

# GESTÃO AMBIENTAL

## LEVANTAMENTO SOBRE O PÓS-LICENCIAMENTO AMBIENTAL

O procedimento de avaliação do pós-licenciamento é uma etapa fundamental para a efetividade do processo de licenciamento ambiental realizado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis (Ibama). O pós-licenciamento compreende as atividades de acompanhamento e monitoramento: a) da implementação de medidas para reduzir os impactos ambientais negativos apresentados no Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e no Relatório de Impacto Ambiental (RIMA); b) dos programas adotados para atender as recomendações emitidas no EIA/RIMA; e c) de todas as exigências listadas nas licenças ambientais.

A legislação ambiental menciona a etapa de acompanhamento do pós-licenciamento, sem definir, no entanto, o alcance desse acompanhamento e os procedimentos a serem adotados.

Em relação à prática brasileira, a figura abaixo resume a relação entre as etapas de pré e pós-licenciamento, denominadas, respectivamente, planejamento e gestão, além de indicar as principais ferramentas que podem ser usadas pelo empreendedor e pelo agente público, a exemplo da apresentação do EIA por parte do empreendedor e, posteriormente, do Plano Básico Ambiental (PBA), que detalha as medidas descritas no EIA.

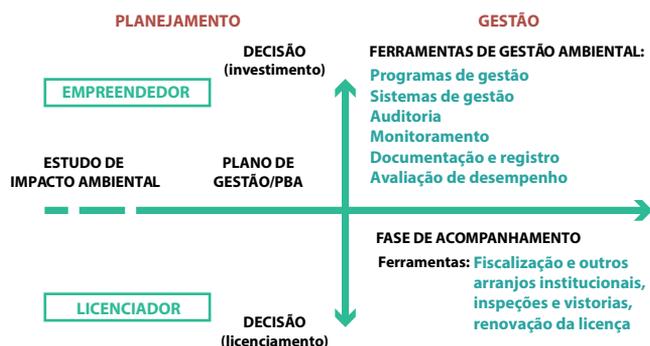


Figura 1: Principais ferramentas de acompanhamento e gestão ambiental empregadas pelo empreendedor e pelo órgão ambiental

### OBJETIVO

Avaliar a *posteriori* o processo de licenciamento ambiental em obras de infraestrutura, a fim de identificar pontos que podem ser aperfeiçoados e contribuir para o aprimoramento da gestão desse processo. Este trabalho é uma continuidade de levantamento de auditoria anterior do TCU, no qual se tratou do processo de licenciamento em si (TC 009.362/2009-4).

Utilizou-se de um estudo de caso para o exame dos procedimentos de pós-licenciamento e, para tanto, foram escolhidos dois projetos de infraestrutura licenciados pelo Ibama e em fase adiantada de construção: a rodovia BR-101 (primeiro empreendimento rodoviário federal em que foram contratados pelo empreendedor serviços de supervisão ambiental) em seu trecho Florianópolis (SC) – Osório (RS), e a ferrovia Transnordestina em seu trecho Salgueiro (PE) – Missão Velha (CE).

### CONSTATAÇÕES

I. Deficiências no acompanhamento realizado pelo Ibama, materializadas na: a) inexistência de uma sistemática de definição de periodicidade das visitas; b) ausência de mecanismos de captura dos conhecimentos acumulados nos monitoramentos (por rotatividade dos técnicos responsáveis e ausência de padrões internos sobre o assunto no Ibama); e c) insuficiência de análise dos relatórios de acompanhamento produzidos pelos empreendedores.

II. Ausência da avaliação da efetividade do licenciamento, não havendo critérios para se mensurar a eficácia do processo de licenciamento, as razões do sucesso ou as causas da inadequação dos resultados.

III. Relação custo-benefício favorável da supervisão ambiental realizada pelo empreendedor para reduzir tempestivamente os impactos ambientais da obra e

manter a qualidade ambiental das áreas afetadas pelo projeto.

IV. Deficiências no processo de participação de outros órgãos federais (como Funai, Fundação Palmares, ICMBio, Incra e Ministério Público) no licenciamento ambiental, não existindo regra legal clara que regule essa participação, o que tende a atrasar o licenciamento sem qualquer contrapartida na qualidade da decisão.

V. Insensibilidade a impactos cumulativos decorrentes de empreendimentos situados na mesma região, podendo ocorrer sobreposição de programas ambientais para o mesmo impacto ou perda de visão sistêmica dos impactos.

VI. Não adoção da boa prática de adaptar o projeto durante a construção da obra, conjugando melhorias técnicas com proteção ambiental.

VII. Existência de deficiências pontuais em algumas áreas de apoio às obras, embora o Ibama adote a boa prática, chamada descomissionamento, de atestar a satisfação do proprietário do terreno usado como área de apoio quando ocorre a finalização das obras.

VIII. Dificuldades no processo de aperfeiçoamento contínuo e incorporações de boas práticas na gestão, observando-se ações que geram ganhos ambientais pontuais, mas não são disseminadas em outras atividades ou experiências.

## **DELIBERAÇÕES**

### Recomendações ao Ibama

I. Analisar os relatórios de acompanhamento encaminhados pelos empreendedores e emitir pareceres técnicos avaliando os resultados.

II. Avaliar a conveniência de se solicitar ao empreendedor que apresente um relatório ao final das obras sobre a implementação dos programas ambientais, arquivando eletronicamente esse relatório de forma a facilitar a consulta.

III. Elaborar parecer técnico ao final das obras que tenham sido objeto de seu licenciamento, avaliando a eficácia dos programas ambientais implementados.

IV. Identificar boas práticas, medidas mitigadoras, estratégias de monitoramento e procedimentos que possam ser adotados ou adaptados em futuros licenciamentos.

V. Exigir que os programas ambientais do PBA, de responsabilidade do empreendedor, tenham objetivos, metas e indicadores.

VI. Exigir a contratação da supervisão ambiental em empreendimentos de grande potencial poluidor antes do início das obras.

VII. Divulgar a boa prática de descomissionamento de áreas de apoio.

VIII. Atentar para os casos nos quais é possível a reutilização de informações e diagnósticos ambientais já realizados no âmbito do EIA-RIMA.

### Recomendações ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT)

IX. Preparar documento, quando da conclusão das obras, que avalie os resultados do gerenciamento ambiental dessas obras, utilizando-os proativamente em outros empreendimentos.

X. Estabelecer objetivos e metas mensuráveis, mediante indicadores apropriados, quando da elaboração dos programas ambientais integrantes do Plano Básico Ambiental.

XI. Adotar a boa prática de se avaliar o custo/benefício de alterações no projeto com vistas a garantir melhorias ambientais.

XII. Certificar-se de que os serviços especializados de supervisão ambiental em empreendimentos de grande porte sejam contratados antes do início das obras.

### Recomendação à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT)

XIII. Avaliar a conveniência de se criar indicadores ambientais para mensurar o desempenho de suas concessionárias.

## **DADOS DA DELIBERAÇÃO**

Acórdão: 2.856/2011 – TCU – Plenário

Data da sessão: 25/10/2011

Relator: Ministro André Luís de Carvalho

TC: 025.829/2010-6

Unidade Técnica Responsável:

SecexAgroAmbiental