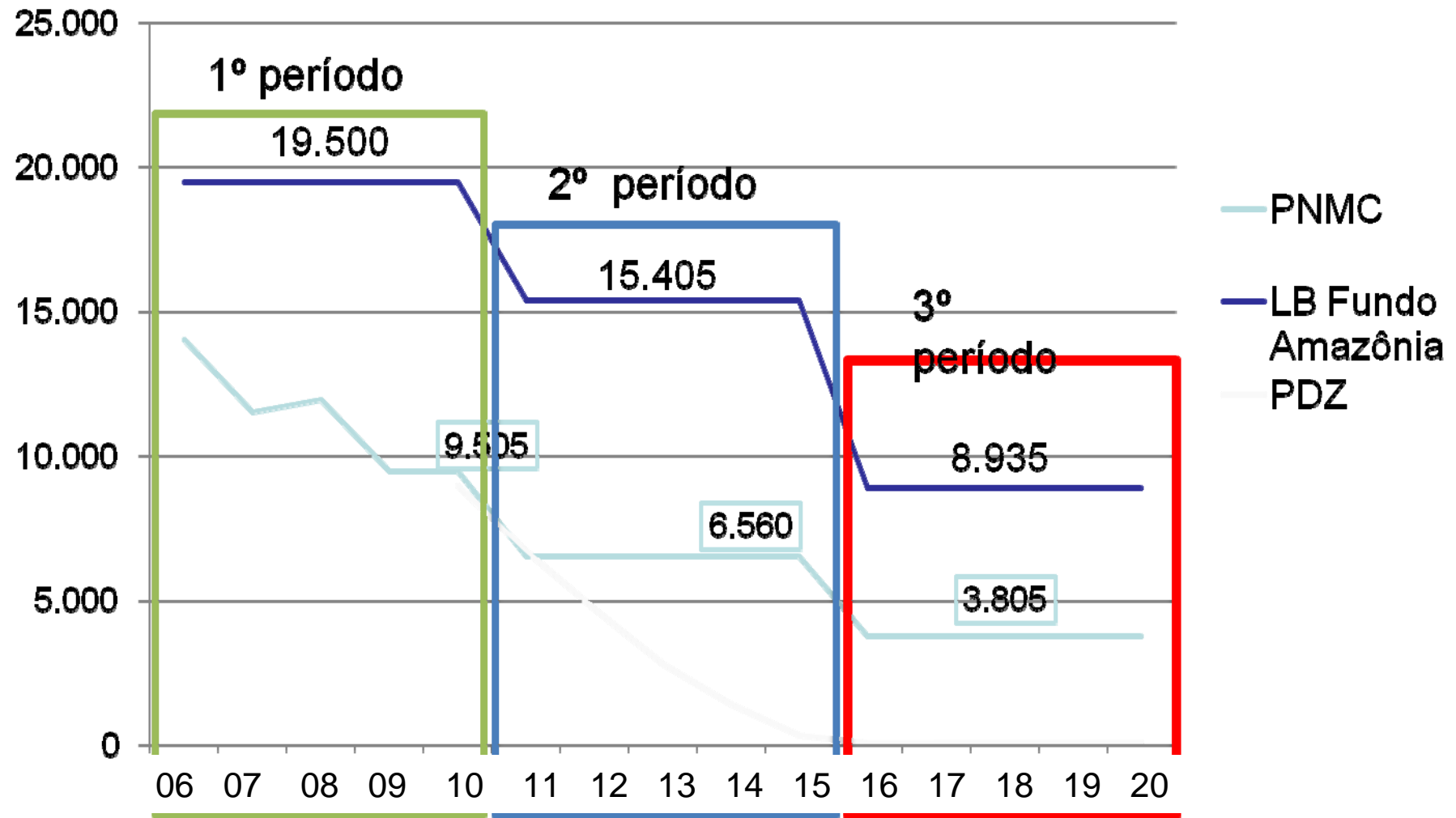


Soarez filho, 2007

Simulação BR 319 - 2007-2050

- A simulação indica 5,1 milhões de hectares desmatados até 2050 (38% da ALAP), com uma liberação conseqüente de 0,95 Gt (giga toneladas)
- Em um “cenário de conservação” com as reservas de proteção existentes e propostas, o desmatamento alcança 3,4 milhões de hectares até 2050 (22% da ALAP), liberando 0,64 Gt de carbono CO₂-equivalente.
- As Ucs seguram apenas 1/3 do desmatamento projetado ao longo da área de influência

Metas de redução de desmatamento PNMC



- A MP 452/09 ao introduzir a dispensa de Licença Prévia e a autorização de instalação de obras viárias por decurso de prazo inviabilizará o cumprimento das Metas de redução dos desmatamentos na Amazônia contidas no Plano Nacional de Mudanças Climáticas divulgadas pelo Presidente da República em dezembro de 2009