







Impactos e riscos do Projeto de Lei do Licenciamento Ambiental (PL 2.159/21)

Alexandre Neumann

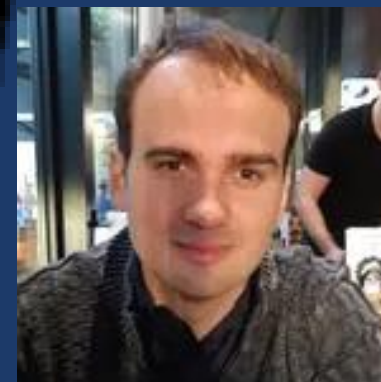
Quem sou eu?

Qualificação

- **Engenheiro Civil** 
- **MBA** Executivo em Gestão Pública com Ênfase em Projetos 
- **Mestre** em Estruturas e Construção Civil 
- **Doutor** em Geociências Aplicadas 

Experiência Profissional

- Analista Ambiental 
- Analista na Área Ambiental, PISF 
- Analista em Infraestrutura de Transportes 
Coordenador de Regularização e Informação Ambiental;
Coordenador Geral de Meio Ambiente – Substituto



Missão, visão e valores



DNIT em Números

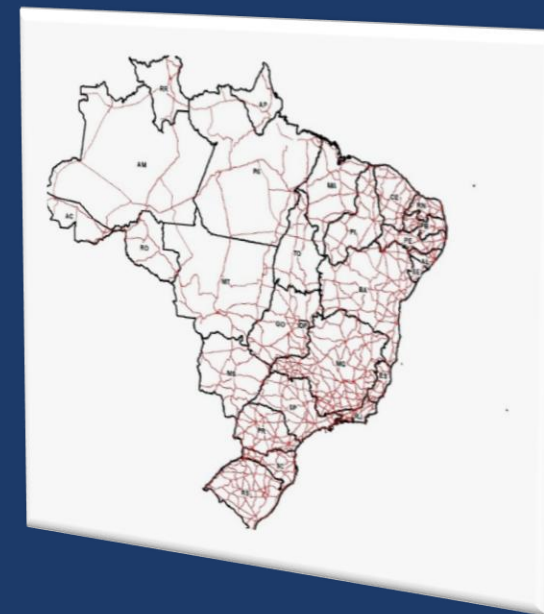
Rede Planejada	Planejada	20.938,1
	Travessia	145,2
TOTAL		21.083,3
Rede não Pavimentada	Leito Natural	1.745,7
	Em obras de implantação	27,6
	Implantação	4.973,4
	Em obras de pavimentação	971,2
TOTAL		7.717,9
Rede Pavimentada	Pista Simples	48.380,0
	Em obras de Duplicação	642,8
	Pista Dupla	2.753,6
TOTAL		51.776,4
TOTAL GERAL		80.577,6

SNV

Versão: 202410A

66%

De toda a malha do SNV



Atuação Institucional

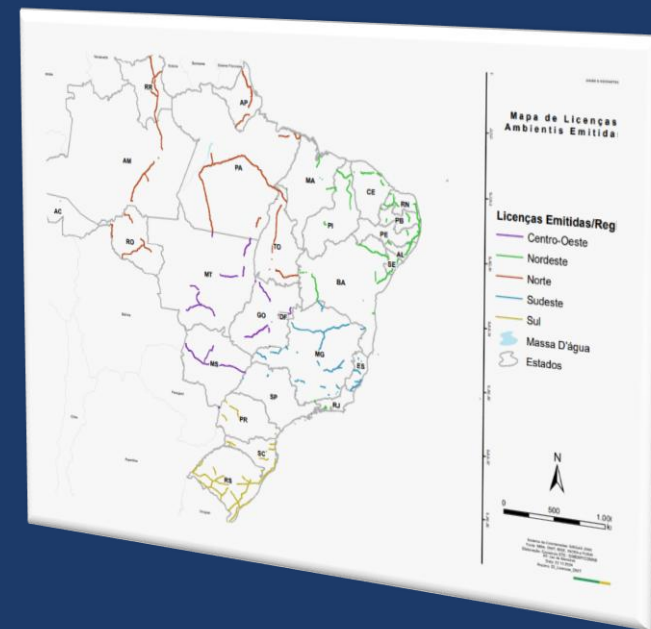
- **Infraestrutura de transportes:** implantação, operação, manutenção, melhoramentos e ampliação nos modais rodoviário, ferroviário, aquaviário.
- **garantia da segurança viária:** fiscalização de rodovias federais (peso, velocidade).

DNIT

DNIT em Números



Etapa	Qt. (2019-2024)	Ext. (km)
Fase Inicial	29	4.224,78
LP	8	1.024,40
LI	55	4.012,80
LO	5	165,60
Regularização	27	55.309,80
TOTAL		64.737,38

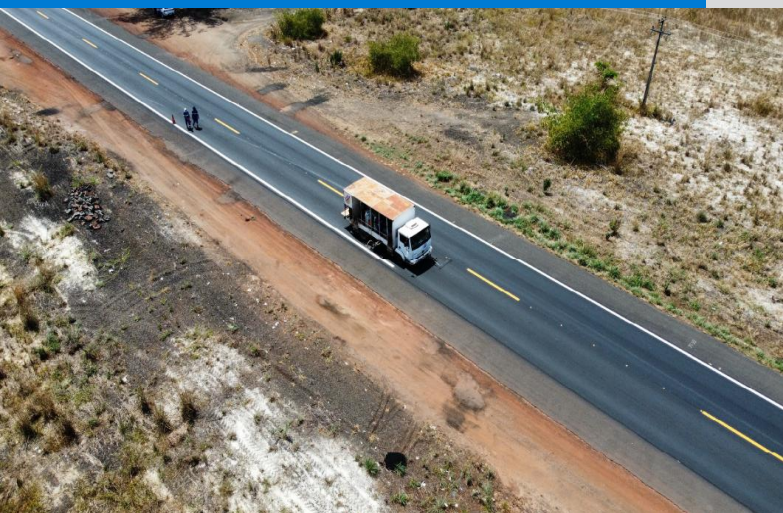




Dificuldades Atuais

- Licenciamento Ambiental -

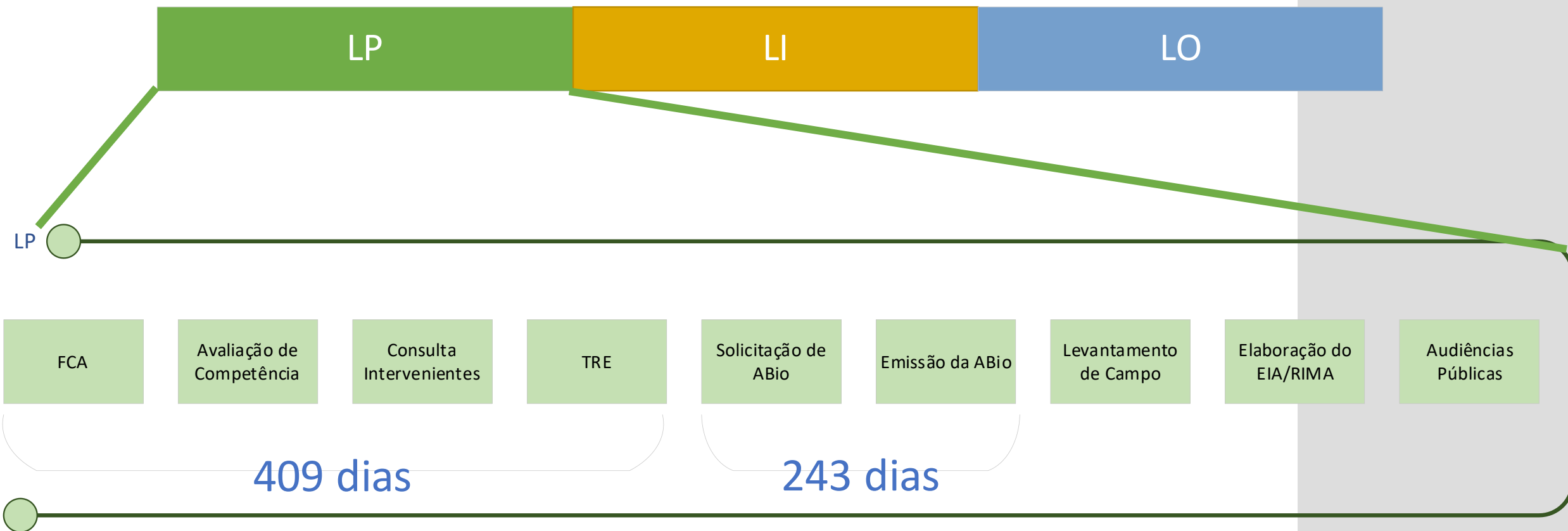
- Imprevisibilidade
- Prazos



Empreendimento	FCA até LP (dias)	FCA até LI (dias)	LP até LI (dias)
Rio Tocantins - PA (Pedral do Lourenço)	3.508	4.466	958
BR-349/SE/AL Ponte sobre o Rio São Francisco - Penedo	444	493	49
BR-135/MG - Manga - São João das Missões/MG (Itacarambí)	2.240	5.187	2.947
BR-080/GO/MG Ponte sobre o Rio Araguaia	3.313	7.312	3.999
BR-235/PI - Ponte Rio Parnaíba / Santa Filomena - PI	3.493	4.664	1.171
BR-222/CE	389	3.617	3.228
BR-472/RS - Ponte do Rio Ibicuí ente Uruguaiana e Itaqui	-	1.709	-
Média (meses)	90	131	69

Dificuldades Atuais

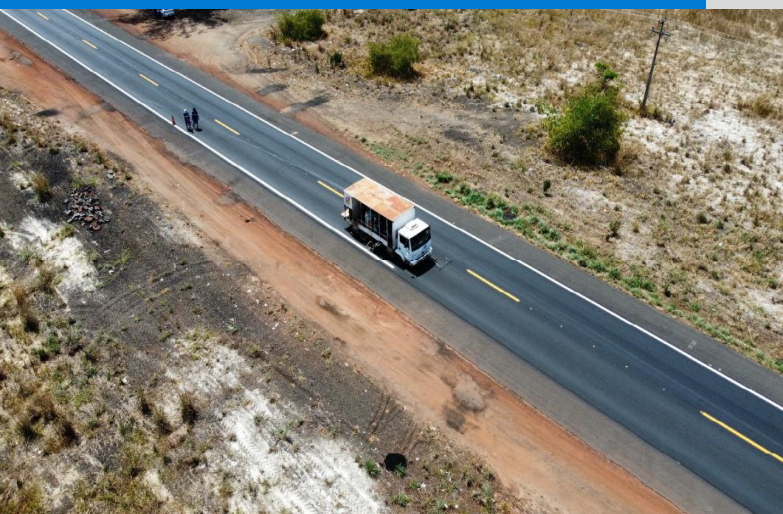
- Licenciamento Ambiental -





Dificuldades Atuais

- Licenciamento Ambiental -

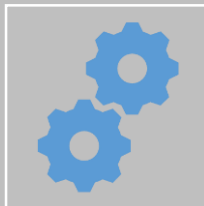


BR	UF	Extensão	Tipo de Intervenção	CMG da Obra	Prazo para Emissão do TR pelo IBAMA
230	MA	405,1	Adequação	R\$ 400.000.000,00	370
437	CE	80,5	Implantação/Pavimentação	R\$ 300.000.000,00	136
402	MA	316,5	Implantação/Pavimentação	R\$ 1.100.000.000,00	586
020	GO	546,75	Duplicação	R\$ 1.500.000.000,00	386
304	RN	299,1	Duplicação	R\$ 750.000.000,00	119
104	RN	215	Implantação/Pavimentação	R\$ 750.000.000,00	260
030	BA	191,5	Implantação/Pavimentação	R\$ 500.000.000,00	226
110	PE	94,8	Implantação/Pavimentação	R\$ 340.000.000,00	184
349	SE	1	OAE	R\$ 280.000.000,00	248
230	AM	0,3	OAE	R\$ 50.000.000,00	359
317	AM	74	Implantação/Pavimentação	R\$ 300.000.000,00	221
010	GO	126,1	Implantação/Pavimentação	R\$ 500.000.000,00	1714
230	PA	42,6	Adequação	R\$ 170.000.000,00	256
235	MA	170,1	Implantação/Pavimentação	R\$ 650.000.000,00	587
163	SC	58,9	Implantação/Pavimentação	R\$ 200.000.000,00	196
174	MT	71	Implantação/Pavimentação	R\$ 250.000.000,00	919
448	RS	18,7	Implantação/Pavimentação	R\$ 70.000.000,00	182
Total				R\$ 8.110.000.000,00	409

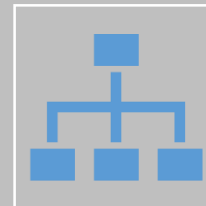


Benefícios Gerais

- PL 2.159/21 -



Otimização de exigências
ambientais



Redução da burocracia



aperfeiçoamento do
controle exercido pelos
órgãos licenciadores



Impactos do PL

Previsibilidade

Agilidade Processual e Prazos Definidos (Art. 43)

Prazos para Análise:

O Art. 43 estabelece prazos máximos para a análise e emissão das licenças

Benefício Potencial:

Caso cumpridos, esses prazos auxiliam na superação da problemática da morosidade do processo de licenciamento ambiental



Detalhes Regulatórios Adicionais (Art. 39)

Distâncias Máximas dos Intervenientes:

O Art. 39 define as distâncias máximas fixadas relativas aos intervenientes

Implicação:

Mais clareza e previsibilidade para o planejamento dos projetos



Impactos do PL

Impactos positivos

Impactos Positivos para o DNIT (Art. 13)

Gerenciamento de Impactos:

O Art. 13 impacta positivamente o DNIT. Reforça o **nexo causal** entre impactos e medidas mitigadoras/compensatórias

Posicionamento Histórico do DNIT:

Conceito alinhado com a defesa do DNIT em suas tratativas com o órgão licenciador e intervenientes. **Impossibilidade** de suprir **deficiências do poder público** com medidas do empreendedor





Impactos do PL

Impactos positivos

Ampliação e Pavimentação: Adoção do LAC

Cenário Anterior:

Ampliação de capacidade e pavimentação: Licenciamento Ordinário (muitas vezes trifásico)

Com o PL 2159/2025:

Passam a ser objeto de **Licenciamento por Adesão e Compromisso (LAC)** serviços e obras direcionados à **ampliação de capacidade** e à **pavimentação** em instalações preexistentes ou em faixas de domínio e de servidão

Precedido por: Apresentação de Relatório de Caracterização do Empreendimento (RCE)

Benefício: Maior agilidade na obtenção da licença, aplicável a empreendimentos rodoviários

Ponto de alerta: Inciso III Art. 21 “não ocorrer supressão de vegetação nativa, que depende de autorização específica”





Impactos do PL

Licenciamento Ambiental Corretivo

Dispensa de Licenciamento para:

Manutenção e melhoramento de rodovias (Inciso VII, Art. 8º)

Persiste a Necessidade de Licenciar:

A operação rodoviária – fase operacional do empreendimento (Inciso XXXI do Art. 3º, Art. 4º, Inciso VI do Art. 5º)

Retrocesso em Relação à PI nº 1/2020:

A Portaria Interministerial nº 1/2020 regula o licenciamento ambiental corretivo
Com o PL 2159/2025: Será exigido Relatório de Controle Ambiental (RCA) e Plano de Controle Ambiental (PCA) para a Licença de Operação Corretiva (LOC), investimentos em estudos na ordem de R\$ 2 Bilhões

Implicação:

Possível aumento de burocracia para regularização de passivos





Fragilidades Gerais



1. **Falta de Clareza Procedimental:** Dificulta o enquadramento e aplicação dos tipos de licença (LAC vs. ordinário) podendo gerar incertezas
2. **CrITÉrios Diferenciados:** Necessidade de separar licenciamento de obras públicas (sem lucro) de empreendimentos privados (com lucro)
3. **Autotutela na Faixa de DomÍnio:** Reforçar a gestão e autonomia do DNIT dentro da faixa de domínio rodoviária, que já é um espaço de utilidade pública



Fragilidades Pontuais



- **Burocracia no Licenciamento Corretivo:** Exigência de RCA e PCA para Licença de Operação Corretiva (LOC) representa um retrocesso e dificulta a regularização ambiental de rodovias existentes
- **Indefinição de Critérios no LAC:** Falta de clareza sobre o potencial poluidor e porte do empreendimento no LAC, gerando incerteza para o enquadramento de projetos rodoviários
- **Limitação do LAC para Supressão de Vegetação:** LAC não se aplica a obras que envolvam supressão de vegetação nativa, uma ocorrência comum em projetos rodoviários, exigindo na maior parte das vezes autorização específica e licenciamento ordinário
- **Fragmentação na Operação Rodoviária:** Dispensa de licenciamento para manutenção, mas persistência da exigência para a operação rodoviária, criando uma possível inconsistência no controle ambiental de longo prazo do ativo

Obrigado!

DNIT DEPARTAMENTO
NACIONAL DE
INFRAESTRUTURA
DE TRANSPORTES

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES

GOVERNO FEDERAL
BRASIL
UNIÃO E RECONSTRUÇÃO