



PROJETO DE LEI Nº , DE 2015
(Do Sr. Ricardo Izar)

Dispõe sobre a adoção de medidas que assegurem a circulação segura de animais silvestres no território nacional, com a redução de acidentes envolvendo pessoas e animais nas estradas, rodovias e ferrovias brasileiras.

O Congresso Nacional decreta:

Art. 1º Esta Lei institui a adoção de medidas que visem assegurar a circulação segura de animais silvestres pelo território nacional, com a redução de acidentes envolvendo pessoas e animais nas estradas, rodovias e ferrovias brasileiras.

Art. 2º Estudos de Viabilidade Técnica e Ambiental e Estudos de Impacto Ambiental - relativos ao planejamento, construções, reformas e duplicação de estradas, rodovias e ferrovias deverão prever a adoção de medidas mitigadoras do número de acidentes envolvendo animais silvestres.

Art. 3º Para os fins previstos nesta lei, devem ser adotadas pelo menos as seguintes medidas mitigadoras do número de acidentes com animais silvestres nas estradas, rodovias e ferrovias do território nacional:

I – Adoção de Cadastro Nacional Público de acidentes com animais silvestres, com a concepção de banco de dados no qual sejam registrados todos os incidentes desta natureza, bem como, demais informações de pesquisa e localização de passagens no território brasileiro; sujeitando-se a regulamentação posterior.

II - Fiscalização e monitoramento constante nas áreas de maior incidência de atropelamentos de animais silvestres, identificadas a partir dos dados do Cadastro Nacional, com o fortalecimento das estruturas de instituições já existentes, para a celebração de acordos e convênios, com profissionais capacitados.

III - Implantação de medidas que auxiliem a travessia da fauna silvestre, tais como: Instalação de sinalização e redutores de velocidade, passagens aéreas ou subterrâneas, passarelas, pontes, cercas e refletores.

IV - Promover a educação ambiental no território brasileiro, visando a redução no número de acidentes com animais silvestres; com a realização de pelo menos campanhas que visem a conscientização dos motoristas e da população.

§1º Em se tratando de áreas protegidas, com estradas, rodovias ou ferrovias em seu interior ou entorno imediato e não previstas no plano de manejo, é necessária a implantação e o monitoramento permanente de medidas de mitigação.

Art. 4º As estradas, rodovias e ferrovias federais, estaduais e municipais já existentes no território nacional deverão se adequar, após estudos específicos, às regras concernentes as medidas mitigadoras constantes desta lei.

Parágrafo único. Lei posterior regulamentará os prazos para adequação e outros aspectos necessários à completa e adequada aplicação desta lei.

Art. 5º O não cumprimento das obrigações impostas, sujeitará o responsável ao pagamento de multa a ser definida em regulamento próprio.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor 90 dias após sua publicação.

JUSTIFICATIVA

O modal rodoviário corresponde atualmente a cerca de 60% do transporte de cargas no Brasil, fluindo por quase dois milhões de quilômetros de rodovias e estradas federais, estaduais e municipais.

Tamanho espaço dedicado aos veículos provocou um espantoso aumento da frota nacional, que cresceu mais de 120% na última década. Hoje temos mais de 65 milhões de carros, motos e caminhões.

Além de engarrafamentos, poluição e descarte de resíduos, outro grave problema registra estatísticas alarmantes, até agora silenciosas: os incontáveis atropelamentos e mortes de animais silvestres.

Estimativas baseadas nos poucos estudos disponíveis pintam um quadro estarrecedor, com milhões de animais selvagens tendo suas vidas perdidas todos os dias sob as rodas, uma verdadeira chacina, inclusive de espécies ameaçadas de extinção – em recente estudo encontrou-se 84 animais vertebrados atropelados, em que 50% pertenciam à classe dos mamíferos, 26% das aves e 24% dos répteis, em 36 km na linha 200 (Rondônia).

Complicando o cenário, não há monitoramento sistemático da mortalidade de onças, tamanduás, preguiças, macacos, veados e muitas outras espécies ameaçadas em nível nacional.

As estimativas mostram que **mais de 450 milhões de animais selvagens** podem estar sendo mortos anualmente em 1,7 milhões de quilômetros de estradas existentes em todo o Brasil. Deste número, 390 milhões são de pequenos animais como sapos, cobras, aves e mamíferos de pequeno porte, 55 milhões são animais como lebres, gambás, macacos, jiboias, tartarugas, entre outros e 5 milhões são de grandes animais, tais como onças, onças-pardas, lobo-guará, tamanduá-bandeira, lontras, canídeos e outros felinos de várias espécies.

O atropelamento é apenas o mais visível dos impactos inerentes a todas rodovias e ferrovias. Os demais são mais difíceis de serem quantificados quanto à mortalidade e efeitos diretos, mas certamente implicam em redução da viabilidade populacional a médio e longo prazo.

Desta forma, com relação a mortalidade determinada por atropelamento, as taxas encontradas para o Brasil variam enormemente, tanto em função da região, quanto do grupo considerado.

Qualquer empreendimento nas estradas gera impactos negativos. Durante a construção destes há a perda de habitats, o aumento da compactação e redução da filtração do solo, podendo alterar a biota e, o

crescimento da vegetação no entorno é impedida pelo seu corte e uso de herbicidas que mantém a vegetação no estágio inicial de sucessão.

Algumas pesquisas têm relatado que a presença da rodovia afeta o comportamento de animais, sendo que, alguns evitam a rodovia devido às perturbações do tráfego (ruído, produtos químicos, luminosidade etc); outros permanecem na borda da rodovia, sem levar em conta o tráfego; e por fim, os animais que somente evitam a rodovia quando há algum carro trafegando.

De todos os impactos o atropelamento é o mais evidente. E este pode afetar a demografia das populações e a estrutura de comunidades. As características das estradas, do tráfego e outros fatores, como o padrão da paisagem espacial, o clima da região, e a sazonalidade podem influenciar na determinação dos locais e taxas de atropelamento.

Se os impactos negativos de empreendimentos viários determinam a redução da biodiversidade em áreas ocupadas por atividades antrópicas, seus efeitos são potencializados quando se considera unidades de conservação.

Rodovias devem ser evitadas próximas a áreas reservadas para a conservação, pois podem levar o empobrecimento de espécies sensíveis a estradas e suas perturbações.

Tendo em vista a interação entre as estradas e áreas preservadas, as Unidades de Conservação (UCs) – que são voltadas para a preservação de espécies, comunidades e/ou ecossistemas – são as mais afetadas, especialmente com a questão de atropelamentos. Espécies vulneráveis serão mais impactadas, pois são populações geralmente menores. Contudo, não há muitos trabalhos que evidenciem de forma concreta o quão este fator irá afetar tais populações.

No que tange às Unidades de Conservação, a situação é extremamente delicada. Não há hoje no Brasil uma única norma que defina o que uma rodovia, estrada ou ferrovia deva estabelecer dentro dos limites das Unidades de Conservação (UCs). De um modo geral, a minimização de impactos dentro das nossas UCs está condicionada ao que determina seu Plano de Manejo.

Essa condição traz em si uma fragilidade, pois embora o Plano de Manejo, em essência, constitua todo o arcabouço legal para a utilização de uma área, a maioria das UCs hoje não possuem o documento. E as que possuem, em grande parte dos casos, precisam atualizá-los.

Em um estudo recente, os autores demonstram que das 313 UCs Federais até então existentes, cerca de 72% estão sob influência direta ou indireta de rodovias. O percentual é ainda maior se considerarmos que nessa conta estão também as áreas marinhas que não possuem tais empreendimentos. Em área, o estudo afirma que em média 3,85% das UCs federais do país estão sendo afetadas, o que significa mais de 2,5 milhões de hectares. Diante desse quadro e dos números assombrosos de animais atropelados no Brasil, é urgente que medidas de minimização desse impacto sejam estabelecidas. No caso das UCs, áreas que por definição existem para conservar a biodiversidade, a falta de mecanismos que contribuam para a minimização de impactos é quase ilógica e necessita urgentemente ser revertida.

Em relação à presença de atropelamentos de fauna selvagem na área da Unidade e/ou seu entorno, mais de 80% das UCs que possuem rodovias em sua área, afirmam já ter verificado atropelamento de fauna selvagem. Entre os 18% que afirmam não ter atropelamentos, quase a totalidade (92%) são de Unidades que não possuem rodovias e estradas no seu interior. Um total de 50% dos questionários informaram haver atropelamentos constantes em diferentes intensidades, e apenas 1% informa ser um problema extremo. Crê-se que esta percepção pode ser alterada se o monitoramento deste impacto for incluído na rotina das Unidades.

Diante de todo o exposto e em face da importância da matéria, peço o apoio dos ilustres membros desta Casa para a aprovação do Projeto de Lei em tela.

Sala das Sessões, em de de 2015.

Deputado RICARDO IZAR
PSD/SP