



XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

Projeto de Lei da Devastação e a infraestrutura na Amazônia¹

Renata Utsunomiya¹

¹GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental, renata.uts@gmail.com

GT: Amazônia no Século XXI: avanços, retrocessos e novas perspectivas nas políticas socioambientais no contexto de COP30

RESUMO

O licenciamento ambiental é um instrumento fundamental da política ambiental brasileira e está ameaçado pelo Projeto de Lei (PL) 2159/2021. O objetivo deste trabalho é analisar o PL 2159 a partir do tema de infraestruturas de energia e transporte na Amazônia. Foram realizadas análise documental e reuniões participativas e observações em campo nas bacias dos rios Madeira e Tapajós, e pesquisa acadêmica realizada na bacia do Xingu. São discutidos quatro eixos relacionados ao autolicenciamento, listagens-padrão de tipos de empreendimentos e desconsideração do contexto local, limitação da responsabilização pelos impactos socioambientais e a violação de direitos territoriais de povos indígenas e comunidades tradicionais. Assim, o PL se apresenta como uma grande ameaça ao equilíbrio ambiental e climático com graves violações de direitos humanos.

Palavras-chave: Licenciamento Ambiental; Infraestrutura na Amazônia; Impacto Ambiental e Social; Projeto de Lei 2159/2021; Energia e Transporte

Destaques

- Autolicenciamento e redução das etapas que fragilizam o controle ambiental e cumprimento de condicionantes de obras e atividades. O Projeto de Lei 2159/2021 abre margem para aumento de judicializações e o total enfraquecimento do licenciamento ambiental

¹ Agradecimentos a Brent Millikan pela revisão e ao GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

- Generalização do licenciamento ambiental a listas de checagem de tipos de empreendimentos, sem consideração de fatores locais e abrindo margem para conflitos de regras entre níveis do poder público (municipal, estadual e federal)
- Diminuição da responsabilização do empreendedor frente a impactos indiretos, com a redução das metragens para consideração de territórios tradicionais como afetados e violação de direitos territoriais de povos indígenas e comunidades tradicionais

INTRODUÇÃO

O licenciamento ambiental é um instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA, Lei 6938/2021) voltado para revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras. A Avaliação de Impactos Ambientais também é instrumento da PNMA e é aplicada no licenciamento para verificar a viabilidade ambiental de projetos de desenvolvimento. Para compreender se uma obra é viável do ponto de vista ambiental e social é necessário, por um lado, compreender o empreendimento ou atividade e, por outro, conhecer em qual local esse projeto está querendo ser implementado. Essa fórmula ‘*viabilidade ambiental = tipologia x localização*’ é uma premissa importante, principalmente para fazer valer o princípio de precaução, ou seja, de conseguir adequar obras ou ainda, após análise da viabilidade, evitar obras que possam causar degradação ambiental (Sánchez, 2020).

O Projeto de Lei (PL) 2159/2021 tem sido chamado de “PL da Devastação” devido às ameaças que este coloca para esses instrumentos da PNMA, ameaçando a garantia ao ambiente equilibrado, o bem-estar humano e direitos territoriais de povos indígenas e comunidades tradicionais. A partir do trabalho em curso realizado pela rede de organizações da sociedade civil, o GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental, e de pesquisa acadêmica de doutorado, o presente trabalho tem como objetivo analisar o PL 2159, com foco nas infraestruturas de energia e transporte na Amazônia, realizando discussões em quatro eixos: Autolicenciamento: imposição do licenciamento ambiental disfarçada de simplificação e agilidade; Listagens-padrão de empreendimentos e a desconsideração do local; A limitação da responsabilização de impactos; e Violações de direitos socioambientais.

METODOLOGIA

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

Foi realizada análise documental de referências teóricas do campo da Avaliação de Impacto e sobre casos emblemáticos de infraestrutura de energia e transporte na Amazônia. Também são utilizados dados primários e análises realizadas no âmbito da pesquisa de doutorado realizado na região do Médio Xingu (2023-2024), bem como visitas de campo e reuniões participativas com líderes e organizações sociais locais nas bacias dos rios Madeira e Tapajós (fevereiro e março de 2025) como parte do trabalho da rede de organizações GT Infraestrutura e Justiça Socioambiental. Assim, a análise detalhada do texto do Projeto de Lei 2159/2021 (versão de junho de 2025 após aprovação no Senado Federal), buscou relacionar as informações dessas três bacias da região amazônica com os principais pontos problemáticos do PL em questão, divididos em quatro eixos de discussão.

RESULTADO E DISCUSSÃO

Autolicenciamento: implusão do licenciamento ambiental disfarçada de simplificação e agilidade

O PL 2159/2021, Lei Geral do Licenciamento, aprovado em votação no Senado (maio de 2025), tem como fator preocupante a Licença por Adesão e Compromisso (LAC) proposto no art. 21. Na prática, seria uma autodeclaração, sem estudos de impacto, apenas com informações fornecidas via Relatório de Caracterização do Empreendimento (RCE).

A tramitar no senado, relatores propuseram emenda para que ela seja aplicada para “atividade ou o empreendimento for qualificado, simultaneamente, como de pequeno ou médio porte e baixo ou médio potencial poluidor”. Tal proposta é inconstitucional segundo determinação do STF e abriria margem para licenciamentos sem avaliação de nenhum órgão ambiental.

A autodeclaração remete ao que ocorreu com o Cadastro Ambiental Rural (CAR), com a mudança no Código Florestal em 2012 (Lei 12.651/2012) que instituiu o CAR como documento de posse solicitado por autodeclaração. Assim, houve aumento da fragilidade e da grilagem de terras públicas, inclusive em unidades de conservação e terras indígenas, levando

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

ao novo aumento do desmatamento (que antes estava diminuindo por conta de políticas de combate ao desmatamento na Amazônia) (Nunes et al, 2024).

O PL 2159 tem tido um discurso de “agilizar” e “destravar” o desenvolvimento, mas no fim o desqualifica, como o art. 7 que possibilita a renovação automática de licenças ambientais via LAC. A renovação de licença é etapa importante para o órgão licenciador verificar se o empreendedor está cumprindo as medidas previstas nas licenças, as condicionantes, além de verificar se há novos impactos sociais e ambientais não previstos e reavaliar se há novas condicionantes. Ainda mais grave é a limitação do tempo de resposta do órgão licenciador e a definição de vistoria apenas de alguns desses processos com LAC, por amostragem, o que reforça a precariedade de análise de potenciais danos ambientais.

Na regra atual do licenciamento ambiental, este é feito em três etapas: Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO). Em cada etapa há avaliação pelo órgão ambiental e, caso aprovado, são listadas as condicionantes para conseguir a licença seguinte. No caso de rodovias, ferrovias, e outras infraestruturas lineares, o PL (art. 5o) retira a fase de LO. A falta de verificação nesta etapa pode levar a sérios riscos socioambientais.

Ainda sobre rodovias, o art. 11 coloca como sujeito ao autolicensing a “ampliação de capacidade e à pavimentação em instalações preexistentes”, o que coloca a possibilidade de duplicação ou asfaltamentos serem liberados sem análise. No caso da Amazônia isso é extremamente grave, visto o histórico do aumento do desmatamento por conta do asfaltamento de rodovias como a BR-163. O asfaltamento da BR-319, que interliga os estados de Rondônia e Amazonas, poderia ser autolicensing, com efeitos severos no desmatamento levando a floresta amazônica ao ponto de não-retorno (CSR-UFMG, 2020).

Listagens-padrão de empreendimentos e a descon sideração do local

O PL 2159 propõe mudanças para que o licenciamento ambiental foque nos diferentes tipos de obra ou atividade, as tipologias de empreendimento, criando listas de tarefas genéricas a serem cumpridas para cada tipo, ignorando o porte (tamanho da obra e potencial de causar degradação) (arts. 3o., 8o.). Por exemplo, a criação de regras gerais para avaliar impactos de projetos como rodovias, independentemente de onde é construída, é um ponto extremamente caro quando esta é planejada na Amazônia, onde a construção e asfaltamento de estradas são

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

os grandes eixos do aumento do desmatamento em regiões ambientalmente sensíveis com fraca governança territorial. Além disso, o PL retira a necessidade de licenças para atividades de pecuária extensiva e agricultura mecanizada em larga escala, atividades que expandem o arco do desmatamento da Amazônia.

A Amazônia é um bioma com enorme diversidade biológica e sociocultural, e no atual contexto de mudanças climáticas, a redução do desmatamento é essencial para cumprir as metas climáticas do país. A generalização de regras apenas por tipologia, olhando apenas as características dos empreendimentos também mina a possibilidade de avaliar alternativas locais, ou seja, diferentes traçados de uma rodovia, por exemplo, ou a localização de portos e hidrelétricas, que tenham menor impacto ambiental após uma análise do contexto local.

A definição de normas sobre o licenciamento ambiental atualmente cabe ao CONAMA - Conselho Nacional de Meio Ambiente, de nível federal e que possui participação da sociedade civil. No art. 4º do PL 2159, há a proposta de cada nível (federal, estadual, municipal) definir quais tipos de atividades/empreendimentos precisam de licença ambiental. As normas são definidas no nível federal e é inconstitucional a definição de regras mais flexíveis (em comparação a norma nacional) pelos estados e municípios (Observatório do Clima, 2025). Equipes técnicas dos órgãos ambientais nos níveis estadual e municipal são menores, menos qualificadas em relação ao órgão ambiental federal (IBAMA), além disso, são mais sujeitas a influências de pressões políticas. O discurso anunciado em mídia nacional do senador Confúcio Moura que o PL 2159 visa a auxiliar a padronizar regras é totalmente oposta ao que este pretende fazer na prática, pois pode gerar diferentes pesos, diferentes medidas, com cada estado e município criando regras de quais tipologias precisam de licenciamento. Isto já ocorre de forma ilegal na Amazônia, como os portos em operação no rio Tapajós que apenas 5 dos 27 estão operando com o processo de licenciamento ambiental realizado de forma correta pela Secretaria Estadual do Pará e secretarias municipais (de Santarém e Itaituba) (Terra de Direitos, 2024).

Outro ponto é a não obrigação de licenciamento ambiental de obras nos casos de situação de emergência decretados. Apesar do caráter de emergência, algumas regras devem ser criadas para evitar que esses decretos abram margem para ações que podem afetar populações locais e o ecossistema. Um exemplo é a dragagem do rio Tapajós, que foi autorizada pela SEMAS do Pará, no contexto de situação de escassez hídrica, mas que vem afetando

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

diversas comunidades ribeirinhas e indígenas, inclusive locais sagrados dos indígenas Tupinambá. Tais decretos podem abrir margem para dragagens visando a ampliação desta para navegação de grandes embarcações como barcaças de soja, e impactar ainda mais o rio Tapajós e as comunidades locais, violando direitos de consulta e sem nenhuma análise ambiental destas ações.

A limitação da responsabilização de impactos

Analisar os impactos sociais e ambientais de uma obra ou atividade é uma tarefa complexa e que depende de diversos fatores, sobretudo quando uma obra ou atividade chega em um território que já sofre com outras ameaças, gerando impactos cumulativos e sinérgicos (Sanchez, 2023) que são sentidos por aqueles seres humanos (e não-humanos) que ali habitam. Um exemplo é a região do rio Madeira, já afetada pelas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, cujas comunidades ribeirinhas à jusante sentem o declínio da pesca, além dos extremos climáticos com grandes inundações (como em 2014 e 2025) e secas (2023 e 2024), e o avanço das lavouras de soja. O processo atual de concessão de uma hidrovia (para escoamento de soja em grandes barcaças) é mais uma obra que se acumula aos diversos problemas que a população local enfrenta. Assim, em muitos territórios os impactos cumulativos são realidade e são muitas vezes ignorados pelo atual processo de licenciamento ambiental (a nível de projetos) e também não são endereçados por ações do poder público estadual e federal.

Esse caso evidencia algo problemático no PL 2159, a ausência do tema clima nos estudos ambientais para licenciamento ambiental (art. 25o.). No contexto atual de mudanças climáticas, onde os eventos extremos afetam os modos de vida e a resiliência locais, a não consideração de previsões climáticas nos estudos, como o Estudo de Impacto Ambiental (EIA), pode repetir erros como a ineficiência de produção energética das grandes hidrelétricas (ex.: Jirau, Santo Antônio e Belo Monte) que não produzem o esperado porque em seus estudos não se considerou a previsão de diminuição das chuvas (Utsunomiya et al, 2024). Assim, não considerar fatores climáticos pode levar a construção de obras ineficientes e verdadeiros “elefantes brancos”.

Grandes projetos na Amazônia, como as hidrelétricas de Belo Monte, Santo Antônio e Jirau, e a BR-163 no Pará, mostram como a construção e operação destas trazem toda uma

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

dinâmica de efeitos a nível regional, como aumento do desmatamento (Mandai et al, 2024), migrações e pressões nos serviços públicos das cidades próximas. Um exemplo é como a cidade de Altamira, próxima à hidrelétrica de Belo Monte, recebeu contingente de mais de 20 mil operários de construção civil, levando a uma enorme pressão nos serviços de saúde, e que também teve como consequência o primeiro lugar no ranking de cidades mais violentas em 2015 (FBSP, 2017). Uma das propostas do PL é que o empreendedor não tenha obrigação de realizar atividades de responsabilidade do poder público, ignorando como os impactos socioambientais de um empreendimento podem intensificar as demandas por políticas públicas (art. 13).

Há outras tentativas para reduzir a responsabilização do empreendedor sobre os impactos sociais e ambientais, ao alegar que é necessário comprovar “nexo causal”, para que o empreendedor não tenha que mitigar ou compensar impactos ambientais causados por terceiros (art. 13). Como exemplificado no caso do rio Madeira, o impacto que ocorre em uma comunidade ribeirinha, como a impossibilidade de realizar a pesca artesanal, pode ter diferentes causas (ex.: controle de vazão pela hidrelétrica, contaminação por mineração, seca extrema, etc.), e ao invés de endereçar isso, o PL quer retirar a responsabilidade de ações que devem ser tomadas (por vezes urgentes) e que, em muitos casos, demandam esforços conjuntos, com uma responsabilização clara sobre diferentes empreendimentos em um mesmo território, somado a ações de responsabilidade do poder público (como as políticas de adaptação e mitigação climática). Como já foi dito por um indígena afetado diretamente por Belo Monte - e atualmente ameaçada pela empresa de mineração Belo Sun que quer se instalar na mesma região: “se aparecer um impacto na minha aldeia, vou perguntar pra Belo Monte e vão dizer que é culpa da Belo Sun e vice-versa” (Juruna, 2017, informação verbal)²

Assim, o que ocorre na prática são impactos cumulativos e sinérgicos vivenciados por populações locais que não são responsabilizados e solucionados e a diminuição de responsabilização dos impactos ambientais e sociais pode piorar tal cenário.

Violações de direitos socioambientais

² Fala de um indígena Juruna da Terra Indígena Paquiçamba no encontro da Rede Xingu Mais em Brasília, em setembro de 2017.

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

A participação de outros órgãos no licenciamento ambiental, com competências relevantes, é de suma importância no caso de obras ou atividades que podem impactar: povos indígenas (órgão interveniente: FUNAI); quilombolas (INCRA, institutos estaduais); e bens culturais tombados (IPHAN). A participação dessas autoridades é atualmente definida pela Portaria Interministerial 60/2015 que garantem a atuação desses órgãos em etapas importantes como a elaboração de Termos de Referência para estudos específicos de Componente Indígena, definição de condicionantes das licenças e as ações dos planos de mitigação e compensação de impactos (os PBAs - Projetos Básicos Ambientais) na fase de operação.

O PL 2159 viola direitos socioambientais de Povos Indígenas e Comunidades Tradicionais (PICTs) (art. 38 a 42). Primeiro, com a “não vinculação” da decisão desses órgãos intervenientes, ou seja, os pareceres e decisões destes podem simplesmente ser ignorados pelo órgão licenciador. Outra questão é a consideração apenas de Terras Indígenas homologadas (onde se finalizou todas etapas do processo de demarcação) e Territórios Quilombolas demarcados. Com isso, 62% e 87,5% das populações autodeclaradas indígenas e quilombolas fora desses territórios seriam ignorados (IBGE, 2022). Considerando a extrema lentidão e omissão do governo federal na demarcação destes, tal medida leva a violação do direito à consulta livre, prévia e informada, garantida pela Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e assinada pelo Brasil em 2003 (Joca et al, 2021).

Além disso, com o PL 2159, a consideração de Terras Indígenas e Territórios Quilombolas como afetadas por uma obra ou atividade passa a ser regrada por distâncias fixadas a partir do local da obra no anexo do projeto de lei. Essa proposta tenta reduzir o que é regulado pela Portaria 60/2015, que define em seu anexo I o que se chama de “limite de presunção de impacto” que são sugestões de alcance dos impactos por tipos de empreendimento. Como exemplo a redução da distância das rodovias: 40 para 15 km, na Amazônia e 10 para 7 km nas demais regiões. Outra diferença em relação à portaria atual, é o acréscimo do item “outras modalidades de atividades ou empreendimentos quando sujeitos a EIA” com distâncias 3 km (Amazônia legal) e 2 km (demais regiões), o que coloca qualquer obra/atividade a ser licenciada, até mesmo as desconhecidas, com um pequeno raio de área impactada. Essas distâncias mostram a tentativa de diminuir as responsabilidades de impactos em territórios com uso e ocupação tradicional. A abertura de uma rodovia no bioma amazônico poderá ter um efeito de desmatamento limitado arbitrariamente a apenas 15 km? Estudos demonstram que

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

abertura e asfaltamento de rodovias podem levar a desmatamento em um raio de 50 a 200 km (Fearnside et al, 2022). E no caso de impactos em nascentes e rios? O caso dos indígenas Krenak, à beira do rio Doce foram impactados pelo derramamento da barragem de Brumadinho mesmo localizados a mais de 400 km de distância. Nessa definição de distâncias não há nenhum argumento que sustente tais medidas e fica evidente que a intenção é fugir de responsabilidades em relação a impactos em PICTs.

O caso da Ferrogrão, estrada de ferro planejada entre Sinop (MT) e Itaituba (PA) que ilustra essa disputa sobre as distâncias do que é considerado área impactada. Foram levantados 18 protocolos de consulta de PICTs que não tiveram o direito à consulta respeitado. Além disso, os indígenas Kayapó e Panará (das Terras Indígenas Baú, Menkragnoti e Panará) entraram com ações, pois estão próximos ao eixo da Ferrogrão, e porque já sofrem impactos do avanço do desmatamento entrando em seus territórios, como consequência da BR-163, recém-pavimentada, cujo traçado da ferrovia é próximo. Entre estas ações, alegam que uma distância mínima de 50 km deveria ser considerada a partir do traçado, que assim abrangeria seus territórios, com base no que experienciaram com a rodovia (GT Infra, 2025). Portanto, a definição desses raios de alcance de impactos deveria ser vista com rigor caso a caso, mas na prática são utilizados como réguas para limitar as responsabilidades de empreendedores.

Outro problema relacionado à regionalização do alcance dos impactos inicia na definição das chamadas *áreas de influência* (Bronz, 2016). Na elaboração de EIA durante o licenciamento, são definidas: ADA - Área Diretamente Afetada; AID - Área de Impacto direto; e Área de Influência Indireta. Como exemplo, na construção de uma rodovia, a ADA é a área onde passa a estrada, a AID abrange a área de servidão, o entorno da rodovia e infraestruturas de apoio, e a AII geralmente abrange os municípios por onde atravessa o empreendimento. Como já citado, há uma argumentação no PL 2159 para considerar como responsabilidade do empreendedor apenas os impactos diretos, ou seja, apenas consequências imediatas da operação da obra (ex.: impacto da poluição atmosférica de uma rodovia) e para desconsiderar efeitos indiretos (ex.: desmatamento induzido pela rodovia). O texto do PL foca em considerar como impactado apenas populações localizadas na ADA ou na AID, ou seja, apenas aquelas que foram deslocadas ou que residem muito próximo, ignorando quem está na AII. Porém no caso de indígenas, ribeirinhos, quilombolas e outras comunidades tradicionais, as especificidades culturais devem ser consideradas. Assim, o foco não é se os efeitos são diretos ou indiretos, e

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

sim o quanto estes são significantes, ou seja, os impactos deveriam ser considerados no licenciamento pela sua significância. Dois exemplos na Amazônia são: o aumento do desmatamento pela abertura (ou asfaltamento) de rodovias, e os impactos na pesca artesanal a jusante de hidrelétricas. Mesmo localizados fora dessas distâncias estabelecidas, esses impactos têm alta importância e minam os modos de vida e as relações de coexistência que possuem com seu território. Assim, quando se trata de PICTs que possuem relação de interconexão com ambiente que podem ser afetados por uma obra ou atividade, sempre será um caso de alta significância (Utsunomiya, 2024).

Outros artigos do PL 2159 também mostram tentativas de restringir a participação social (art. 36), demandando o órgão licenciador a justificar quando é necessário mais de uma audiência pública. No caso de PICTs, processos de consulta livre, prévia e informada devem ocorrer nos territórios, com linguagem acessível e respeito a protocolos autônomos - o que não devem ser confundidos com a frequente única audiência pública (na sede municipal) como geralmente ocorrem.

Por fim, o PL quer mudar a lei do SNUC - Sistema Nacional de Unidades de Conservação (UC) - com a retirada do trecho que regula a participação do ICMBio (órgão que realiza a gestão das UCs) com a Autorização de Licenciamento Ambiental (art. 58), nos casos de a área diretamente afetada pela obra sobrepor as UCs (ou zona de amortecimento de 3km). É importante lembrar que na Amazônia há muitos PICTs que moram dentro de UCs de uso sustentável e tal medida pode impactar essas comunidades.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Projeto de Lei 2159/2021 é uma tentativa de implosão do licenciamento ambiental e vai na contramão de compromissos atuais do país frente às mudanças climáticas, no ano em que o Brasil se prepara para sediar a COP 30 em Belém. As propostas do PL facilitam o avanço do modelo de megaprojetos sobre o bioma, aumentando o desmatamento e poderão afetar o próprio agronegócio, cuja bancada coordena o PL no legislativo, uma vez que a redução da floresta amazônica, próxima ao ponto de não-retorno, desregula e diminui os “rios voadores”, que alimentam as chuvas do centro-oeste e sudeste do país, levando a um colapso da produção

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

agrícola. Assim, o PL 2519 representa um enorme retrocesso à Política Ambiental Brasileira e pode agravar o cenário de violação de direitos humanos na Amazônia.

REFERÊNCIAS

BRONZ, D. **Nos bastidores do licenciamento ambiental: uma etnografia das práticas empresariais em grandes empreendimentos**. Rio de Janeiro: Contra Capa, 2016.

CSR-UFMG – Centro de Sensoriamento Remoto da Universidade Federal de Minas Gerais. Pavimentação da BR-319, a Rodovia do desmatamento. **Nota Técnica 11/2020-01**, 2020. Disponível em: https://csr.ufmg.br/csr/wp-content/uploads/2020/11/Nota_tecnica_112020-01_pavimentacao_BR_319.pdf. Acesso: 12 maio 2025.

FBSP – Fórum Brasileiro de Segurança Pública. **Atlas da Violência – 2017**. Rio de Janeiro: Ipea/FBSP, 2017.

FEARNSIDE, P.M., et al. O futuro da Amazônia: Modelos para prever as consequências da infraestrutura futura nos planos plurianuais. In: Fearnside, P.M. (ed.) **Destruição e Conservação da Floresta Amazônica**. Editora do INPA, Manaus, p. 157-175, 2022.

GT Infra – Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça Socioambiental. Atualização do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) de Ferrogrão (EF-170) sob ótica da Governança Territorial. **Parecer técnico**, 2025. Disponível em: <https://gt-infra.org.br/wp-content/uploads/2025/03/Parecer-tecnico-sobre-a-atualizacao-do-EVTEA-do-projeto-Ferrograo-.pdf>. Acesso: 15 maio 2025.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo Demográfico 2022**. Rio de Janeiro: IBGE, 2022

JOCA, P. et al. **Protocolos autônomos de consulta e consentimento: um olhar sobre o Brasil, Belize, Canadá e Colômbia**. São Paulo: Rede de Cooperação Amazônica, 2021.

MANDAI, S. S. *et al.* Two decades of clear-cutting threats in the Brazilian Amazonian protected areas around the Jirau, Santo Antônio, and Belo Monte large dams. **Journal of Environmental Management**, v. 359, n. May, 2024.

NUNES, F. S. M. et al. Lessons from the historical dynamics of environmental law enforcement in the Brazilian Amazon. **Scientific Reports**, v.14, n.1828, 2024.

OBSERVATÓRIO DO CLIMA. Análise do PL 2.159/2021 e dos pareceres a ele apresentados no Senado. **Nota Técnica**, 2025. Disponível em: <https://oc.eco.br/wp-content/uploads/2025/06/Final-Nota-Tecnica-com-analise-do-PL-2.159-e-emendas-do-Senado1.pdf>. Acesso: 20 maio 2025.

Apoio:



Realização:



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:





XII
ENANPPAS

ENCONTRO NACIONAL
DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL
DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA
EM AMBIENTE E SOCIEDADE

**COP30: ENFRENTAMENTOS ÀS
DESIGUALDADES SOCIAIS
E EMERGÊNCIA CLIMÁTICA**

SÁNCHEZ, L. E. **Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos.** São Paulo: Oficina de Textos, 2020.

SÁNCHEZ, L. E. **Avaliação de impactos cumulativos.** São Paulo: Oficina de Textos, 2023.

UTSUNOMIYA, R. et al. Dewatering the Xingu River: hydrological alterations and biocultural connections among the Arara Indigenous People in the Volta Grande region, Brazilian Amazon. **Regional Environmental Change**, v. 24, n. 2, 2024.

UTSUNOMIYA, Renata. **Povos Indígenas e Hidrelétricas na Amazônia brasileira: Arara da Volta Grande do Xingu e a barragem de Belo Monte.** 2024. 460 f. Tese (Doutorado em Ciência Ambiental) – Instituto de Energia e Ambiente, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2024.

Apoio:



Realização:



anppas



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
SUSTENTABILIDADE



Financiamento:

