

LUÍS CORREIA/PIAUÍ • 12 A 15 DE JUNHO



“PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA”

REALIZAÇÃO:



O Papel dos Tribunais de Contas na Gestão de Riscos Socioambientais das Desestatizações

Gabriel Cozendey

Analista Sênior, Direito e Governança do Clima
Climate Policy Initiative / PUCRio



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

- Até 2006, 95% do desmatamento a 5 km de alguma estrada (Ahmed, 2021; Barber, 2021)
- Importância para a integração (Frenguer, 2021)
- Todavia, aumento do desmatamento (Ipe, 2021)
- Retomada de investimentos
- Pará: mais de 90 rodovias estaduais e 4 investimentos federais Ferrogrão, BR155/158, BR-163/230/MT/PA e BR-230/PA
- Retorno do combate ao desmatamento
- Potencial de desmatar 7.000 km² em 30 anos (Bragança, 2021)
- Infraestrutura ainda não é central para combate ao desmatamento: PPCDAm

Infraestrutura de transporte terrestre como indutora do desmatamento na Amazônia



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

Necessidade de reverter o nexo entre desmatamento e infraestrutura de transporte terrestre



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"



Infraestrutura Terrestre na Amazônia: Ações para Sustentabilidade

Julho 2022



CLIMATE
POLICY
INITIATIVE



- **Fragilidades de governança e regulação**
 - Fluxos de tomada de decisão indefinidos
 - Competências pouco claras
 - Má definição das áreas de influência
 - Baixo grau de transparência
- **Recomendações**



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"



**Fiscalizar a adequada antecipação
(e encadeamento) da análise
socioambiental**



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"



VIABILIDADE AMBIENTAL DE INFRAESTRUTURAS DE TRANSPORTES TERRESTRES NA AMAZÔNIA



CLIMATE POLICY INITIATIVE



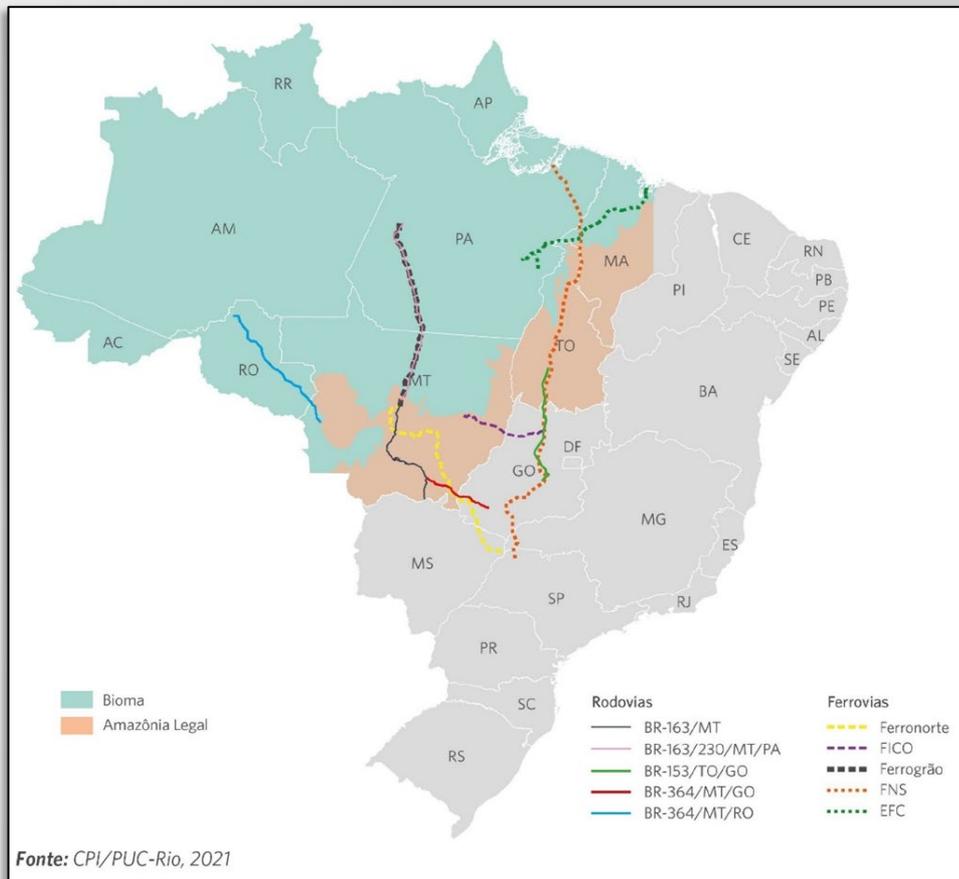
RESUMO PARA POLÍTICA PÚBLICA JUNHO 2021

Infraestrutura em quantidade e de qualidade reduz os custos de produção e provisão de serviços básicos à população, gerando crescimento econômico e qualidade de vida. Em um cenário pós-Covid, isso é particularmente relevante. Para tanto, é necessário que os projetos de infraestrutura sejam suficientemente robustos, garantindo um tratamento adequado aos seus potenciais impactos socioambientais e, conseqüentemente, trazendo segurança aos investidores. Segundo estudo recente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção, haveria, de acordo com dados oficiais, mais de 7 mil obras paradas no país.¹

O governo brasileiro pretende implementar um grande portfólio de empreendimentos de infraestrutura, alguns desses projetos localizados na Amazônia. Conseqüentemente, a mensuração dos riscos socioambientais e a identificação de oportunidades para evitá-los ou mitigá-los é extremamente relevante. Esses projetos devem estar alinhados a um planejamento estatal de longo prazo e sem prejuízo da estruturação de procedimentos e de critérios para análise de pré-viabilidade.² Além disso, é necessário que outros estudos que avaliam, de maneira mais aprofundada, a viabilidade socioambiental dos projetos – em especial os Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) –, sejam realizados no contexto de procedimentos transparentes e bem definidos, que potencializem as respectivas capacidades de diagnóstico, de proposição de soluções e de mitigação de riscos.

Em publicações recentes, pesquisadores do Climate Policy Initiative/Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (CPI/PUC-Rio) abordaram a qualidade do processo decisório do setor de infraestrutura, com referência aos EVTEA e ao EIA, à fase de planejamento de projetos,³ à forma de definição das áreas de influência desses projetos⁴ e, dentre outros pontos, à oportunidade de regulamentação dos EVTEA pelo projeto de uma nova Lei de Concessões, em tramitação no Congresso Nacional.^{5,6} Mais recentemente, com o advento da Nova Lei de Licitações, o CPI/PUC-Rio também se manifestou sugerindo a regulamentação da nova lei para incluir a fase de pré-viabilidade em projetos de infraestrutura e para esclarecer a forma como o sequenciamento entre EVTEA e EIA deve ocorrer.⁷

Neste documento,⁸ pesquisadores do CPI/PUC-Rio (i) identificam e analisam as principais etapas do ciclo de vida de projetos de infraestrutura terrestre de concessões federais na Amazônia Legal;⁹ (ii) identificam as falhas na fase de viabilidade dos projetos analisados e (iii) propõem recomendações para aprimorar a definição dos procedimentos relacionados a essa fase e para aumentar a transparência do setor de transportes terrestres.

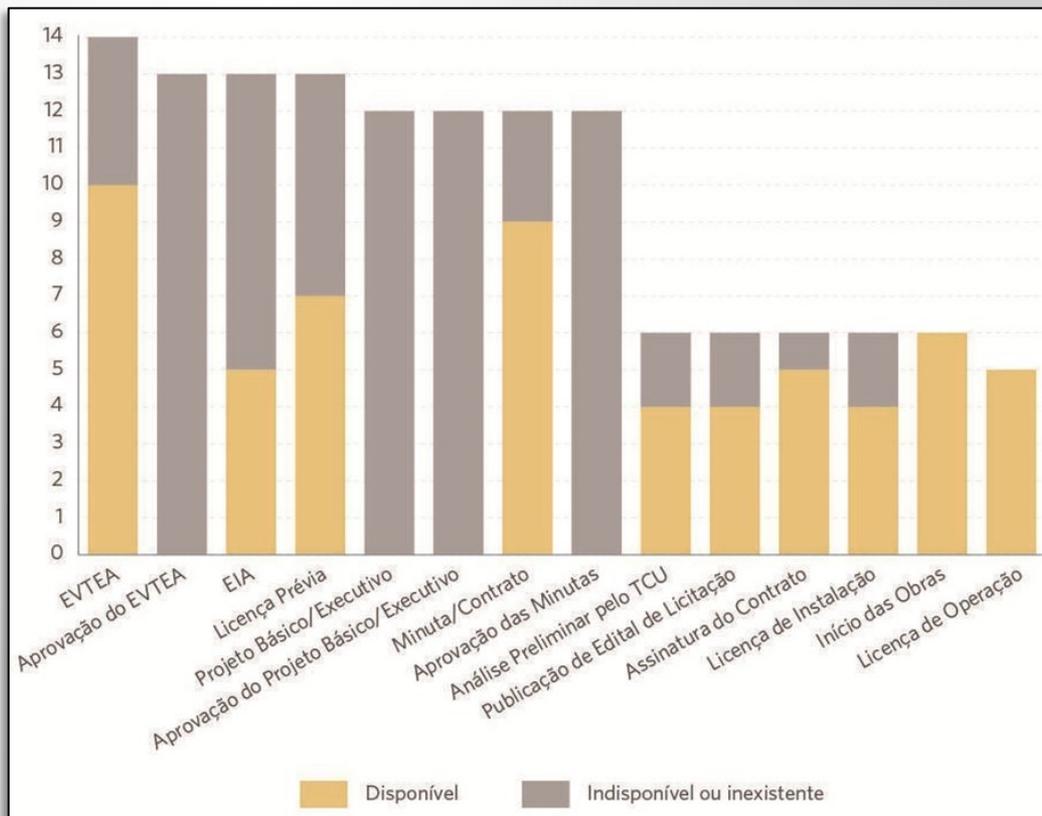


Falta de relação entre EVTEA e EIA



Fonte: CPI/PUGRio, 2021

Quem avalia os EVTEA?

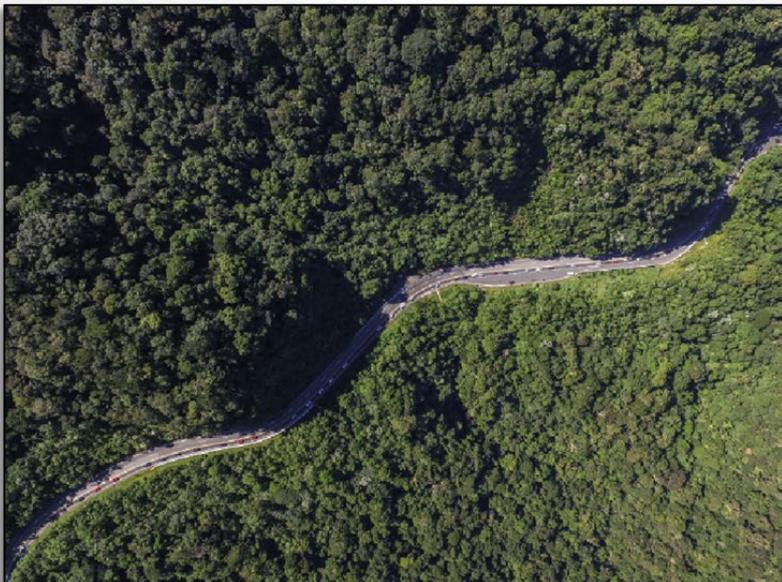


Fonte: CPI/PUGRio, 2021



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

Má qualidade dos EVTEA (Acórdão TCU 1174/2018, RIS)



O Papel do Tribunal de Contas da União para a Gestão de Riscos Socioambientais das Concessões Federais de Ferrovias e Rodovias

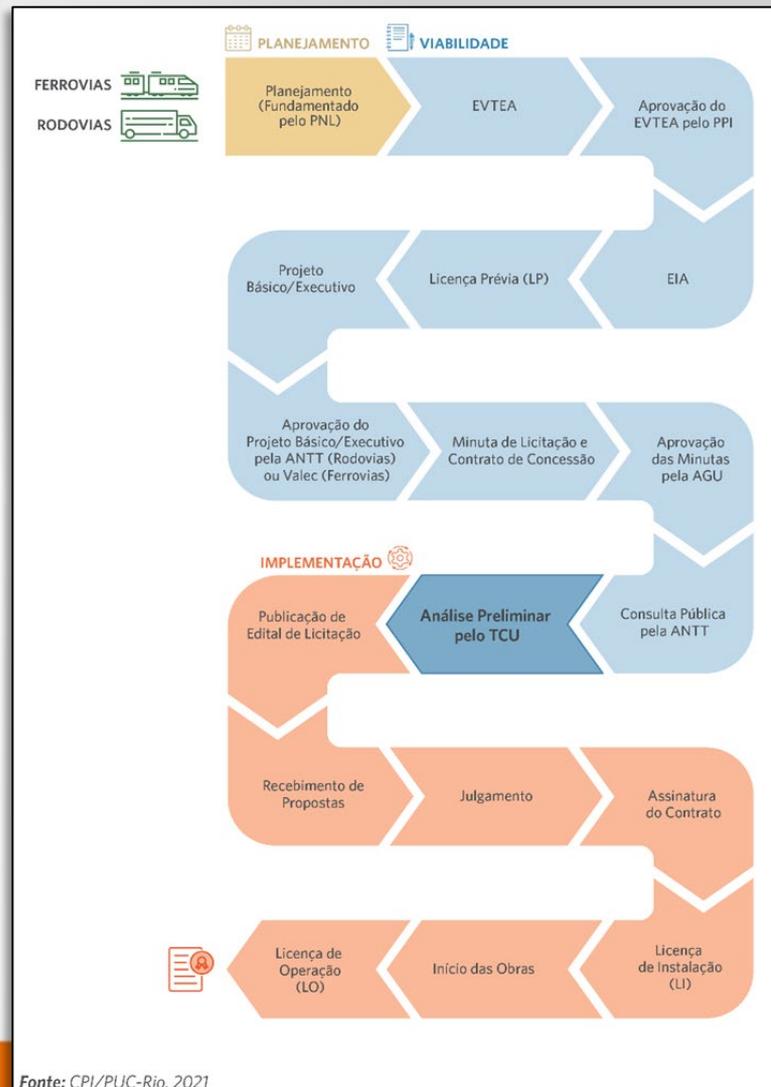
Novembro 2021



CLIMATE
POLICY
INITIATIVE



PUC
RIO



Estabelecer relação entre EVTEA e EIA

Antecipar avaliação de viabilidade



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

Pré-viabilidade: portfólios e projetos



CICLO DE VIDA DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA: DO PLANEJAMENTO À VIABILIDADE

RESUMO PARA POLÍTICA PÚBLICA
NOVEMBRO 2020

CLIMATE POLICY INITIATIVE
PUC

RECOMENDAÇÕES

- O processo de planejamento atual, especialmente no setor de transportes terrestres, falha em incorporar componentes socioambientais na seleção de projetos.
- O momento é oportuno para alavancar a infraestrutura como um poderoso instrumento para alcançar os objetivos nacionais de médio e longo prazo, e que leve em conta o futuro da Amazônia – dentre outros biomas – e a forma de utilização de seus recursos naturais.
- Recomenda-se a **introdução da fase de pré-viabilidade** no atual ciclo de vida de projetos com o objetivo de aprimorar o processo de seleção e auxiliar sua priorização na atual carteira.

Há um crescente consenso que os investimentos em infraestrutura podem ajudar países em desenvolvimento a equacionar dois dos seus principais desafios: melhorar a qualidade de vida da população e a competitividade das empresas, e contribuir para a resiliência às mudanças climáticas e redução dos gases de efeito estufa. Além disso, no contexto da pandemia de Covid-19, o investimento em infraestrutura é um dos principais estímulos para o crescimento econômico.

O Brasil, em particular, fica atrás de grande parte do mundo no que se refere à qualidade e à quantidade de infraestrutura,¹ levando a maiores custos de produção, reduzindo a produtividade e o potencial de crescimento da economia.

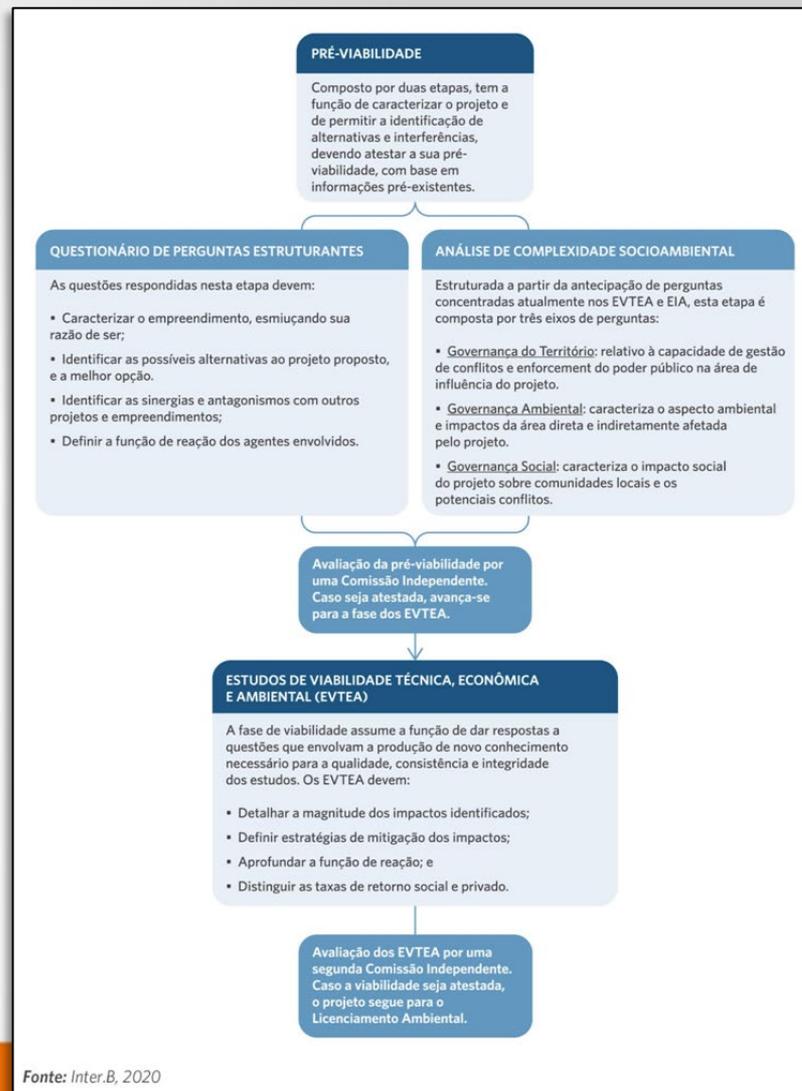
Frente a esse cenário, o governo brasileiro pretende promover investimentos voltados para um grande portfólio de empreendimentos, que inclui projetos mais recentes, e alguns também herdados dos planos de ocupação e integração nacional dos últimos 50 anos.²

Neste documento, pesquisadores do Climate Policy Initiative/Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (CPI/PUC-Rio) colaboraram com a Inter.B com o propósito de analisar os instrumentos de planejamento de infraestrutura.

1 De acordo com o Relatório de Competitividade Global do Fórum Econômico Mundial de 2018, o Brasil obtive apenas 3,0 dos 7,0 pontos possíveis por sua qualidade de infraestrutura de transporte. Saiba mais em World Economic Forum, "The Global Competitiveness Report 2018" (2018). <https://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2018>

2 Como a continuação da BR-163/230/M17/PA (Sinoq-MT/Mirante/PA) e a BR-158/155/M17/PA, presentes no portfólio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), mas das quais outros trechos já estavam previstos no Plano Nacional de Viação (PNV), instituído pela Lei 5.917 de 10 de setembro de 1974.

1



Responsabilidade pelo cumprimento de condicionantes ambientais

(acórdão TCU 4037/2020, BR 1-6230/MT/PA)



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"

Obrigado!

gabriel.cozendey@cpiglobal.org



"PLANEJAMENTO DE INFRAESTRUTURA"