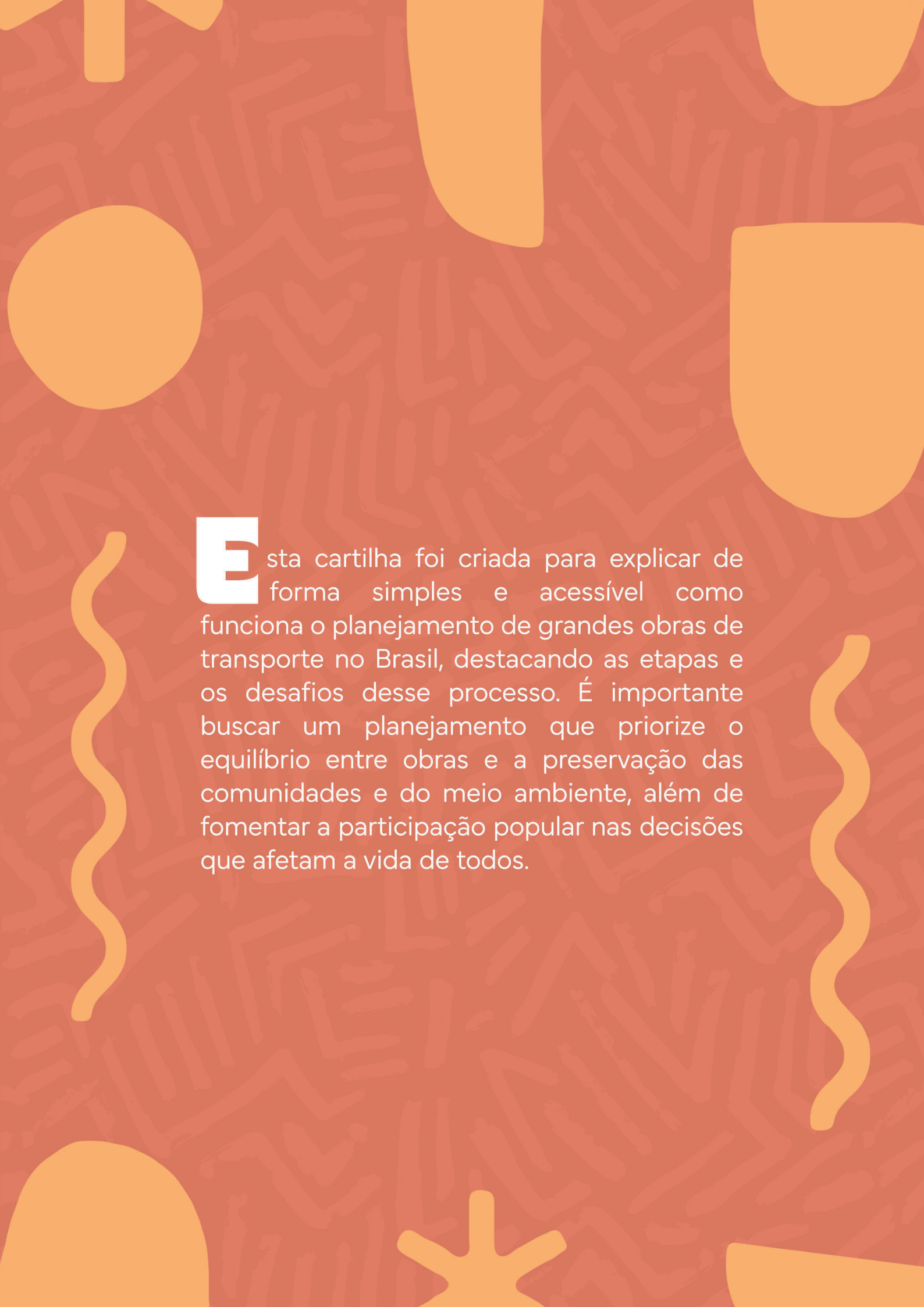


O planejamento de obras de transporte no Brasil

gt. INFRAESTRUTURA
E JUSTIÇA SOCIOAMBIENTAL
infra





Esta cartilha foi criada para explicar de forma simples e acessível como funciona o planejamento de grandes obras de transporte no Brasil, destacando as etapas e os desafios desse processo. É importante buscar um planejamento que priorize o equilíbrio entre obras e a preservação das comunidades e do meio ambiente, além de fomentar a participação popular nas decisões que afetam a vida de todos.

Como funciona o planejamento de obras de transporte no Brasil

Atualmente, os grandes projetos de infraestrutura nas áreas de transportes e energia são planejados sem levar em conta o lugar onde serão construídos. Eles são pensados para atender interesses de grupos econômicos.

O projeto da Ferrovia EF-170 (Ferrogrão) na Amazônia Legal é um exemplo disso. Ele foi pensado por produtores e vendedores de soja para levar essa commodity de Mato Grosso ao Pará. O projeto prevê a construção de uma ferrovia de cerca de 1 mil km, paralela à rodovia BR-163, ligando Sinop (MT) ao porto de Miritituba, em Itaituba (PA), provocando grave risco socioambiental – estima-se que a ferrovia pode causar mais de 2.000 km² de desmatamento.



A **EF-170 é um exemplo de projeto feito sem levar em consideração quem está no caminho:** territórios indígenas, ribeirinhos, unidades de conservação e toda a governança territorial. Não há consulta prévia e a proposta ignora as mudanças climáticas ao estimular a construção de portos em Miritituba, transformando áreas coletivas em privadas, potencializando a circulação de barcaças imensas para transporte dos grãos, que com a seca não poderão sequer transitar.



ETAPAS

Hoje em dia, quando se fala de estradas, ferrovias e outras obras de transportes no Brasil, o foco está em projetos específicos que o governo e a iniciativa privada querem fazer. No entanto, o planejamento de grandes obras como essas deve levar em conta: a) o impacto de todas as obras do corredor logístico na vida das pessoas que estão nos territórios e b) atender também às necessidades locais.



Quando falamos em corredores, incluímos a origem e o destino final das cargas e os diferentes meios de transporte utilizados para atravessar o território.

Para definir quais os projetos vão virar obras e serem executados, é preciso que eles vençam três fases:

1. Preparação

Nesta fase, **o governo planeja tudo**. É como a preparação da receita de um bolo! Antes de colocar a mão na massa, precisamos saber quantos convidados irão comer o bolo para calcular o tamanho, quais sabores disponíveis e que mais agradam, para depois ver quanto custam os ingredientes.




Com os projetos ocorre o mesmo: o governo federal está preparando o **Plano Nacional de Logística (PNL) 2050**.

O **primeiro passo** é identificar quais as demandas, os problemas e as possíveis soluções em cada setor: rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos. Isso é feito levando em conta o que temos hoje e o que vamos precisar até 2050. O PNL/2050 que está em processo de construção e consulta é uma ótima oportunidade pra gente participar do processo!

O **PNL/2050 funciona como uma bússola**. A partir dele, cada setor desenha seus projetos e as alternativas existentes. Esse conjunto de obras e projetos necessários precisam passar por novos estudos de chamados de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e **também os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) para ver se a obra é possível e se deve ser realizada entre tantas outras possíveis**. Hoje em dia o foco ainda é o aspecto econômico. O socioambiental, infelizmente, não pesa na decisão. É como dizíamos, parece que esqueceram de olhar a lista de convidados, e até o lugar onde vai ser a festa.

Para ter legitimidade, esse processo precisa ser feito ouvindo de forma adequada as comunidades tradicionais, indígenas, quilombolas e a população em geral, respeitando suas especificidades por meio dos protocolos de consulta. São três formas possíveis: audiência pública, oitiva constitucional, consulta prévia.



Vamos imaginar que o governo quer construir uma estrada nova para ligar duas cidades: quais os produtos que serão transportados e armazenados? Quantas pessoas vão circular? Tem algum rio no caminho? Precisa de ponte? Túnel? Passa perto de uma aldeia indígena? A população local foi consultada previamente? Ele precisa saber:

Como vai ser a obra:

Qual será o tamanho desse bolo? Qual vai ser o sabor? Qual o tempo de preparo e quando o bolo tem que estar pronto?

Desenha-se um plano que mostra o caminho da estrada, qual a área que ela vai desmatar e influenciar, o tamanho e como ela será construída. Ela deve atender a todos de forma equilibrada com menor impacto negativo possível.

Se é viável:

Temos os ingredientes necessários? O bolo atende a maioria das pessoas? Já conversou com elas?

Aqui, deveriam avaliar se essa estrada vai trazer benefícios, quais os produtos ela vai transportar, quais os serviços que ela vai beneficiar, se o dinheiro gasto vale a pena, se ela não vai prejudicar o meio ambiente e as comunidades por onde a estrada vai passar.

Não podemos esquecer das licenças ambientais! O governo tem que garantir que a obra vai seguir todas as regras para não causar problemas para as pessoas e para a natureza. É como conferir se todos os ingredientes do bolo estão na validade e assegurar que não farão mal a ninguém! Sem essas licenças, a obra não pode começar.

Depois de tudo isso, o governo faz um documento chamado edital, que explica como a obra vai ser feita e, se for o caso, chama empresas privadas para participar e construir. Ou seja: Vamos fazer o bolo em casa ou vamos encomendar?! A comunidade precisa acompanhar sempre!

2. Execução

Agora é hora de “fazer a obra”. Vamos começar nosso bolo e seguir o modo de preparo! A obra está pronta para ser feita! Isso pode acontecer de duas maneiras principais:



● Obra feita pelo governo:

Se a gente comparar com a nossa casa é como quando nós mesmos colocamos a mão na massa! Nesse caso, pelo **Orçamento Geral da União (OGU) ou pelo Orçamento dos estados (e até das prefeituras)**. O governo decide como usar o dinheiro público para construir novas estradas, ferrovias, portos, etc. Para isso, ele manda a receita para o Congresso (Assembleias ou Câmaras), por meio da Lei Orçamentária Anual (LOA), e as casas legislativas precisam aprovar quais as obras serão executadas. O cidadão pode participar disso por meio de audiências públicas e cobrando os seus parlamentares. Definido os recursos, o projeto de infraestrutura exige uma licitação. Quem ganhar executa a obra.

● **Obra feita por empresa privada:**

É quando pagamos para uma confeitaria fazer o bolo em nosso lugar e ela lucra com o trabalho. Nesse caso, o governo contrata uma empresa para definir os ingredientes, o sabor do bolo e como vai assar. Essa empresa atualmente faz o projeto e os estudos de impacto ambiental e econômicos que citamos acima. E quando a obra está pronta, a empresa pode explorar comercialmente por meio de concessão (um direito de usar). Um exemplo dessa modalidade é aquela empresa que cobra pelo uso, como no caso de pedágios em rodovias, ou a exploração dos trilhos do trem, no caso da ferrovia.

O que precisamos saber antes é: a empresa tem experiência? De onde vem o dinheiro? Os investidores têm critérios socioambientais para financiamento da obra?

Mas atenção:

Antes da obra começar, é preciso ter a licença para construir (que é diferente da licença ambiental). Só então ela começa, de acordo com o que foi planejado.

3. Monitoramento

Depois que o bolo está no forno, é preciso conferir de tempos em tempos se a massa está crescendo, se não está queimando, ou seja, se o bolo vai sair como proposto.



Da mesma forma, quando a obra está em andamento, alguém precisa verificar se está tudo sendo feito como planejado. No governo federal, o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Controladoria Geral da União (CGU) fazem esse controle. Existem Tribunais de Contas e Controladorias Estaduais que também realizam esse papel nos estados e municípios.

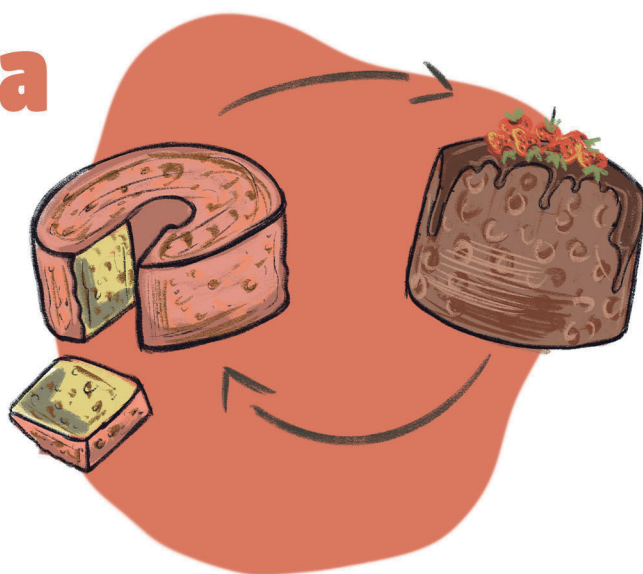
Infelizmente, essa etapa de controle é muitas vezes esquecida, o que pode causar problemas, como atrasos ou o desvio de recursos.

Erros na receita

Muitas vezes o **governo começa a fazer obras sem planejar direito ou compreender bem o que o país, ou a região, realmente precisa.**

Ele se concentra em questões emergenciais e pontuais de

projetos, mas não nos problemas que precisam ser resolvidos e nas necessidades reais das pessoas. Nesse cenário, **as decisões podem ser tomadas para atender interesses de grupos econômicos ou políticos por meio de lobbies, sem levar em conta o interesse público.**



As pessoas que vão consumir este bolo têm como reclamar e agir, até pedindo por reparações de algo que estava no planejamento, mas não foi feito.



“ Imagine o aniversariante querendo muito **um bolo de chocolate e receber um de fubá?** Ou pior: um com ingredientes que ele é alérgico? ”



SERÁ QUE TODAS AS OBRAS EM ANDAMENTO PRECISARIAM SER FEITAS?

Hoje, as pessoas só ficam sabendo das grandes obras quando o governo começa a pedir as licenças ambientais. Nessa etapa, as comunidades participam e podem manifestar suas preocupações. No entanto, a obra já foi planejada e **é difícil pará-la.** Por isso, a sociedade precisa ser ouvida antes. A consulta livre, prévia e informada é lei e fundamental para garantir os direitos de indígenas, quilombolas e comunidades tradicionais. Ou seja, mais do que escolher como o bolo vai ser feito, precisamos pensar juntos quais os itens do cardápio. Quais as melhores alternativas para resolver o problema.

É preciso desenvolver um planejamento que inclua **estudos sobre os principais problemas de infraestrutura** que precisam ser resolvidos, quais as alternativas temos, bem como critérios claros para preservação das comunidades, territórios e meio ambiente, garantindo, também, a participação popular no processo decisório. **O PNL/2050** e todos os planos setoriais são uma ótima oportunidade para isso.

Glossário

EF-170 (Ferrogrão)

Ferrovia de aproximadamente 1.000 km planejada para conectar Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA), voltada para o transporte de grãos.

PNL/2050 (Plano Nacional de Logística)

Documento de planejamento elaborado pelo governo federal para identificar demandas e soluções de infraestrutura logística no Brasil até 2050.

EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental)

Estudo que avalia a viabilidade de projetos de infraestrutura, considerando aspectos técnicos, econômicos e ambientais.

OGU (Orçamento Geral da União)

Prevê as receitas e despesas do Governo Federal para os Poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. O OGU reflete as prioridades e políticas públicas do governo em um determinado período.

LOA (Lei Orçamentária Anual)

Lei que estabelece o orçamento do governo para um determinado ano, incluindo a previsão de gastos em obras públicas.

TCU (Tribunal de Contas da União)

Órgão responsável por fiscalizar o uso de recursos públicos e garantir a legalidade das ações do governo federal.

CGU (Controladoria Geral da União)

Entidade que supervisiona a gestão pública, buscando prevenir irregularidades e assegurar o uso correto dos recursos públicos.

Realização

Grupo de Trabalho Infraestrutura e Justiça
Socioambiental (GT Infra)
Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA)
Instituto Madeira Vivo (IMV)
Movimento Tapajós Vivo (MTV)

Elaboração da cartilha

O Mundo Que Queremos

Produção do conteúdo

Brent Millikan
Claudio Oliveira
João Andrade
Sérgio Guimarães

Comunicação

Alexandre Mansur
Emily Costa
Isis Nóbile Diniz
Susana Berbert

Ilustração

Carina, Horopakó, do povo Desana

Designer

Matheus Faria



gt-infra.org.br
@gtinfraestrutura