

Rodovia entre Porto Alegre e Rio Grande (Estado do Rio Grande do Sul, Brasil): diferença no licenciamento ambiental de dois trechos de rodovias

Alexandre Nascimento de Almeida*, Nikolas Gebrim Rodrigues, Fernanda Costa de Aquino, Antônia Roberto Sousa, Elivaldo Ribeiro de Santana, Ana Clara Alves de Melo e Bruno da Silva Souza

Universidade de Brasília. Faculdade de Planaltina. Área Universitária, n. 1. Vila Nossa Senhora de Fátima. Planaltina-DF, Brasil (CEP 73300-000). *E-mail: alexalmeida@unb.br.

Resumo. O licenciamento ambiental tem sido objeto de diversas críticas, destacando o excesso de burocracia e o alto grau de subjetividade do processo. O objetivo deste estudo é analisar dois processos de licenciamento ambiental referentes às rodovias BR-116 e BR-392, conectando as cidades gaúchas de Porto Alegre até Pelotas e de Pelotas até Rio Grande, conduzido pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA). A pesquisa é do tipo documental e analisou o licenciamento ambiental de dois trechos rodoviários, enfocando a cronologia das emissões das licenças e os fatores que afetaram o trâmite dos processos. A abertura dos processos nos trechos de Porto Alegre até Pelotas e de Pelotas até Rio Grande ocorreram em agosto do ano de 2000 e em dezembro de 2002, respectivamente. A licença de operação para o trecho de Pelotas até Rio Grande ocorreu em abril do ano de 2014, 13 anos e oito meses após a abertura do seu processo. Para o trecho de Porto Alegre até Pelotas, em 2019, ano de análise dos processos, a sua licença de operação ainda não tinha sido emitida. Esse longo tempo para emissão das licenças ambientais reflete a complexidade do instrumento e pode ser explicado pelo grande número de órgãos envolvidos no processo.

Palavras-chave: Avaliação de impacto ambiental; Gestão ambiental; Política ambiental.

Abstract. *Highway between Porto Alegre and Rio Grande (Rio Grande do Sul State, Brasil): Difference in the environmental licensing of two sections of the highway.* Environmental licensing has been the subject of several criticisms, highlighting the excessive bureaucracy and the high degree of subjectivity in the process. The objective of this study is to analyze two

Recebido
17/10/2020

Aceito
30/12/2020

Publicado
31/12/2020

 Acesso aberto



 ORCID

0000-0002-9113-0729
Alexandre Nascimento de Almeida

0000-0002-1077-2958
Nikolas Gebrim Rodrigues

0000-0003-4951-1509
Fernanda Costa de Aquino

0000-0001-6351-4429
Antônia Roberto Sousa

environmental licensing processes referring to the BR-116 and BR-392 highways, connecting the cities of Porto Alegre to Pelotas and from Pelotas to Rio Grande from Rio Grande do Sul State in Brazil, conducted by Brazilian Institute of the Environment and Renewable Natural Resources (IBAMA). The research is of the documentary type and analyzed the environmental licensing of two road sections, focusing on the chronology of the licenses emission and the factors that affected the processing of the processes. The proceedings were opened on the stretches from Porto Alegre to Pelotas and from Pelotas to Rio Grande in August 2000 and December 2002, respectively. The operating license for the passage from Pelotas to Rio Grande took place in April 2014, 13 years and eight months after the opening of your process. For the passage from Porto Alegre to Pelotas in 2019 the year of the analysis of the processes, its operating license had not yet been emitted. This long time for issuing environmental licenses reflects the complexity of the instrument and can be explained by the large number of agencies involved in the process.

Keywords: Environmental management; Financial analysis of projects; Forest economics.

0000-0003-0911-5675
Elivaldo Ribeiro de
Santana
0000-0002-6399-9689
Ana Clara Alves de
Melo
0000-0001-5442-2098
Bruno da Silva Souza

Introdução

O modal rodoviário é de suma relevância para a sociedade, sendo responsável pelo transporte de mercadorias e passageiros e pela associação com outros sistemas de transporte (CNT, 2018). De acordo com a Confederação Nacional do Transporte (CNT) as rodovias brasileiras alcançam mais de 1,7 milhão de quilômetros entre rodovias federais, estaduais e municipais (CNT, 2018). A geração de impactos ambientais desse modal é evidente tanto na construção da rodovia quanto na sua manutenção e operação.

É no âmbito dos impactos ambientais que o licenciamento ambiental atua, sendo o instrumento utilizado pelos órgãos ambientais para identificar os impactos de um empreendimento, avaliar a sua viabilidade ambiental e buscar medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias (Lauxen, 2012). De acordo com a Instrução Normativa IBAMA nº 184/2008, o empreendedor que deseja obter licença ambiental deve seguir determinados procedimentos. Esses procedimentos, por sua vez, deverão obedecer às seguintes etapas: instauração do processo, licenciamento prévio, licenciamento de instalação e licenciamento de operação (Brasil, 2008).

Segundo Lins et al. (2015), as licenças ambientais emitidas para rodovias vêm atreladas a condicionantes que devem ser cumpridas pelo empreendedor para ratificar o empreendimento. De acordo com as características da atividade a ser licenciada, diferentes estudos ambientais são exigidos, sendo definidos ao longo do processo de licenciamento.

A Resolução CONAMA nº 01/1986 define alguns critérios para o processo de licenciamento ambiental, no qual dependerá de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e seu respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para atividades que causem modificações significativas do meio ambiente como, por exemplo, a construção de estradas de rodagem com duas ou mais faixas de rolamento (Brasil, 1986). Em 19 de dezembro de 1997, o CONAMA emitiu a Resolução nº 237/1997, dividindo o licenciamento ambiental em três fases, a licença prévia (LP), a licença de instalação (LI) e a licença de operação (LO) (Brasil, 1997).

Segundo Almeida et al. (2016) o processo de licenciamento ambiental no Brasil tem sido objeto de muitas críticas. Milanez (2015) apontou algumas dessas críticas, destacando: desigualdade na capacidade de influência entre os diferentes impactados pelo empreendimento, alto nível de subjetividade nos estudos ambientais e barreiras ao envolvimento social. O autor conclui que o EIA normalmente não é aplicado para mensurar a sustentabilidade ambiental dos projetos, ou seja, abrangendo as dimensões econômica, social e ambiental.

Para Lins et al. (2015) são comuns críticas à qualidade dos estudos ambientais que, geralmente, possuem exaustivo levantamento de informações sem a devida análise para a avaliação ambiental do empreendimento. Na mesma linha, um estudo da Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República (SAE) destacou as demoras injustificadas, exigências burocráticas excessivas, decisões pouco fundamentadas, insensatez desenvolvimentista dos empreendedores e contaminação ideológica do processo (SAE, 2009). Ademais, Sanchez (2013) alertou para a subjetividade na análise de projetos pelos analistas ambientais dos órgãos competentes, destacando a falta de padronização nos métodos de avaliação o que pode levar a decisões diferentes para projetos com impactos ambientais semelhantes.

Neste contexto de críticas quanto à demora e à falta de padronização do licenciamento ambiental, o objetivo deste estudo é analisar os processos de licenciamento ambiental das rodovias BR-116 e BR-392 nos trechos de Porto Alegre até Pelotas e de Pelotas até Rio Grande, cidades localizadas no Estado do Rio Grande do Sul e licenciamento conduzido pelo IBAMA.

Metodologia

Área de estudo

A área de estudo está voltada para o licenciamento ambiental da rodovia entre Porto Alegre e Pelotas, no segmento entre o km 291,1 e o km 510,2 da BR-116, com extensão de 219,1 km. O outro trecho em análise se encontra entre as cidades de Pelotas e Rio Grande, essa com um pequeno segmento ainda na BR-116, entre o km 510,2 e o km 527 com uma extensão de 16,8 km, e maior parte na BR-392 entre o km 68,4 e o km 8,8, com extensão de 59,6 km. A extensão total da rodovia do trecho de Pelotas até Rio Grande alcança uma extensão de 76,4 km. Para efeito de simplificação, nomeou-se o trecho entre Pelotas e Rio Grande como BR-392 e o trecho entre Rio Grande do Sul e Pelotas como BR-116 (Figura 1).

Justifica-se a escolha dos trechos supracitados para o estudo, pois estão localizados no mesmo Estado e, portanto, sob a mesma jurisdição. Dessa forma, as rodovias são regulamentadas pelo mesmo órgão ambiental, presumindo um tratamento semelhante em relação ao rito do processo de licenciamento ambiental.

Instrumental analítico

Os dados foram adquiridos junto ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (IBAMA) e analisados a partir da técnica de análise documental. Os arquivos são compostos de dois processos de licenciamento ambiental, um para cada trecho analisado.

Segundo Godoy (1995) a pesquisa qualitativa possibilita aos pesquisadores um maior uso da imaginação e criatividade, descobrindo novas perspectivas. Um dos desmembramentos da pesquisa qualitativa é a pesquisa documental, técnica então utilizada neste estudo. A pesquisa documental oferece relevantes contribuições, sendo considerada um expediente eficaz para contextualizar fatos, situações e momentos (Moreira, 2005).

O processo referente ao trecho de Porto Alegre até Pelotas na BR-116 dispõe de sete volumes, sendo que cada volume possui dois subvolumes, totalizando cerca de 23 documentos. A BR-392 possui 14 volumes com três subvolumes, totalizando cerca de 41 documentos. Ao todo foram analisados 64 documentos, cada documento possui em média 140 páginas, totalizando cerca de 10 mil páginas analisadas.

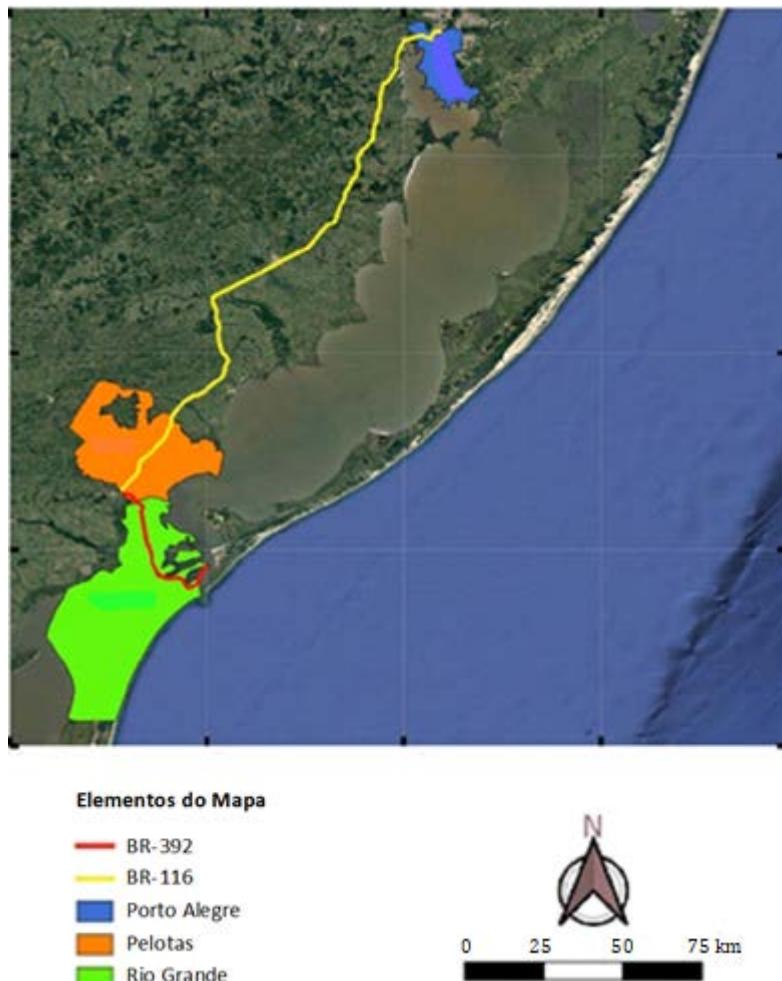


Figura 1. Trechos das rodovias BR-116 e BR-392.

Para fins de comparação entre os processos de licenciamento, verificou-se os seguintes aspectos nos documentos analisados: data de abertura dos processos, da emissão do termo de referência, da licença prévia, da licença de instalação, da licença de operação; número de órgãos envolvidos no processo de licenciamento ambiental; número de inquéritos e ações civis públicas protocoladas pelo Ministério Público estadual e federal e número de estudos exigidos para cada um dos trechos analisados.

Resultados e discussão

A abertura do processo do licenciamento ambiental dos trechos analisados (Porto Alegre - Pelotas e Pelotas - Rio Grande) ocorreu em 22 de agosto de 2000, em princípio seria um único processo de licenciamento para ambos os trechos.

Todavia, na emissão do Termo de Referência (TR), em 16 de julho de 2002, a decisão foi de um desmembramento do processo entre os trechos de Porto Alegre até Pelotas e de Pelotas até Rio Grande, sendo emitido nesta data apenas o TR para o trecho da BR 392. A justificativa para esse desmembramento considerou distinções entre as regiões atravessadas pela rodovia, a natureza das correntes de tráfego, os financiamentos externos em andamento e, principalmente, por diferenças geomorfológicas entre os dois trechos.

Com o desmembramento do licenciamento, um novo processo foi aberto em 30 de dezembro de 2002 para a BR-116 no trecho de Porto Alegre até Pelotas, gerando o TR que foi emitido em 24 de janeiro de 2003. Porém, até a data da emissão desse TR não tinha ocorrido vistoria técnica na área, o que requereu algumas adequações levando em consideração as especificidades do trecho. Tais adequações foram incluídas e a emissão do TR definitivo para esse trecho ocorreu na data de 30 de julho de 2007, ou seja, cinco anos após a emissão do primeiro TR.

A Figura 2 ilustra a data de abertura do processo e das emissões das licenças ambientais para ambos os processos até junho de 2019, período em que foram analisados os documentos.

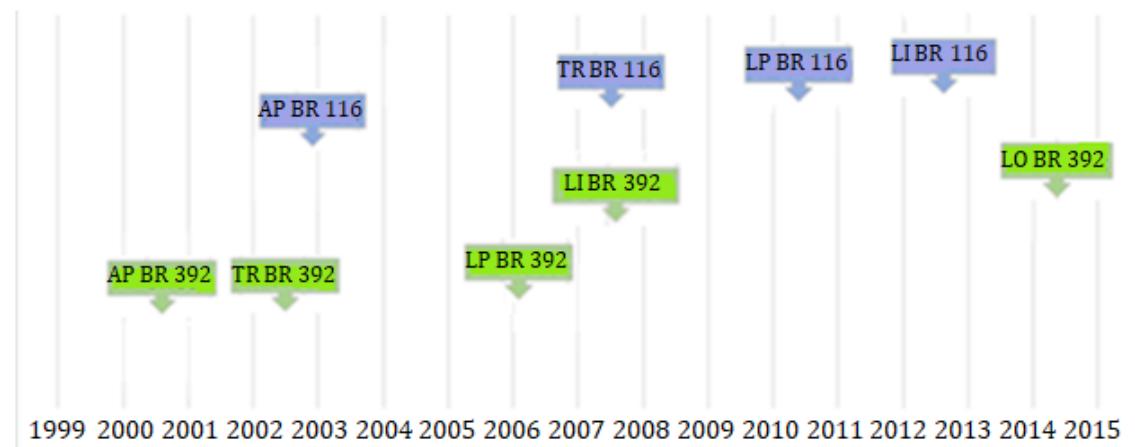


Figura 2. Análise Cronológica dos processos de licenciamento ambiental das rodovias BR-116 (Porto Alegre - Pelotas) e BR-392 (Pelotas - Rio Grande). Nota: TR inicial da BR 116 foi emitido em 24 de janeiro de 2003, sendo emitido TR definitivo apenas em 30 de julho de 2007. AP - Abertura do Processo; TR - Termo de referência; LP - Licença prévia; LI - Licença de instalação; LO - Licença de operação.

O processo da rodovia BR-392 possui cinco TR's que foram elaborados ao longo da sua tramitação entre as licenças prévia, instalação e operação. O primeiro TR, antes da LP, abordou o escopo para a elaboração do EIA/RIMA. A LP desse processo foi emitida em 20 de janeiro de 2006. Os demais TRs estiveram vinculados com a emissão da LI.

O segundo TR no processo da rodovia BR-392 refere-se às áreas de empréstimos de materiais (jazidas), que necessitam da elaboração de estudos ambientais. O terceiro TR

visa orientar a elaboração dos estudos ambientais necessários para as áreas que receberão descarte de materiais provenientes da execução do projeto da rodovia. O quarto é uma proposta de TR para elaboração do Relatório de Controle Ambiental (RCA) ao invés de um estudo ambiental para o trecho entre o km 0 e km 8. E o quinto trata também sobre o trecho entre o km 0 e o km 8, na qual foi definido a confecção do estudo ambiental.

Observa-se que a emissão da LP da rodovia BR-392 demorou três anos e seis meses para ser concedida após a elaboração do seu primeiro TR. Enquanto na rodovia BR-116 o período para a concessão da LP, a partir do TR definitivo, foi de dois anos e 10 meses. A LP do processo da BR-116 no trecho de Porto Alegre até Pelotas foi emitida em 27 de maio de 2010. Uma explicação para o longo período entre a emissão do TR e a concessão da LP, em ambos os processos analisados, deve-se a quantidade de órgãos envolvidos no licenciamento ambiental, esses órgãos precisam avaliar o TR, as condicionantes e os estudos ambientais, sugerindo complementações, contribuições e fornecendo ou não a sua anuência.

É possível verificar no processo da BR-392 que oito órgãos estiveram envolvidos no licenciamento ambiental, desses órgãos três são locais, Fundação Estadual de Proteção Ambiental Henrique Luiz Roessler (FEPAM), Universidade Federal do Rio Grande (FURG) e o Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (CONDEMA). Os demais órgãos que participaram do licenciamento da BR-392 são federais e, frequentemente, estão incluídos em processos de licenciamento ambiental de rodovias, sendo eles o Ministério Público Federal (MPF), o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e de Recursos Naturais Renováveis (IBAMA), a Fundação Nacional do Índio (FUNAI) e a Fundação Cultural Palmares (FCP).

No processo da BR-116 os órgãos envolvidos foram IBAMA, FUNAI, FCP, IPHAN, MPF, Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (INCRA), Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) e, naturalmente, o órgão ambiental local, a FEPAM. No processo da BR-116 destacou-se a participação do ICMBio. O ICMBio toma parte no processo de licenciamento ambiental quando o empreendimento afetar uma ou mais Unidades de Conservação (UCs) federais e, nesses casos, o rito de licenciamento ambiental terá trâmites adicionais no processo. Os art. 4º e 5º, da Portaria MMA nº 55/2014 preveem manifestação conclusiva do ICMBio no TR e no EIA/RIMA, respectivamente (Brasil, 2014).

Diferentemente do ICMBio, o IPHAN, a FUNAI e a FCP participam da elaboração do TR e do EIA/RIMA e, também, se manifestam quanto ao cumprimento das condicionantes para emissão da LI e da LO, conforme art. 8º, da Portaria Interministerial nº 60/2015 (Brasil, 2015). Identificou-se a participação do IPHAN, do IBAMA, da FUNAI e do FCP em ambos os processos analisados, influenciando significativamente no tempo de tramitação do processo de licenciamento.

Na delimitação de terras quilombolas é realizado um Relatório Técnico de Identificação e Delimitação (RTID), conforme disposto em Instrução Normativa INCRA nº 57/2009 (Brasil, 2009), o que demanda uma atuação conjunta desta autarquia com a FCP. Até o dia 24 de março de 2020 a coordenação das atividades de licenciamento ambiental em terras ocupadas por remanescentes de quilombos era atribuída à FCP, após essa data, em articulação com o órgão ambiental responsável, essa competência passou a ser do INCRA (INCRA, 2020).

Corroborando os resultados encontrados, Motta e Pêgo (2013) afirmaram que a quantidade de órgãos envolvidos, bem como a solicitação de complementações aos estudos ambientais é uma das principais razões de retardamento na análise de processos de licenciamento ambiental, já que é necessária a anuência de todos os órgãos participantes no processo, o que pode acarretar na demora da tramitação do processo.

Além do número de órgãos envolvidos, outra questão que retarda o licenciamento ambiental são as ações civis públicas. Verificou-se o registro de quatro inquéritos civis na

BR-116 e sete inquéritos civis na BR-392. Esse procedimento investigatório iniciado pelo MPF pode ocasionar uma demora considerável no licenciamento ambiental, uma vez que ao solicitar informações e documentos para entidades públicas e privadas, pode causar interrupções ou suspensão nos processos.

É possível observar que a LI foi concedida, tanto na BR-392 quanto na BR-116, após cerca de cinco anos da elaboração do TR definitivo. Contando a partir da LP, a emissão da LI sucedeu após um ano e oito meses na BR-392 e após dois anos e três meses na BR-116. A data de emissão da LI nos processos da BR-392 e da BR-116 ocorreram, respectivamente, em 1 de setembro de 2007 e 7 de agosto de 2012.

No processo da BR-116, dividido em nove lotes, a LI emitida liberou o início das obras apenas para os lotes 4 a 9. Por recomendação da FUNAI os lotes 1, 2 e 3 não foram contemplados nessa LI. Esses lotes foram incorporados por meio de retificações, feitas à medida que houve a emissão de anuências da FUNAI para os respectivos lotes.

Em relação ao processo da BR-392, que possui quatro lotes, a LI concedida autorizou o início da execução das obras nos lotes 2 e 3. Em 2012, essa LI foi retificada para inclusão do lote 1. Em 2015 foi emitida uma segunda LI, renovando a LI emitida em 2007, abrangendo os lotes 1, 2 e 3. Quanto ao lote 4, em 2014 o empreendedor solicitou a licença ambiental, entretanto o IBAMA exigiu adequações no estudo ambiental para posterior emissão da licença.

Com base na análise cronológica verifica-se que os dois processos ainda estão em andamento e até o momento somente a BR-392 obteve a LO, emitida em 4 de abril de 2014. Nota-se que decorreram 13 anos e oito meses, desde a abertura do seu processo para que a LO fosse concedida pelo órgão ambiental local, a FEPAM. Esse longo tempo explica a ineficiência da administração pública, resultando em um severo prejuízo para a sociedade, bem como desgasta a democracia e a representação, visto que um chefe do poder executivo, que possui mandato de quatro anos, pode não conseguir realizar as medidas preconizadas no seu programa de governo, por maior que seja a sua competência e empenho.

Turra et al. (2017) apontou que os sistemas de Avaliação de Impacto Ambiental (AIA) no Brasil são burocráticos e necessitam de maior agilidade, sendo demandado maior eficiência e racionalização do instrumento. A necessidade de mudança não recai sobre a disposição de normas legais, mas sim sobre a sua aplicabilidade (Monteiro e Silva, 2018). Essa discussão encontra-se latente no Brasil, inclusive destacando a iminência de ser votado o Projeto de Lei nº 3.729/2004 (Brasil, 2004), conhecido como o novo licenciamento ambiental. A intenção do projeto é simplificar e desburocratizar o licenciamento ambiental, porém muitas críticas ainda se apresentam, pontuando que as iniciativas de simplificação propostas podem levar a um relaxamento das ações em favor ao meio ambiente, bem como as intenções de desburocratizações podem limitar a participação e controle público.

Entre 2002 e 2010 a demanda por análise processual no Brasil aumentou em 300%, o que pode influenciar a velocidade de tramitação dos processos, ainda que avanços na área de Tecnologia de Informação (TI) estejam ocorrendo como, por exemplo, a instituição do Sistema de Gestão do Licenciamento Ambiental Federal (SisG-LAF) pela Instrução Normativa IBAMA nº 26/2019 (Brasil, 2019). Ademais, o corpo técnico responsável pelo licenciamento ambiental passou por um incremento numérico devido aos concursos públicos de 2002, 2005, 2008 e 2012 e, mesmo com avanços de ordem tecnológica na tramitação dos processos, ainda há déficit de servidores no órgão (Carmo e Silva, 2013).

A deficiência na execução dos processos de licenciamento ambiental não ocorre apenas no Brasil, países como Paquistão e África do Sul apresentam gargalos semelhantes, como corpo técnico insuficiente para garantir a implementação e monitoramento das condicionantes exigidas no licenciamento ambiental (Khan et al., 2018). Monteiro e Silva

(2018), em um contexto internacional, apontaram falhas na infraestrutura dos órgãos ambientais para que os profissionais responsáveis pela execução e supervisão dos projetos desenvolvam suas atribuições de forma competente. Kolhoff et al. (2012) analisaram o processo de licenciamento e a legislação ambiental nos países de Yemem, Georgia e Ghana, chegando à conclusão de que é melhor ter um sistema de licenciamento ambiental menos complexo e menos ambicioso, mas que seja viável dentro de um contexto específico. Os autores apontaram que um sistema de AIA muito ambicioso não é viável, portanto, não é eficaz (Kolhoff et al., 2012).

É compreensível que as deficiências percebidas nos estudos ambientais sejam frequentemente enquadradas como uma questão de burocracia excessiva, regulamentações pesadas e carga administrativa desnecessária (Fonseca e Rodrigues, 2017). De acordo com Monteiro e Silva (2018), apesar do processo de licenciamento ambiental brasileiro ser um dos mais completos do mundo, em sua grande maioria é mal aplicado. Almeida et al. (2015) destacaram que a coordenação dos EIA/RIMA por profissionais desprovidos de um conhecimento ambiental multidisciplinar, portanto desqualificados, afeta de forma decisiva a qualidade do EIA, prejudicando e atrasando todo o processo de licenciamento ambiental.

É evidente que o EIA e o licenciamento ambiental têm desempenhado um papel importante na mitigação dos impactos de projetos no Brasil, porém também ficou claro que o atual modelo de obtenção de licenças pode passar por diversas melhorias, tendo em vista ao longo período para a emissão das mesmas e o crescente litígio judicial após o licenciamento ambiental. Críticas como participação pública tardia e pouco efetiva, baixa qualidade dos estudos ambientais, acompanhamento precário dos projetos licenciados e desrespeito aos efeitos cumulativos de impactos, entre outras, se encontram presentes na literatura e, também, justificam aprimoramentos no processo de licenciamento ambiental (Glasson et al., 2012; Sánchez, 2013; Almeida et al., 2017; Hasan et al., 2018).

Conclusões

O processo de licenciamento ambiental de ambas rodovias foi iniciado ao mesmo tempo, no entanto, tiveram desdobramentos diferentes. Para a BR 116 houve a emissão de dois TR's e a BR 392 possui cinco TR's. Nesse sentido, a emissão da LP da rodovia BR-392 demorou três anos e seis meses para ser concedida após a elaboração do TR definitivo. Enquanto que para a BR-116 foi de dois anos e 10 meses. Essa demora decorre, principalmente, da quantidade de órgãos intervenientes, que realizam sugestões e/ou complementações que alongaram os processos analisados como, por exemplo, a presença de Unidades de Conservação, assim demandando atuação do ICMBio. Os dois processos ainda estão em andamento e até o momento somente a BR-392 alcançou a LO, emitida em 4 de abril de 2014. Ou seja, foram 11 anos e oito meses, desde a elaboração do TR definitivo, para que a LO fosse concedida.

O trabalho reflete a complexidade do processo, as idas e vindas nos diversos órgãos envolvidos, as diversas exigências ao longo do processo, ou seja, mostra que o caminho do licenciamento está longe de ser linear e previsível. Logo, observou-se que o processo de licenciamento ambiental no Brasil demanda maior eficiência, a fim de facilitar a sua aplicabilidade e fortalecer a credibilidade do processo. É necessário um órgão ambiental robusto e com autoridade para influenciar a qualidade dos estudos ambientais, de forma que questionamentos guiados por interesses individuais não prosperem e contaminem todo o processo.

A participação das outras partes interessadas durante a tramitação dos processos pode influenciar no tempo que se leva para emissão das licenças. Contudo, o tempo demandado para fornecimento de respostas ao órgão licenciador não foi uma das prioridades nesse estudo. A maioria dos órgãos que participaram dos dois processos

foram invocados pelo IBAMA e dependendo da fase em que encontrava os processos, por vezes, o convite se colocava como uma condição necessária. Por exemplo, os órgãos ambientais estaduais precisam se manifestar em relação ao EIA/RIMA por força de norma ambiental que orienta o procedimento de licenciamento.

Para levantar a capacidade de fornecimento de respostas das partes interessadas faz-se necessário estudos adicionais, levando em conta apenas essa especificidade dos processos. A interferência do MPF também exerce influência no tempo de tramitação, sua demanda nos processos cria uma sobrecarga nas atividades do órgão licenciador que precisa reunir as informações solicitadas, além disso, esse órgão regulador pode intervir com algum de seus instrumentos que possua o poder de paralisar a tramitação do processo. Portanto, são aspectos que fazem jus a condução de novos estudos.

Agradecimentos

À Fundação de Apoio à Pesquisa do Distrito Federal (FAPDF) pelo financiamento da pesquisa e as bolsas concedidas aos estudantes.

Conflito de interesses

Os autores declaram não haver conflito de interesses.

Referências

- Almeida, A. N.; Sertão, A. C.; Soares, P. R. C.; Angelo, H. Deficiências no diagnóstico ambiental dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA). **Revista de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 4, n. 1, p. 33-48, 2015.
- Almeida, A. N.; Oliveira, N. B.; Silva, J. C. G. L.; Angelo, H. Principais deficiências dos Estudos de Impacto Ambiental. **Revista Brasileira de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 3, n. 4, p. 3-14, 2016. <https://doi.org/10.21438/rbgas.030401>
- Almeida, A. N.; Kaniecki, M. R.; Soares, P. R. C.; Angelo, H. Principais problemas na previsão e avaliação de impactos ambientais nos Estudos de Impacto Ambiental (EIAs): uma aplicação da análise de correlação canônica. **Revista Brasileira de Gestão Ambiental e Sustentabilidade**, v. 4, n. 7, p. 31-42, 2017. <https://doi.org/10.21438/rbgas.040704>
- Brasil. **Resolução CONAMA nº 001, de 23 de janeiro de 1986**. Dispõe sobre critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. Disponível em: <<http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res86/res0186.html>>. Acesso em: 27 nov. 2020.
- Brasil. **Resolução CONAMA nº 237, de 19 de dezembro de 1997**. Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental. Disponível em: <<http://www2.mma.gov.br/port/conama/res/res97/res23797.html>>. Acesso em: 18 nov. 2020.
- Brasil. **Projeto de Lei nº 3.729, de 2004**. Dispõe sobre o licenciamento ambiental, regulamenta o inciso IV do § 1º do art. 225 da Constituição Federal, e dá outras providências. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/proposicoesWeb/fichadetransacao?idProposicao=257161>>. Acesso em: 17 dez. 2020.
- Brasil. **Instrução Normativa IBAMA nº 184, de 17 de julho de 2008**. Estabelece, no âmbito desta Autarquia, os procedimentos para o licenciamento ambiental federal. Disponível em: <http://www.ibama.gov.br/sophia/index.php?codigo_sophia=114220>. Acesso em: 12 nov. 2020.

Brasil. **Instrução Normativa INCRA nº 57, de 20 de outubro de 2009.** Regulamenta o procedimento para identificação, reconhecimento, delimitação, demarcação, desintrusão, titulação e registro das terras ocupadas por remanescentes das comunidades dos quilombos. Disponível em: <<https://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=21/10/2009&jornal=1&pagina=52&totalArquivos=68>>. Acesso em: 20 dez. 2020.

Brasil. **Portaria MMA nº 55, de 17 de fevereiro de 2014.** Dispõe dos procedimentos para o licenciamento ambiental federal sujeitos à autorização ou ciência do órgão responsável pela administração de unidades de conservação federais. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=18/02/2014&jornal=1&pagina=60&totalArquivos=84>>. Acesso em: 02 dez. 2020.

Brasil. **Portaria Interministerial nº 60, de 24 de março de 2015.** Dispõe de procedimentos administrativos que disciplinam a atuação dos órgãos e entidades da administração pública federal em processos de licenciamento ambiental de competência do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis-IBAMA. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=25/03/2015&jornal=1&pagina=71&totalArquivos=140>>. Acesso em: 18 nov. 2020.

Brasil. **Instrução normativa IBAMA nº 26, de 6 de dezembro de 2019.** Institui o Sistema de Gestão do Licenciamento Ambiental Federal - SisG-LAF. Disponível em: <<https://www.in.gov.br/web/dou/-/instrucao-normativa-n-26-de-6-de-dezembro-de-2019-232131592>>. Acesso em: 21 dez. 2020.

CNT - Confederação Nacional do Transporte. **Pesquisa CNT de rodovias 2018:** relatório gerencial. Brasília: CNT/SEST/SENAT, 2018.

Carmo, A. B.; Silva, A. S. Licenciamento ambiental federal no Brasil: perspectiva histórica, poder e tomada de decisão em um campo em tensão. **Confins**, v. 19, 2013. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/8555>>. Acesso em: 22 jan. 2020.

Fonseca, A.; Rodrigues, S. E. The attractive concept of simplicity in environmental impact assessment: Perceptions of outcomes in Southeastern Brazil. **Environmental Impact Assessment Review**, v. 67, p. 101-108, 2017. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2017.09.001>

Glasson, J.; Therivel, R.; Chadwick, A. **Introduction to environmental impact assessment.** 3. ed. London: Routledge, 2012.

Godoy, A. S. Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais. **Revista de Administração de Empresas**, v. 35, n. 3, p. 20-29, 1995. <https://doi.org/10.1590/S0034-75901995000300004>

Hasan, M. A.; Nahiduzzaman, K. M.; Aldosary, A. S. Public participation in EIA: A comparative study of the projects run by government and non-governmental organizations. **Environmental Impact Assessment Review**, v. 72, p. 12-24, 2018. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2018.05.001>

INCRA - Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária. Incra passa a coordenar licenciamento ambiental em áreas quilombolas. 2020. Disponível em: <<http://www.incra.gov.br/pt/incra-passa-a-coordenar-licenciamento-ambiental-em-areas-quilombolas.html>>. Acesso em: 22 set. 2020.

Khan, M.; Chaudhary, M. N.; Ahmad, S. R.; Saif, S.; Mehmood, A. Challenges to EIA consultants whilst dealing with stakeholders in Punjab, Pakistan. **Environmental Impact Assessment Review**, v. 73, p. 201-209, 2018. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2018.09.001>

Kolhoff, A. J.; Driessen, P. P. J.; Runhaar, H. A. C. An analysis framework for characterizing and explaining development of EIA legislation in developing countries: Illustrated for Georgia, Ghana and Yemen. **Environmental Impact Assessment Review**, v. 38, p. 1-15, 2013. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2012.04.004>

Lauxen, M. S. **A mitigação dos impactos de rodovias sobre a fauna**: um guia de procedimentos para tomada de decisão. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2012.

Lins, G. A.; Bezerra, G. E.; Mota, M. J. P.; Barbosa, O. R.; Almeida, J. R. A ecologia de estrada sob a ótica do licenciamento ambiental. **Revista de Saúde e Educação**, v. 3, n. 2, p. 152-159, 2015. <https://doi.org/10.12957/sustinere.2015.20143>

Milanez, B. Diálogos entre ciências sociais e naturais: contribuição para o debate sobre conflitos socioambientais. **Anais da Academia Brasileira de Ciências**, v. 87, n. 4, p. 2335-2348, 2015.

Monteiro, N. B. R.; Silva, E. A. Environmental licensing in Brazilian's crushed stone industries. **Environmental Impact Assessment Review**, v. 71, p. 49-59, 2018. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2018.04.003>

Moreira, S. V. Análise documental como método e como técnica. In: Duarte, J.; Barros, A (Orgs.). **Métodos e técnicas de pesquisa em comunicação**. São Paulo: Atlas, 2005. p. 269-279.

Motta, D. M.; Pêgo, B. **Licenciamento ambiental para o desenvolvimento urbano**: avaliação de instrumentos e procedimentos. Rio de Janeiro: IPEA, 2013.

SAE - Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. **Licenciamento ambiental**. Brasília: Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, 2009. (Documento para discussão, versão preliminar).

Sánchez, L. E. **Avaliação de impacto ambiental**: conceitos e métodos. 2. ed. São Paulo: Oficina de Textos, 2013.

Turra, A.; Amaral, A. C. Z.; Ciotti, A. M.; Wongtschonwski, C. L. D. B. R.; Schaeffer-Novelli, Y.; Marques, A. C.; Carmo, A. B. D. Environmental impact assessment under an ecosystem approach: the São Sebastião Harbor expansion project. **Ambiente & Sociedade**, v. 3, p. 155-176, 2017. <https://doi.org/10.1590/1809-4422asoc166v2022017>



Informação da Licença: Este é um artigo Open Access distribuído sob os termos da Licença Creative Commons Attribution, que permite uso irrestrito, distribuição e reprodução em qualquer meio, desde que a obra original seja devidamente citada.