MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO CHICO MENDES DE CONSERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE
COORDENAÇÃO DE CRIAÇÃO DE UNIDADES DE CONSERVAÇÃO
EQSW 103/104, Bloco “C”, Complexo Administrativo - Setor Sudoeste - Bairro Setor Sudoeste - Brasília - CEP 70670350
Telefone: (61) 2028-9025

FORMULÁRIO DE POSICIONAMENTO SOBRE PROPOSIÇÃO LEGISLATIVA

1. PROPOSIÇÃO LEGISLATIVA

Projeto de Lei nº 811 de 2019 do Senado Federal

2. AUTOR

Senador Alvaro Dias

3. EMENTA

Altera a Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, a fim de criar a categoria de Unidade de Conservação denominada Estrada-Parque e estebelece a EstradaParque Caminho do Colono no Parque Nacional do Iguaçu e da outras providências.

4.MINISTÉRIO / AUTARQUIA

Ministério do Meio Ambiente/ Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade

5. DATA DA MANIFESTAÇÃO

6. POSIÇÃO

___ Favorável	**___Favorável com sugestões/ressalvas**
_X_Contrária	**___ Nada a opor**
___ Fora de competência	**___ Matéria prejudicada**

7. MANIFESTAÇÃO REFERENTE A:

_X_Texto original	**___ Substitutivo da comissão**
___ Emendas de	**___ Outros**

8. JUSTIFICATIVA

O Projeto de Lei nº 811 de 2019 do Senado Federal trata da criação de uma nova categoria de unidade de conservação denominada "Estrada-Parque" e a instituição da "Estrada-Parque Caminho do Colono" localizada no interior do Parque Nacional do Iguaçu. O presente projeto de Lei apresenta o mesmo teor que o do Projeto de Lei n° 984/2019 da Câmara dos Deputados só apresenta um maior detalhamento.

Ao propor uma nova categoria de unidade de conservação o Projeto de Lei pretende alterar a Lei nº 9.985/2000 no seu Art. 14 onde inclui a nova categoria proposta no grupo das unidades de conservação de uso sustentável e institui o Art. 21-A onde é definida que a Estrada-Parque como via de acesso dentro de uma unidade de conservação cujo formato e dimensões são definidos de acordo com aspectos históricos, culturais e naturais a serem protegidos. Este é o primeiro equívoco do presente Projeto de lei porque ele estabelece que as estradas parque já estão inseridas em unidades de conservação. Qual a finalidade de criar uma unidade de conservação dentro de outra unidade de conservação? Diminuir ou aumentar a proteção ambiental?

Como está sendo proposta a criação de uma nova categoria de unidade de conservação devesse definir as características ambientais necessárias para a criação destas unidades de conservação, pois não há objetivos que a definam como unidade de conservação da natureza. As regras estabelecidas são regras para o licenciamento ambiental de uma Estrada e não a de uma nova categoria de unidade de conservação da natureza.

O segundo ponto do referido Projeto de Lei é a instituição da "Estrada-Parque Caminho do Colono" no Parque Nacional do Iguaçu. A solicitação da abertura da Estrado do Colono é recorrente e trata de mais uma iniciativa de se abrir uma estrada cortando o Parque Nacional do Iguaçu transformando parte de uma unidade de conservação de proteção integral em unidade de conservação de uso sustentável. A figura "Estrada Parque" utilizada em diversos Países consiste na criação de uma área protegida no entorno de uma estrada para a proteção da beleza cênica desfrutada ao percorrer a estrada, ou seja o objetivo é proteger a beleza paisagística da região. A beleza cênica não é o ponto central da Estrada do Colono, que corta uma porção homogenia de floresta. Não existe um ponto mais alto onde poderia ser instalado um mirante para visualizar a região. A estrada é plana e sem atributos paisagísticos de elevada beleza cênica.

Além disso, de acordo com a Lei nº 9.985/2000 a criação de uma unidade de conservação, como se pretende, criando a "Estrada-Parque Caminho do Colono", deve ser precedida de estudos técnicos, que atestem a relevância ambiental e as características naturais relevantes que justifiquem a sua criação bem com a realização de consultas públicas à comunidade local. Além disso, o próprio Projeto de Lei menciona em seu artigo 4º que para a implantação de uma estrada- parque, deverão ser obedecidos, no mínimo, o *"estudo prévio de impacto socioambiental, cultural e econômico, devendo ser considerada a opinião das comunidades lindeiras às unidades de conservação".* Os referidos estudos ainda não foram

apresentados. Portanto, caso a Lei seja sancionada, a primeira unidade criada, a Estrada do Colono, não estará cumprindo a própria Lei.

O Projetos de Lei com a intenção de abrir a estrada do colono já foi apresentado em 2010 (PL 7123/2010), e reapresentado 2013 (PL 61/2013) e todas estas iniciativas por mais bem intencionadas que sejam coloca os interesses locais acima dos interesses nacionais e constitucionais, pois de acordo com a referida Carta Magna a é direito do cidadão o meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, e impõe ao poder publico e à coletividade o **dever de defendê-lo** e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. A efetividade deste direito, de acordo com a Lei maior do País, depende do cumprimento de algumas obrigações pelo Poder Publico, entre elas de definir, em todas as unidades da federação, espaços territoriais e seus componentes a serem especialmente protegidos, sendo a alteração a supressão permitidas somente através de lei específica, vedada qualquer utilização que comprometa a integridade dos atributos que justifiquem sua proteção.

Além disso, de acordo com Anexo Informação Parna do Iguaçu Manifestação (5030012) a região da Estrada do Colono já está totalmente coberta por vegetação em estagio médio e avançado de regeneração, pois como a estrada se encontra totalmente fechada desde 2007 devido à uma decisão judicial abri-la novamente significa desmatar mais de 18 km de Mata Atlântica.

Trechos do Processo Judicial que determinou o fechamento da Estrada do Colono

Feitas as considerações supra, o primeiro ponto a ser observado, a partir da leitura do laudo pericial produzido nos autos, é que a Estrada do Colono não apresenta a importância econômica apontada pelos Municípios litisconsortes em suas diversas manifestações. E as próprias partes contestantes, a esse respeito, de início defensoras da abertura irrestrita da estrada, passaram a propugnar a sua existência como estrada parque (a fim de propiciar contato entre as comunidades, permitir o desfrute do parque pela população e promover o potencial turístico local), sugerindo medidas mitigadoras com o objetivo de conciliar a abertura com a necessária proteção do meio ambiente em que inserida, abandonando o argumento do valor da estrada como fator econômico ou elemento de desenvolvimento regional (fl. 3384).

A prova pericial em verdade demonstra que os impactos econômicos imediatos decorrentes do fechamento da estrada foram absorvidos pelos Municípios com o decurso do tempo, não se justificando como argumento à sua reabertura. Ademais, consigna expressamente que, após a interdição da estrada, o desenvolvimento econômico regional foi semelhante ao desenvolvimento verificado nas demais regiões do Estado, evidenciando-se, pois, não ser a Estrada do Colono essencial à economia regional. Nesse sentido os seguintes trechos do laudo pericial, pertinentes à questão:

> *Os indicadores socioeconômicos, expressos através do IDH, também tiveram comportamento homogêneo na região, independentemente da localização ou não dos municípios na área de influência da Estrada do Colono, inclusive com aumentos expressivos da renda per capita, do IDH, e, em menor grau, da escolaridade, muito embora em patamares sempre inferiores à média do Estado; este quadro se deve, provavelmente, ao próprio processo de urbanização.*
>
> *A cidade de Realeza se presta como fator de comparação, no interesse deste trabalho, uma vez que é atravessada pela PR 182 no ponto em que está situada a ponte sobre o Rio Iguaçu, de modo que é a situação de transposição do Iguaçu mais privilegiada de toda a região sudoeste. O comportamento de seus indicadores socioeconômicos, no entanto, foi rigorosamente igual ao dos municípios sob influência direta da Estrada do Colono.*
>
> *A análise dos dados é indicativa de que a economia da região, baseada na agricultura familiar, está migrando para os centros urbanos regionais (Francisco Beltrão, Pato Branco, Cascavel), por perda de competitividade ou substituição por plantações extensivas. Demonstra também que o decréscimo de população não pode ser anotado por conta do fechamento da Estrada do Colono. (fls. 3513/3514)* [1].

Apresentaram os peritos, essencialmente, o tempo de deslocamento entre cidades como principal restrição ou prejuízo decorrente do fechamento da Estrada do Colono.

Importante salientar, porém, que a malha rodoviária do sudoeste do Paraná se expandiu, não mais existindo o isolamento de certos Municípios, tão questionado. É certo que as distâncias se encurtariam com a abertura da estrada, diminuindo o tempo de deslocamento entre alguns Municípios. Contudo, da mesma forma, o interesse na hipótese é pontual, beneficiando a abertura da Estrada do Colono no aspecto alguns poucos Municípios e apenas parte de sua população, não se prestando, igualmente, como argumento suficiente a sobrepor-se à proteção ambiental. Veja-se, a respeito, as conclusões dos peritos:

> *A Estrada do Colono, a par de sua importância histórica e cultural, no presente, não tem importância como interligação entre qualquer Estado, tanto que está fechada e fora o conflito regional, não é assunto de interesse, enquanto via de transporte, em nenhum outro Estado, a não ser talvez na região noroeste de Santa Catarina, mais envolvida com a rota migratória do Sul, e próxima à Zona de conflito.*
>
> *É importante frisar que, tanto quanto o PNI, o próprio Rio Iguaçu se apresenta como uma barreira linear ao uso e ocupação do solo portentosa, tanto assim que, no geral, a região sul e sudoeste do Estado do Paraná, fora do eixo metropolitano, na margem esquerda do Rio Iguaçu, tem uma economia sensivelmente mais delicada do que a região mais ao Centro a ela correspondente, da outra margem do Rio Iguaçu. As cidades pólo de Cascavel e Guarapuava, por exemplo, lindeiras da BR 277, e à margem direita do Iguaçu, não encontram rivais às suas correspondentes da margem esquerda*
>
> *(...).*

Transluz, dessa verificação, que "Estrada do Colono", economicamente, só interessa mesmo diretamente aos dois Municípios, uma vez que a região, na vivência geo-econômica, está servida por outras vias asfaltadas (docs. fls. 103, 271, 396, 421 e 424).

Tanto assim é que aquele trecho (Medianeira e Capanema) foi excluído do Plano Nacional de Viação, desviado para o segmento planejado da rodovia BR 582, ente Capanema e Matelândia, seguido pela atual PR 182 (docs. fls. 417 a 425), deliberação técnica provocada e aplaudida politicamente (docs. fls. 412 a 415 e 426 a 428). (fl. 894, grifos no original)[1].

Avulta-se, pois, a importância ambiental da área, ressaltando-se, a este respeito, as conclusões dos senhores peritos acerca dos danos causados ao meio ambiente especialmente protegido pela abertura da estrada:

> *A área diretamente afetada pela Estrada do Colono é de cerca de 180.000 m2 (18000m x 10m), ou 18 ha., à qual se pode acrescentar, de maneira simplificada, mais cerca de 360.000 m2, ou 36 ha, como área de influência direta - mais de 10 metros para cada lado ao longo de todo o perímetro.*
>
> *Significa dizer, consideradas as áreas diretamente afetadas e de influência direta, o total de 54 ha, representam cerca de 0,03% do total do PNI. Impactos Ambientais relacionados à operação de estradas se apresentam sob a forma de descontinuidade do ecossistema, devido à sua distribuição linear por sobre as áreas diretamente afetadas. Estes impactos se caracterizam por uma pequena área afetada diretamente, mas com ampla distribuição espacial de sua área de influência, o que faz com que, ao longo do percurso, possa haver grande diferença de magnitude e importância dos impactos gerados localmente, em função da criticidade ambiental dos parâmetros em cada trecho.*
>
> *Algumas espécies da fauna, cujos nichos ecológicos podem ficar fracionados pela estrada (comida, água e/ou pouso em lados opostos da estrada) podem sofrer dificuldades devido à facilidade de predação por outras espécies, à caça e ao risco de atropelamento. Pode também ser perturbada e afugentada por barulho. A presença de um corredor artificial pode interferir na dinâmica das populações faunísticas. (fl. 3409)*
>
> *Com a estrada aberta ao tráfego, o risco de disseminação de espécies vegetais não autóctones e até transgênicas estaria relacionado principalmente ao tráfego de cargas, especialmente grãos, caídos da carroceria, ou aderidos aos pneus fora do Parque e descartados no Parque. Se materializados estes riscos, as alterações seriam provavelmente restritas às bordas da estrada, uma vez que a disseminação de grãos e pragas seria dificultada pela própria Floresta. (fl. 3415, o mesmo ocorrendo com relação a agentes patogênicos - fl. 3416)*
>
> *A invasão de animais domésticos e associados ao homem (gatos, cachorros, ratos, etc.), pelo próprio leito da estrada representa também risco maior à higidez do ecossistema, pela caça e pelo risco de introdução de doenças na fauna do Parque, em área de influência equivalente à do quesito anterior. O controle do acesso e circulação de animais pode ser feito, com a estrada aberta, mas sua eficácia não pode ser plenamente garantida. (fl. 3416)*
>
> *Poluição sonora e luminosa - risco de afugentamento de animais e perturbação de habitats e nichos ecológicos, em forma e intensidade desconhecida, em extensão lateral variável, medida em dezenas de metros aos longo de todo o seu perímetro, conforme a criticidade ambiental da Floresta em cada trecho, que deve ser melhor estudada. No caso da poluição luminosa, aumento do risco de atropelamento de animais à noite.*
>
> *Poluição gasosa - riscos à Floresta inexistentes ou insignificantes; se o conceito for ampliado para poluição do ar, existem riscos de danos relativos a poeiras de arrasto, que reforçam o stress da vegetação perimetral e o efeito de borda. (fl. 3417)*
>
> *A estrada corta o PNI em um trecho contínuo de floresta, sendo que todo o entorno da estrada está caracterizado como Zona Intangível, ou seja, a estrada, se em operação, impõe uma modificação radical do uso do solo do entorno ao longo de todo o seu perímetro. A interferência contínua seccionando o Parque se apresenta como barreira principalmente ao livre escoamento das águas, ao desenvolvimento natural das espécies vegetais, impedidas de se estabelecerem no leito da estrada e submetidas artificialmente a estresse por efeito de borda, e à fauna, exposta a riscos de atropelamento e estresse por vibração, barulho e a mudanças locais na competição interespecífica (relação predador-presa). (fl. 3417).*
>
> *(...) podemos seguramente afirmar, em termos macro, que a fauna está muito mais sujeita a riscos de danos que a flora e, no que se refere à fauna, as espécies terrestres de maior porte, mais complexas e mais exigentes em termos de território, alimentação e reprodução, são proporcionalmente mais suscetíveis. Provavelmente o trânsito não se constituirá em barreira ecológica intransponível para nenhuma espécie, porém o grau de interferência local para algumas espécies pode ser considerável, no caso de abertura da estrada, especialmente por ser permanente, obrigando-as a adaptações e sujeitandoas a perda de competitividade. Existem alternativas construtivas e operacionais, abordadas em outros quesitos, para minimizar estes efeitos, porém não são capazes de anular a interferência. (fl. 3418)*
>
> *Em princípio toda a fauna de locomoção lenta pode ser atingida e as espécies de hábito noturno. (Respondendo a quesito que perguntava acerca das espécies da biota local para as quais o trânsito na estrada será agente de redução da população pelo atropelamento acidental e proposital e por outros processos, fl. 3418)*
>
> *A conseqüência mais direta (da impermeabilização do leito da estrada) é o aumento da energia da drenagem superficial, aumentando o poder de erosão das águas superficiais.*
>
> *Isto ocorre porque as águas, especialmente em chuvas torrenciais, ao não encontrar meios de se infiltrar, correm superficialmente com grande velocidade, devido ao aumento substancial de vazão.*
>
> *Além disto, a estrada compactada e levemente abaulada do eixo para as bordas, em sua maior parte, se oferece como uma barragem ao livre escoamento das águas de uma margem para outra, ou seja, por sobre a estrada. Isto pode implicar em maiores ou menores represamentos, ou alagamentos em uma dos lados da estrada, o mais alto (montante).*
>
> *A erosão, por sua vez, pode subtrair solos orgânicos, disponíveis na superfície dos terrenos por onde se dá o escoamento, diminuindo a fertilidade nestes locais, e depositar sedimentos nos leitos dos rios, causando assoreamento, que modifica o regime das águas e pode prejudicar a fauna aquática, dependendo de sua intensidade (fls. 3424/3425)*
>
> *No caso da Estrada do Colono, estima-se que os maiores riscos estariam relacionados ao transporte (legal ou ilegal) de agrotóxicos, devido ao uso do solo, predominantemente agrícola, na área de amortecimento do Parque. (fl. 3428, acerca de acidentes ambientais).*

Oportuna ainda a transcrição da resposta dada pelos assistentes técnicos do Estado do Paraná ao quesito nº 22 do Estado, pertinente aos efeitos provocados pela abertura da estrada, em especial o chamado "efeito de borda":

Os efeitos de uma estrada não se resumem unicamente à cicatriz deixada na mata caracterizada pela metragem da largura desta. Os efeitos se estendem para dentro da mata que margeia essa estrada, por um processo denominado "efeito de borda". Ao cortar um trecho de mata, cria-se uma borda, ou seja, uma região de contato entre a área desmatada e o fragmento de floresta restante. Essa borda sofre rapidamente uma modificação na sua composição, uma vez que o aporte de luz, vento, umidade e condições climáticas, de um modo geral, são totalmente alterados.

Com a alteração do clima nas bordas, as espécies vegetais marginais à estrada, mudam completamente e, da mesma forma, aumenta-se os casos de predação, herbivoria, parasitismo, dispersão e polinização.

Com a mudança na vegetação, altera-se também a abundância e a composição da fauna ali presente. Ocorre uma modificação microclimática nessas regiões e como resultado tem-se o aumento de clareiras, diminuição do número de árvores de grande porte na borda, e alterações de solo. Além disso, para diversos animais, a ruptura crítica de um trecho de mata representa uma barreira para colonização e exploração do fragmento seguinte e isso seguramente afeta a troca de fluxo gênico e a variabilidade genética das espécies.

Quando a estrada estava aberta, a passagem de veículos representava, certamente, uma ameaça à fauna, que se arriscava a atravessar de um lado para outro, ocorrendo atropelamentos de fauna, que são inevitáveis em áreas onde estradas cortam locais com alta biodiversidade. Além disso, nos períodos de seca, o trânsito de veículos em uma estrada não pavimentada provoca a elevação de partículas, produzindo nuvens de poeira, que se depositam sobre as folhas das plantas da borda da floresta, causando o sufocamento das espécies menos resistentes e menos adaptáveis a este tipo de ambiente.

Por outro lado, nos períodos chuvosos, por falta de adequações da estrada para a contenção de enxurradas, havia o carreamento de sedimentos para o leito dos rios que cruzam a estrada, provocando o assoreamento destes cursos d"água, trazendo danos à fauna aquática e às espécies a ela relacionadas. (fls. 3925/3926).

Como visto, a existência de uma estrada atravessando a unidade de conservação, dentre outros, provoca a fragmentação da floresta, intensificando e internalizando o chamado efeito de borda; facilita a disseminação de espécies exóticas invasoras, de agentes patogênicos, fogo e poluentes; constitui barreira ao livre deslocamento de animais silvestres, em face da interferência na intensidade luminosa, na velocidade do vento, na temperatura, umidade e nível de ruído; gera o atropelamento de animais, podendo reduzir as taxas reprodutivas e a expectativa de vida de espécies silvestres; interrompe o livre escoamento de cursos d"água, provocando o alagamento de trechos viários durante chuvas intensas. E estes efeitos danosos são inconciliáveis com a Zona de Recuperação em que inserida a Estrada do Colono, conforme Plano de Manejo do Parque Nacional do Iguaçu, frisando-se que este objetiva justamente a reinserção da área na Zona Intangível, incompatível com a existência de uma estrada (fl. 3414).

Nesse trajeto, impõe-se reconhecer a correção da alocação da área da Estrada do Colono em Zona de Recuperação, porque condizente com o principal objetivo do Parque Nacional do Iguaçu, qual seja, a preservação de ecossistema natural de grande relevância ecológica, sendo certo que a secção provocada pela estrada na área em que localizada contrapõe-se a referido objetivo, ainda mais quando considerada a área contínua do parque argentino. Sobre o tema, convém aqui reproduzir citação feita pelo Estado do Paraná em suas alegações finais acerca dos efeitos da fragmentação de habitats:

A fragmentação de habitats ocorre quando uma grande e contínua área natural é reduzida ou dividida em dois ou mais fragmentos isolados uns dos outros, realmente, por uma paisagem altamente modificada ou degradada.

Os efeitos físicos e biológicos desse processo de fragmentação e insularização dos ecossistemas naturais produzem mudanças qualitativas fáceis de se predizer (com base me Bierregaard, et. al., 1992; Campos e Agostinho, 1997; Primack & Rodrigues, 2001).

i) acarreta redução de populações, com conseqüências genéticas deletérias, tais como depressão endogâmica, perda de flexibilidade evolucionária e perda exogâmica, aumentando a probabilidade de extinção de espécies;

ii) a distribuição das populações não é homogênea; assim, certas espécies podem não estar presentes em determinados fragmentos, simplesmente porque "não acharam o caminho" (dispersão) antes dos ecossistemas serem isolados;

iii) a fragmentação de habitat aumenta a vulnerabilidade dos fragmentos à invasão de espécies exóticas e espécies nativas invasoras;

iv) muitas espécies de pássaros, mamíferos e insetos do interior de florestas não

atravessam nem mesmo faixas estreitas de ambiente aberto, por causa do perigo de predação. Como resultado, muitas espécies não recolonizam fragmentos após a

população original ter desaparecido;

v) espécies que requerem grandes habitats podem não sobreviver em pequenos

fragmentos, pois o efeito danoso da fragmentação é a redução da capacidade de

produzir alimentos e muitas espécies individuais ou grupos sociais de animais silvestres necessitam locomover-se livremente em uma grande área, para ter acesso a recursos que estão dispersos nos ambientes;

vi) numa área subtraída, é comum que animais se concentrem em fragmentos

remanescentes, como, por exemplo, o aumento da densidade de aves que acarreta

aumento da mortalidade, pois algumas espécies defendem o território até a morte;

vii) a fragmentação aumenta a sua borda e seu efeito no ecossistema remanescente, sendo os mais evidentes, o aumento da luz, temperatura, vento e diminuição da umidade, acarretando que espécies vegetais nativas tolerantes à sombra e animais sensíveis à umidade (anfíbios, por exemplo) sejam rapidamente eliminados pela fragmentação do habitat;

viii) além disso, com o processo de fragmentação em florestas, ocorrem mudanças

microclimáticas, sobretudo nas bordas dos fragmentos, bem como as alterações no

padrão hidrológico, velocidade dos ventos e outra alterações aclimáticas.

Em resumo: a fragmentação e insularização de habitats diminuem a possibilidade de áreas naturais se manterem como ecossistemas vivos e auto-regulamentados em sua complexidade natural, podendo levar a um processo de extinção em cadeia". (CAMPOS, João Batista. A fragmentação de ecossistemas, efeitos decorrentes e corredores de biodiversidade. In: João Batista

Campos, Marcia de Guadalupe Pires Tussolino, Carolina /Regina Cury Müller (org.). Unidades de conservação: ações para valorização da biodiversidade. Curitiba, Instituto Ambiental do Paraná, 2006, p. 170/171).

Saliente-se, ademais, a existência de significativo risco de impacto ambiental na área de atracamento da balsa em caso de operação, pois demandará área de espera da balsa (transbordo) dos usuários dentro do Parque Nacional do Iguaçu (fl. 3327). E, ainda, o fato de a reabertura da estrada se caracterizar como um facilitador de atos predatórios no Parque, aumentando a complexidade das ações de fiscalização permanente (fl. 3374). Nos termos esclarecidos pelos peritos, a oferta de acesso facilita a entrada de fiscais, mas também de caçadores e palmiteiros, além de oferecer rota alternativa ao contrabando e ao tráfico (inclusive de agrotóxicos), sendo " equivocada a premissa de que a abertura da estrada traga benefícios ao Parque" (fl. 3464).

Estes trechos acima foram os fundamento utilizados pela juíza federal Pepita Durski Tramontini Mazini, que, em outubro de 2007, ao proferir a sentença exigindo o cumprimento da liminar que decretava o fechamento da estrada, concedida em setembro de 1986 e mantida pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), em vigor até hoje.

Portanto, informa-se que esta estrada encontra-se fechada a décadas e a consequente regeneração da vegetação nativa no local. A abertura da estrada implicaria em um impacto considerável no Parque nacional do Iguaçu, unidade de conservação de proteção integral, reconhecida com o Sítio do Patrimônio Mundial e considerada uma das maiores maravilhas do mundo, como o agravante dos impactos relativos a fragmentação da paisagem e risco a fauna.

Desta forma, sugere-se o posicionamento contrário do ICMBio referente a presente Projeto de Lei em função das razões acima descritas.

Documento assinado eletronicamente por **Bernardo Ferreira Alves De Brito**, **Coordenador(a)**, em 20/09/2019, às 15:13, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.

A autenticidade do documento pode ser conferida no site https://sei.icmbio.gov.br/autenticidade informando o código verificador **4666534** e o código CRC **BEDC08E1**.