



Razões para aperfeiçoar o Licenciamento Ambiental previstas na MP 452/2008

Miguel de Souza
Diretor de Planejamento e Pesquisa



OBJETIVO GERAL

Dar agilidade ao licenciamento ambiental no país, respeitando rigorosamente as exigências ambientais previstas na legislação e conciliando os projetos de desenvolvimento com cuidados ambientais mais ágeis e menos burocráticos.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Simplificar o procedimento de licenciamento, dispensando de licenciamento ambiental prévio os empreendimentos rodoviários já existentes, cuja localização e viabilidade já foram definidas pela sociedade e pelo Poder Público, através de instrumentos específicos do setor de transportes, consagrados em lei.
- Diminuir a burocracia e o excesso de exigências documentais prévias para o licenciamento ambiental, substituindo-as por um equilibrado controle ambiental antes, durante e depois da realização do empreendimento.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- **Descentralizar o licenciamento ambiental de empreendimentos cujo impacto ambiental, na sua imensa maioria, é de caráter estadual, de acordo com a concepção da própria Política Nacional do Meio Ambiente (Lei nº 6.938/81).**

Texto da MP:

Art. 3º - O art. 10 da Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 10.....”

Texto da MP:

§ 5º As obras rodoviárias de pavimentação, melhoramentos, adequação e ampliação de capacidade a serem executadas no âmbito das faixas de domínio de rodovias federais existentes, por terem estas a destinação vinculada a lei e constarem do Plano Nacional de Viação – PNV, ficam dispensadas de licenciamento ambiental prévio. (Licença Prévia - LP)

LICENÇA PRÉVIA – LP - DEFINIÇÃO

(Resolução CONAMA nº 237/97 Art. 8º)

- **Concedida na fase preliminar do planejamento do empreendimento ou atividade.**
- **Aprova a localização e concepção do empreendimento, atestando sua viabilidade ambiental.**

O licenciamento ambiental prévio é cabível no caso de empreendimentos novos, utilizadores “de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental”, que não estejam contemplados ou previstos em adequado planejamento governamental, respaldado em lei.

Assim como ocorre nos países da Europa, não cabe aplicar a empreendimentos do setor de transportes, e ao rodoviário em particular, o licenciamento ambiental prévio, que se destina a questionar a localização e a viabilidade ambiental destes empreendimentos, questões estas já definidas pela sociedade e pelo Poder Público, através de instrumentos específicos do setor de transportes, consagrados em lei.


FAIXA DE DOMÍNIO – DEFINIÇÃO

Base física sobre a qual se assenta a rodovia, sendo constituída pela pista de rolamento, onde os veículos trafegam, canteiros, obras de arte, acostamentos e sinalização, estendendo-se até o alinhamento das cercas que separam a estrada dos imóveis marginais ou da faixa de recuo.

É desapropriada por utilidade pública, sendo sua finalidade exclusivamente direcionada à implantação da infra-estrutura rodoviária, não podendo ser utilizada para outros fins.

A decisão do Poder Público, num determinado momento histórico, de construir uma rodovia determina um tipo de uso da sua respectiva faixa de domínio que corresponde a uma escolha feita pela sociedade, a qual resulta, de maneira inevitável, em ganhos para o desenvolvimento regional e nacional e perdas, inclusive ambientais, em geral circunscritas e que devem e podem ser mitigadas.

As intervenções adicionais que venham a ser feitas nestas faixas de domínio (tais como construção de ter-ceiras faixas ou mesmo duplicação de rodovias) incidem sobre uma parcela do ambiente que tem destinação pre-viamente definida e cujos impactos ambientais já foram admitidos e reconhecidos como necessários pela sociedade.



Não se trata, portanto, de áreas em que caibam opções em termos de alternativas locacionais ou em que a opção de conservar o meio natural como se encontra se contraponha à intervenção humana.

Trata-se claramente de uma faixa escolhida e destinada pela sociedade para a implantação de uma infra-estrutura de serviço público.

Assim, ainda que um adequado ordenamento ambiental seja essencial para a própria eficiência da infra-estrutura implantada, nem mesmo os interesses da conservação ambiental devem se sobrepor ao interesse socialmente definido para estas áreas.

Texto da MP:

§ 6º Os licenciamentos ambientais de instalação (Licenças de Instalação – LI), as Autorizações de Supressão de Vegetação – ASV e demais autorizações ambientais necessárias para a execução das obras referidas no § 5º serão emitidos em até 60 (sessenta) dias, contados para novos empreendimentos, a partir da publicação do pedido de licenciamento junto ao órgão ambiental licenciador competente, e, para obras com licenciamento em andamento, a partir da publicação desta Lei.

Texto da MP:

§ 7º Decorrido o prazo mencionado no § 6º, as respectivas licenças e autorizações serão emitidas, delas constando, sob forma de condicionantes, as exigências estabelecidas pelo órgão licenciador.

Texto da MP:


§ 8º O licenciamento ambiental das obras a que se refere o § 6º, cujo impacto ambiental é de natureza estadual, será descentralizado, cabendo aos órgãos estaduais de meio ambiente a competência para realizá-lo no âmbito de seus respectivos territórios.

O Artigo 225 da Constituição Federal estabelece que:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.


§ 1º - Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:...

*... IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de **significativa degradação do meio ambiente**, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade (...)*



Obras que envolvem melhoramentos, adequação e ampliação da capacidade ou duplicação de rodovias federais pavimentadas, já existentes, não alteram ou impactam de maneira significativa o ambiente, visto que os impactos ambientais significativos foram provocados quando da implantação da rodovia.

Ademais, não se trata de um impacto sobre ambiente preservado ou destinado, ainda que parcialmente, à preservação. Trata-se, ao contrário, de ambiente destinado ao desenvolvimento de atividade socialmente necessária e aceita como modificadora do ambiente natural.



Desta forma, pode-se afirmar que os impactos ambientais decorrentes deste tipo de intervenção são no máximo moderados, tendo em vista que geram impactos incomparavelmente menores do que aqueles produzidos no período de sua abertura.

Assim, por se tratarem de impactos moderados e de caráter estadual, é procedente resgatar o espírito da lei fundadora, a de nº 6.938, de agosto de 1981, que “dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, seus fins e mecanismos de formulação e aplicação”, cujo caráter nitidamente descentralizador está materializado, no que se refere ao licenciamento ambiental, no artigo 10 do texto original, *in verbis*:


Art. 10 - A construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadoras de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores, bem como os capazes, sob qualquer forma, de causar degradação ambiental, **dependerão de prévio licenciamento de órgão estadual competente, integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA, sem prejuízo de outras licenças exigíveis.**

A competência específica dada por esta lei fundadora aos órgãos estaduais, para realizar o licenciamento ambiental, contrasta com o atual acúmulo de projetos a licenciar concentrados no órgão federal, desprovido de recursos humanos em quantidade e adequada formação para responder ao ritmo de aceleração do crescimento que o país atingiu nos últimos tempos.


É urgente, para o desenvolvimento do país, capacitar e utilizar a capacidade descentralizada dos órgãos estaduais de meio ambiente, para fazer fluir com agilidade e competência o licenciamento ambiental, devendo caber ao órgão federal de meio ambiente, como ocorre na melhor experiência internacional, não competir com os órgãos federados, mas federá-los, ou seja, atuar como um órgão de excelência no desenvolvimento institucional e capacitação técnica dos órgãos estaduais que são a base do Sistema Nacional do Meio Ambiente - SISNAMA.

Texto da MP:

§ 9º O Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes – DNIT e os demais órgãos empreendedores, deverão, concomitantemente à execução das obras a que se referem os §§ 5º e 6º, realizar as medidas mitigadoras e cumprir com a redução do passivo ambiental originário das obras, de acordo com parâmetros definidos pelo órgão licenciador.



A preservação ambiental é responsabilidade tanto dos licenciadores quanto dos empreendedores. Há inúmeras demonstrações de que os órgãos empreendedores do país, principalmente os públicos, vêm internalizando adequadamente em seus projetos e políticas setoriais as preocupações e normas ambientais.



O próprio DNIT, órgão responsável pela execução de projetos de infra-estrutura de transportes, dispõe de uma extensa série de normas ambientais que orientam a ação dos seus profissionais, vigiada diuturnamente pelos órgãos de controle da administração pública.

A formulação de exigências normatizadas e padronizadas pode permitir uma maior eficiência do licenciamento e responsabilidade ambiental do empreendedor, não apenas na fase prévia à obra, mas também, equilibradamente, durante e mesmo após a sua execução.

PRINCIPAIS NORMAS AMBIENTAIS DO DNIT

- Manual Rodoviário de Conservação, Monitoramento e Controle Ambientais;
- Manual de Ordenamento do Uso do Solo nas Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais;
- Instruções de Proteção Ambiental das Faixas de Domínio e Lindeiras das Rodovias Federais;
- Manual para Implementação de Planos de Ação de Emergência para atendimento a sinistros envolvendo transporte rodoviário de produtos perigosos;
- Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Projetos Rodoviários – Escopos Básicos/Instruções de Serviço – 2006;
- Diretrizes Básicas para Elaboração de Estudos e Programas Ambientais Rodoviários - Escopos Básicos e Instruções de Serviço;
- Manual para Atividades Ambientais Rodoviárias;

PRINCIPAIS NORMAS AMBIENTAIS DO DNIT

- DNIT 071/2006 – ES – Tratamento ambiental de áreas de uso de obras e do passivo ambiental de áreas consideradas planas ou de pouca declividade por vegetação herbácea – Especificação de Serviço;
- DNIT 072/2006 – ES – Tratamento ambiental de áreas de uso de obras e do passivo ambiental de áreas íngremes ou de difícil acesso pelo processo de revegetação herbácea – Especificação de Serviço;
- DNIT 074/2006 – ES – Tratamento ambiental de taludes e encostas por intermédio de dispositivos de controle de processos erosivos – Especificação de Serviço;
- DNIT 075/2006 – ES – Tratamento ambiental de taludes com solos inconsistentes – Especificação de Serviço;
- DNIT 076/2006 – ES – Tratamento ambiental acústico das áreas lindeiras da faixa de domínio – Especificação de Serviço;
- DNIT 070/2006 – PRO – Condicionantes ambientais das áreas de uso de obras – Procedimento;

PRINCIPAIS NORMAS AMBIENTAIS DO DNIT

DNIT 078/2006 – PRO – Condicionantes ambientais pertinentes à segurança rodoviária na fase de obras – Procedimento;

PRO 211/94 – Integração de rodovias com o meio-ambiente na Região Amazônica

CRONOGRAMA DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL PRÉVIO

