



CURSO DE BACHARELADO EM DIREITO

JOILTON DA SILVA RIBEIRO

**DA LICENÇA AMBIENTAL: MOBILIDADE URBANA E SEUS
IMPACTOS A PARTIR DO BRT NA CIDADE DO SALVADOR**

**SALVADOR-BA
2022**

JOILTON DA SILVA RIBEIRO

**DA LICENÇA AMBIENTAL: MOBILIDADE URBANA E SEUS
IMPACTOS A PARTIR DO BRT NA CIDADE DO SALVADOR**

Artigo apresentado ao curso de Bacharelado em Direito da
Universidade Católica do Salvador, como requisito parcial
para a obtenção do Título de Graduado em Direito.

Orientador: Tagore Trajano de Almeida Silva

SALVADOR-BA
2022

**DA LICENÇA AMBIENTAL: MOBILIDADE URBANA E SEUS IMPACTOS A
PARTIR DO BRT NA CIDADE DO SALVADOR**

Joilton da Silva Ribeiro¹
Tagore Trajano de Almeida Silva²

RESUMO: O presente estudo tem como objetivo abordar as normas relativas à licença ambiental frente à observância e vigilância da mobilidade urbana e seus impactos a partir do BRT na cidade do Salvador. A cidade de Salvador, o BRT, fará parte da integração para com o ônibus e o metrô, terá capacidade de transportar mais de 34 mil pessoas por hora, em horários de maior circulação de pessoas. Os veículos empregados pelo sistema serão articulados com capacidade para 170 passageiros, as portas terão uma largura e comprimento máximo de 23 metros, com uma velocidade operante será de 25 a 40 km/h, amortizando efetivamente o tempo no transcorrer do percurso por dia. Metodologicamente o trabalho consiste na descrição analítica do contexto em que se desenvolveram a partir da mobilidade urbana e seus impactos a partir do BRT na cidade do Salvador. O impacto ambiental causado pela construção do BRT tem levado a uma maior atenção na adoção de estratégias de sustentabilidade nos últimos anos. Embora o assunto já seja ainda pouco abordado no meio acadêmico, há uma lacuna na aplicação dos princípios da sustentabilidade e da inexigibilidade da licença ambiental frente à mobilidade urbana e seus impactos.

Palavras-chave: Licença Ambiental; Mobilidade Urbana; BRT; Desenvolvimento Sustentável.

ABSTRACT: The present study aims to address the regulations related to environmental licensing versus the observance and surveillance of urban mobility and its impacts from the BRT in the city of Salvador. The city of Salvador, or BRT, will be part of the integration for as the bus and the metro, it will have the capacity to transport more than 34 thousand people per hour, in times of greater circulation of people. The vehicles employed by the system will be articulated with a capacity for 170 passengers, their doors will have a maximum length and compression of 23 meters, with an operating speed of 25 to 40 km/h, effectively amortizing the time not to pass the journey per day. Methodologically, the work consists of the analytical description of the context in which they will develop from urban mobility and its impacts from BRT in the city of Salvador. The environmental impact caused by the construction of the BRT has been given more attention in the adoption of sustainability strategies in recent years. However, the matter has been addressed little by no means academically, there is a gap in the application of two principles of sustainability and the inexigibility of the environmental license in the face of urban mobility and its impacts.

Palavras-chave: Environmental License; Urban Mobility; BRT; Sustainable Development.

SUMÁRIO: 1 INTRODUÇÃO; 2 CONSIDERAÇÕES SOBRE O LICENCIAMENTO AMBIENTAL; 2.1 LICENCIAMENTO AMBIENTAL URBANO PARA DESENVOLVIMENTO URBANO; 3 CARACTERIZAÇÃO DO BRT; 4 INTERFERÊNCIAS AMBIENTAIS NA CONSTRUÇÃO DO BRT EM SALVADOR-BA; 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS; REFERÊNCIAS

1 INTRODUÇÃO

¹Graduando do curso de Bacharelado em Direito da Universidade Católica do Salvador (UCSAL).

²Professor orientador do curso de Bacharelado em Direito da Universidade Católica do Salvador (UCSAL).

No Brasil, as políticas públicas de transporte de passageiros têm como objetivo viabilizar o equilíbrio e controle social, mas possivelmente ainda não foi alcançado, perante longos desafios que os cidadãos metropolitanos têm enfrentado. As políticas de licenciamento ambiental têm como finalidade assegurar adequadas condições de vida para a propulsão urbanita metropolitana o que constitui oferecer-lhes acesso às novas formas de trabalho, ou seja, uma mobilidade urbana que equipare todos os cidadãos em seu direito à cidade.

Observa-se que, uma das áreas de maiores discussões e preocupação nas grandes cidades é a mobilidade urbana. Na cidade do Salvador não é diferente, sendo imprescindível ao Estado o desenvolvimento de alternativas que ofereçam à população possibilidades de consolidar o efetivo direito de ir e vir pelas vias públicas, visando melhor viabilidade das suas obrigações ou em direcionamento das atividades de lazer.

Com o desígnio de instituir uma alternativa inovadora de transporte, a gestão pública teve a iniciativa de propor o *Bus Rapid Transit*, o BRT, com a finalidade de implementá-lo na cidade de Salvador. No ano de 2012 foi executado o projeto para edificação do primeiro trecho, que fica entre o Parque da Cidade e a estação integrada com o metrô na região do Shopping da Bahia, totalizando 2,9 quilômetros de extensão, o qual, atualmente já teve a sua efetivação iniciada pelo consórcio designado. Trata-se de um empreendimento urbano inovador, implementado em inúmeras cidades da Europa, Ásia e América do Norte, a exemplo de Londres, México, Paris e Bulgária, em expansão em outras grandes cidades, incluindo Salvador, em fase de execução, o qual beneficiará milhares de usuários que acessam ao transporte público.

Diante do exposto, a presente pesquisa tem como tema o direito à inexigibilidade da licença ambiental: mobilidade urbana e seus impactos a partir do BRT na cidade do Salvador. A questão problema do estudo: De que forma são dispostas as normas relativas à licença ambiental frente à mobilidade urbana e seus impactos a partir do BRT na cidade do Salvador? Portanto, o artigo, tem como objetivo abordar as normas relativas à licença ambiental frente à observância e vigilância da mobilidade urbana e seus impactos a partir do BRT na cidade do Salvador.

Metodologicamente o trabalho consiste na descrição analítica do contexto em que se desenvolveram a partir da mobilidade urbana e seus impactos a partir do BRT na capital. Trata-se, portanto, de uma pesquisa de análise qualitativa, através da análise da literatura especializada. Portanto, o método de estudo, baseia-se também na revisão bibliográfica e pesquisa documental, optou-se pelo estudo do que já foram publicados a respeito de assunto,

esses aspectos já foram acometidas, quais as cavidades existentes na literatura, determinando o “Estado da arte”, numa revisão teórica (GIL, 2010).

O estudo está dividido em três partes, a primeira consiste na introdução a qual estão inseridos o objetivo, problema de pesquisa, metodologia e contextualização do tema a ser tratado. A segunda parte buscou fomentar a revisão e discussões dos autores referenciados. Os itens abordados: considerações sobre o licenciamento ambiental; licenciamento ambiental urbano para desenvolvimento urbano; caracterização do BRT, interferências ambientais na construção do BRT em Salvador. A última parte são as considerações finais, as quais serão apresentadas os resultados na pesquisa respondendo aos objetivos e problema de pesquisa.

2 CONSIDERAÇÕES SOBRE O LICENCIAMENTO AMBIENTAL

A urbanização contemporânea em larga escala vem exacerbando uma crise ambiental global. Nesse contexto, cidades de todo o mundo centralizam as altas demandas por serviços ambientais e ecossistêmicos, caracterizando o locus de ações fundamentais de mitigação para mudanças ambientais em curso no desenvolvimento dos centros urbanos. Quando se trata de mitigar e se adaptar aos impactos das mudanças climáticas, por exemplo, os governos locais enfrentam os desafios políticos e governamentais críticos.

No cenário brasileiro, após 17 anos em discussão, o texto geral da Lei Geral de Licenciamento Ambiental – Projeto de Lei nº 3.729/04 – foi aprovado na Câmara dos Deputados em maio último. O novo proposto pelo projeto ambiental em relação aos processos de licenciamento ambiental, modelo de legislação maior de segurança brasileira centralizada no projeto ambiental brasileiro. A flexibilização pretendida dos processos de licenciamento ambiental, apesar de ser a maior inovação do Projeto de Lei nº 3.729/04 é, de fato, uma preocupação antiga que acompanha os gestores de recursos naturais no Brasil e que vem se tornando ao longo dos anos da história do próprio sistema de licenciamento ambiental brasileiro frente ao fluxo constante de mobilidade urbana.

Instituído em 1981 pela Política Nacional do Meio Ambiente (Lei Federal nº 6.938), o licenciamento ambiental é um instrumento implantado por ela que sempre teve grande importância no desenvolvimento do nosso país. Isso porque o licenciamento ambiental permite aos empreendedores identificar preventivamente os efeitos ambientais de seus potenciais empreendimentos e como esses efeitos podem ser gerenciados em todas as etapas de implantação.

Em 1986, o Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conselho Normativo) – CONAMA editou a Resolução nº 01, que listou os tipos de atividades e empreendimentos classificados como de “impacto ambiental significativo”, que devem ser licenciados pelos órgãos ambientais mediante análise de um e complexo estudo ambiental, conhecido como Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo relatório, denominado Relatório de Impacto Ambiental (RIMA). A Resolução do CONAMA mencionada acima especificou uma lista de empreendimentos e atividades para ilustrar quais empreendimentos deveriam ser classificados como de maior impacto.

Assim, há muitos anos, o licenciamento ambiental está em vigor em todo o país, nas três esferas de governo, tendo como principal base legal as mencionadas Resoluções do CONAMA.

Na década seguinte, o CONAMA, mais uma vez, na ausência de lei específica, promulgou a Resolução CONAMA nº 237/1997, para regulamentar o licenciamento ambiental, trazer algumas definições e determinar a divisão de competências entre os entes.

Em dezembro de 2011, foi promulgada a Lei Complementar Federal nº 140, que, em cumprimento à Constituição de 1988, definiu a atribuição de competências dos governos federal, estadual e municipal em relação ao licenciamento ambiental (SÁNCHEZ, 2018, p.55).

Apesar da modernidade de nossa lei ambiental na época em que foram promulgadas, as regras de licenciamento ambiental no Brasil são atualmente consideradas superficiais e com uma visão extremamente legalista. Como resultado, do ponto de vista legal, o licenciamento ambiental sempre gerou muita polêmica e discussão em nosso país.

De acordo com Agra Filho (2016, p. 28) o conteúdo normativo não reflete a necessidade de regulamentação do licenciamento ambiental na prática. Isso porque a discussão de toda a questão jurídico-ambiental depende de uma visão mais ampla que considera que a questão é predominantemente técnica. Além disso, deve-se notar que qualquer questão ambiental traz um ambiente ideológico passional que torna toda a discussão do processo mais subjetiva e sensível. Isso, somado ao desconhecimento em relação às questões técnicas envolvidas, leva ao acúmulo desordenado de disputas jurídicas existentes.

Um bom exemplo de conflito gerado pela falta de conhecimento, conforme preleciona Machado (2015, p. 58) é o fato de que o licenciamento ambiental convencional é composto por três fases, sendo a fase um a Licença Prévia, seguida da Licença de Instalação e por fim a Licença de Operação. Para a emissão da Licença Prévia, a intenção dos incorporadores deve ser analisada em termos de localização e conceito de seus empreendimentos. Ou seja, o órgão ambiental avalia, por meio dos documentos técnicos que lhe são apresentados, o tipo de empreendimento e onde será implantado, bem como os impactos gerais dessa primeira

avaliação. É certamente a licença mais complexa e, portanto, a mais demorada, pois com base nessa licença o desenvolvedor tem a “aceitação” pelo órgão ambiental documentada com a intenção genérica de seu empreendimento ou atividade.

Após a Licença Prévia, e o aceite oficial da mesma pelo órgão ambiental que representa, o desenvolvedor pode firmar os respectivos contratos para iniciar os detalhes necessários para as próximas etapas, fases de instalação e operação, incluindo despesas financeiras com maior segurança jurídica. Ou seja, sem a Licença Prévia, não faz sentido o desenvolvedor detalhar os planos e projetos para dar continuidade às obras referentes à sequência do licenciamento ambiental, principalmente a contratação para elaboração do Plano de Controle Ambiental (Plano de Base Ambiental) para a execução do projeto (SÁNCHEZ, 2018).

No entanto, conforme Oliveira, (2016) também no ambiente decisório da licença prévia, antes de sua emissão pelo órgão ambiental, ocorre uma audiência pública, que consiste em uma reunião com a participação de interessados da comunidade. Nessa reunião, são feitas perguntas sobre o projeto e apresentados os estudos ambientais. Normalmente, devido ao desconhecimento das regras de licenciamento, há um exame aprofundado dos detalhes do projeto, como o número exato de empregos criados, o material de construção utilizado, o volume exato de emissões atmosféricas, etc., e o desenvolvedor, obviamente, fica sem respostas porque, como já foi dito, não são necessários detalhes suficientes para esse fim.

Este é um exemplo comum do início de conflitos no licenciamento ambiental, uma vez que as autoridades, pressionadas pela comunidade, vão exigir que os desenvolvedores forneçam informações antes do prazo e os desenvolvedores não as possuem ou as fornecem de forma simplificada e/ou hipotética, levando a um ambiente não confiável e conflito entre as partes. Portanto, se a lei fosse mais objetiva, com regras precisas do que deveria ser feito, submetido e esperado em cada etapa, as partes envolvidas se sentiriam mais seguras, técnicos e autoridades seriam menos pressionados e os conflitos certamente diminuiriam. Para evitar situações como esta e muitas outras semelhantes, há anos se discute a alteração do marco legal, com soluções para as omissões existentes, buscando a segurança jurídica tão importante para o procedimento.

Vale destacar, segundo Oliveira (2016, p. 48) alguns pontos que evidenciam o aprimoramento do procedimento no referido projeto de lei em discussão. (i) identificação dos órgãos que podem opinar sobre o conteúdo do procedimento de licenciamento, ou seja, aquele que trata exclusivamente de assuntos, *quilombolas* e até mesmo as autoridades responsáveis pelo patrimônio histórico e cultural; (ii) a introdução de novos e diferentes tipos de licenças ambientais, de acordo com a realidade prática, a saber, a Licença Ambiental de Conformidade e Compromisso (LAC) para empreendimentos que serão instalados em áreas onde os impactos

são exatamente conhecidos com antecedência, e a Licença de Operação Corretiva (LOC), que servirá de base para a regularização dos empreendimentos que operam sem licença ambiental, especificando condições que permitam a sua continuidade; (iii) definição detalhada dos documentos e estudos necessários para cada fase do procedimento; entre outros itens interessantes que refletem a realidade prática do atual licenciamento ambiental no Brasil. (OLIVEIRA, 2016, p. 125).

O novo projeto de emenda exigido está em discussão avançada no Congresso e sua aprovação deve ocorrer até o final de 2017. Importante mencionar o que dispõe a Resolução nº 001/1986 do CONAMA, a qual determinou em seu art. 6º, II, que o licenciamento ambiental frente aos reverses do impacto ambiental deverá desenvolver:

A análise dos impactos ambientais do projeto e de suas alternativas, através de identificação, previsão da magnitude e interpretação da importância dos prováveis impactos relevantes, discriminando: os impactos positivos e negativos (benéficos e adversos), diretos e indiretos, imediatos e a médio e longo prazo; temporários e permanentes; seu grau de reversibilidade; suas propriedades cumulativas e sinérgicas; a distribuição dos ônus e benefícios sociais³ (BRASIL, 1986).

De qualquer forma, mesmo com as melhorias que resultarão da modernização da lei, não se deve esquecer que a questão ambiental não pode ser tratada com maniqueísmo, nem se pautar por questões ideológicas. Todo empreendimento traz impacto ambiental. Mas se todas as intervenções tiverem uma análise eficiente de seus impactos, para que todos os danos ambientais possam ser mitigados ou compensados com responsabilidade, não há necessidade de tantos conflitos.

No fundo, como seres humanos, todos temos o mesmo desejo, que é a preservação dos recursos naturais, garantindo uma vida saudável para as próximas gerações. No entanto, não devemos ignorar a evolução das modernas alternativas tecnológicas e outras oportunidades para alcançar eficiência na avaliação e gestão de impactos adversos ao meio ambiente; caso contrário, seremos impactados perante desenvolvimento do nosso país.

Farias (2018) apresenta vários aspectos vistos como frágeis no processo de licenciamento ambiental no Brasil, que incluem: comunicação com a sociedade; modelo de execução das audiências públicas; os conflitos políticos internos nos órgãos do setor ambiental;

³BRASIL. Resolução nº 001, de 23 de janeiro de 1986. Estabelece definições, responsabilidades, critérios básicos e diretrizes gerais para uso e implementação da Avaliação de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente. Legislação de Direito Administrativo. Legislação de Direito Ambiental e Constituição Federal, São Paulo: Rideel, 2003, p. 1134-1138.

o aumento da influência de alegações subjetivas e ideológicas; a judicialização do processo decisório das empresas, motivada principalmente pela atuação do Ministério Público e pela fragilidade jurídica das resoluções do CONAMA, possibilitando protestos judiciais; e a demanda e fiscalização política para que ocorra a rapidez na análise dos projetos considerados prioritários.

Também podemos citar a falta de investimentos na estrutura dos órgãos ambientais, à semelhança do que ocorre em outros setores da administração pública brasileira. Muitas vezes encontramos uma frota de veículos sucateados comprometendo a regularidade e a amplitude das inspeções, pouco acesso às tecnologias da informação e gerenciamento de dados e número inadequado de analistas.

A judicialização do processo de licenciamento ainda é rara, restrita a megaprojetos de desenvolvimento com grandes hidrelétricas, mineração e transposição de bacias hidrográficas. Nos estudos que tivemos a oportunidade de conhecer seu conteúdo, notamos que, em alguns casos, impactos significativos são negligenciados, alternativas de localização e tecnológicas nem sempre são alternativas, pois algumas são de fato inviáveis, induzindo a escolha do que já foi decidido (SÁNCHEZ, 2018).

Oliveira (2016) comenta que, em casos mais extremos é possível notar omissões de informação ou distorção de dados. Assim, devido à pretendida falta de caracterizações técnicas robustas que demonstrem os impactos potenciais e/ou efetivos a serem considerados, alguns Estudos de Impactos Ambientais (EIA) são conduzidos como uma simples oportunidade de protocolo visando apenas à persuasão da atividade de interesse, o que os torna muito distantes do à natureza pretendida.

2.1 LICENCIAMENTO AMBIENTAL URBANO PARA DESENVOLVIMENTO URBANO

O licenciamento ambiental no Brasil tem sido objeto de grande polêmica. As críticas vêm tanto de empresários quanto de órgãos públicos (administradores e Ministério Público), de especialistas e da comunidade. A implantação e a operação de empreendimentos que causam impactos ambientais nas áreas urbanas sempre implicam em conflitos sociais e econômicos, na mediação e distensão e envolvem a construção de processos decisórios que possibilitem a participação da sociedade. Decidir sobre o futuro de todos não pode ser tarefa de um setor, ou de um grupo de técnicos separadamente; tal decisão deve ser tomada pela sociedade com as informações técnicas necessárias para a tomada de decisão consciente.

Antes de tudo, é um processo político, social e econômico de tensão entre os interesses do Estado – comprometido em atrair projetos de desenvolvimento e depois equilibrar as finanças para atender as demandas sociais de curto prazo, os interesses privados, as comunidades afetadas, que muitas vezes recebem uma parcela desigual dos benefícios do projeto em função dos riscos a que estão submetidos – e parte da sociedade preocupada em garantir recursos para as gerações futuras incluindo, neste caso, setores do próprio estado como o mundo acadêmico e órgãos licenciadores ONGs e comunidades.

Para evitar perda de tempo com a demanda de complementação por parte dos órgãos licenciadores, a concepção dos projetos deve ser baseada no planejamento ambiental estratégico urbano, no qual foram esgotadas as opções de localização e alternativas tecnológicas. Para tornar o planejamento ambiental um instrumento mais eficaz e transparente, os meios de participação social, gestão e tomada de decisão devem ser aprimorados para que os envolvidos e afetados possam ter sua participação efetiva assegurada.

Farias (2018) enfatiza que, até recentemente, o Brasil era reconhecido por ter uma legislação ambiental bastante avançada. O processo de licenciamento ambiental brasileiro foi legalmente instituído pela Lei 6.938/81. Ele prevê o licenciamento em 3 fases: pré-licença, licença de instalação e licença de operação. O licenciamento ambiental é acionado pelo pedido de licença ambiental junto à autoridade de EIA. Dependendo da localização regional do empreendimento ou de seu potencial poluidor, o licenciamento pode ser realizado pelo órgão ambiental federal, estadual ou municipal, que faz a triagem com base na legislação para determinar se o licenciamento ambiental exige ou não estudo de impacto ambiental.

A legislação brasileira estipula as seguintes etapas para o licenciamento ambiental nos casos que solicitam o EIA:

(1) a definição pelo órgão ambiental competente, com a participação do empreendedor, dos documentos, projetos e estudos ambientais necessários para o início do processo, (2) exigência da licença ambiental pelo empreendedor, com os documentos, projetos e estudos pertinentes com a devida divulgação, (3) análise, pelo órgão competente, dos documentos, projetos e estudos apresentados e a execução das inspeções técnicas, (4) pedido de esclarecimentos e complementação pelo órgão ambiental sempre que necessário (5) audiência pública, (6) pedido de esclarecimento e complementação pelo órgão ambiental competente, decorrentes de audiências públicas, quando for o caso, (7) reiteração do pedido de esclarecimentos e complementações que não foram satisfatórios, (8) emissão de parecer técnico conclusivo e, quando aplicável, parecer jurídico, (9) deferimento ou indeferimento do pedido de licença dando-lhe a devida publicidade (BRASIL, 2012, p. s/n).

No entanto, o prazo para obtenção de cada uma das licenças nos estados varia muito e pode levar muitos anos para ser concluído, dependendo do prazo de execução do projeto, uma

vez que a Licença de Operação só pode ser emitida após a instalação do projeto. Uma pesquisa realizada pela Conferência Nacional da Indústria, no Brasil (2011) apontou as principais reclamações do setor industrial no processo de licenciamento. Um dos pontos destacados é que apesar da integração entre os estados no que diz respeito aos atos que impulsionam o andamento do licenciamento à obtenção de outras autorizações, como a alocação de água, construções de rodovias não há critérios nacionais para hierarquizar o tamanho e o potencial poluidor das indústrias (MUKAI, 2016).

Nesse caso, conforme Mukai (2016) uma atividade semelhante pode ter procedimentos diferentes dependendo do estado em que será instalada. Concluindo, na visão do setor industrial brasileiro, há excesso de exigências ao longo de todo o processo de licenciamento, falta de clareza na regulamentação, falta de preparo dos técnicos dos órgãos ambientais, excesso de restrições, falta de informações específicas sobre o processo e estudos necessários, e falta de fiscalização.

Na ausência de um padrão nacional para lidar com o tamanho dos empreendimentos e seu potencial poluidor urbano, alguns estados enfraquecem seus critérios de atração de indústrias e conseqüente geração de empregos e aumento da arrecadação tributária, levando a uma disputa entre os estados. Deve-se observar segundo Farias (2018) que, essas reavaliações de enquadramento de porte e potencial poluidor, deverão ser aprovadas após serem discutidas e subsidiadas com apoio técnico nos Conselhos de Meio Ambiente de cada um dos estados federados. Esses Conselhos devem ser organizados igualmente com níveis semelhantes de representação dos diferentes agentes públicos, como os seguintes: poder público, academia, setor terciário, indústria, associações de classe etc.

Outras falhas apontadas incluem definições inadequadas sobre a área de influência dos projetos, excluindo ambientes e segmentos populacionais que fazem parte de um mesmo universo sociocultural. Também apontaram estudos de campo insuficientes, caracterização da área baseada apenas em dados secundários, falta de integração de dados específicos, uso de escalas de mapeamento inadequadas. Atualmente, uma agressiva agenda neoliberal vem sendo implementada rapidamente no país, promovendo o desmonte da política ambiental brasileira, visando “remover os obstáculos” para o “desenvolvimento econômico” (SIRVINSKAS, 2017).

Entre elas está a mudança na estrutura do CONAMA, retirando a participação da sociedade civil, revogação de artigos da legislação que concedia proteção especial a determinados ecossistemas, apresentação de projetos de lei e emendas constitucionais que visam: simplificar os procedimentos de concessão de licenças ambientais; facilitar a comercialização de agrotóxicos, permitir a mineração e a exploração de recursos hídricos em

áreas urbanas, propor a recategorização de áreas protegidas facilitando o acesso aos recursos, bem como revogar integralmente a Política Nacional de Desenvolvimento Sustentável de Povos e Comunidades Tradicionais, entre outros (SIRVINSKAS, 2017).

Constituem, portanto, um espaço de tensão e disputas políticas. O Ministério Público Federal brasileiro tem apresentado uma síntese das principais fragilidades do EIA submetida à análise por esta instituição. Foram apontadas falhas em todas as etapas do EIA, desde o descumprimento do Termo de Referência dos Programas Ambientais e do Laudo Técnico, incluindo: apresentação de localização ilegítima ou alternativas tecnológicas para justificar o que foi previamente decidido; comparação de alternativas a partir de base diferenciada de conhecimento; prevalência dos aspectos econômicos na escolha das alternativas e desconsideração da bacia hidrográfica na análise dos impactos sobre o meio ambiente físico e biótico, prejudicando a avaliação dos efeitos sociais e econômicos (OLIVEIRA, 2016).

3 CARACTERIZAÇÃO DO BRT

Os sistemas Bus Rapid Transit (BRT) ganharam popularidade em todo o mundo como uma alternativa econômica para investimentos ferroviários urbanos muito mais caros. Abreu (2019) menciona que os sistemas BRT baseados em ônibus de alta qualidade também atendem melhor aos padrões de assentamento de baixa densidade de muitos mercados suburbanos e cidades de pequeno a médio porte devido às vantagens inerentes de flexibilidade dos sistemas de pneus de borracha - o mesmo veículo que fornece serviços rápidos de transporte de linha em uma faixa exclusiva de ônibus ou via de ônibus pode se transformar em um veículo alimentador, coletando e distribuindo clientes nas ruas locais.

A implantação de sistemas BRT nas cidades brasileiras é, sem dúvida, um dos passos mais para que o transporte urbano de passageiros seja realmente eficiente e de acordo com as expectativas da população. Originalmente de baixa massa, referência de alto desempenho, qualidade internacional e de transporte BRT em Curitiba, reconhecidos como sistemas de alto desempenho, qualidade e custo. Hoje, as principais cidades do mundo utilizam o conceito de BRT como principal meio de transporte de massa como espinha dorsal das políticas de desenvolvimento urbano sustentável (ABREU, 2019).

Figura 1- BRT de Salvador, entre Lapa e Iguatemi.



Fonte: <https://www.mobilize.org.br/noticias/8175/licitacao-para-brt-de-salvador-entre-lapa-e-iguatemi-sai-em-junho.html>. Acesso em 2 maio 2022.

O BRT é definido pela primeira vez em um espectro de qualidades e custos de serviço. As tendências globais são revisadas em seguida, destacando as cidades e regiões do mundo com os sistemas mais extensos e avançados. As relações entre densidades urbanas e custo-efetividade do BRT são observadas (FETRANSPOR, 2013).

Os projetos e operações do sistema – em termos de vias de circulação, material circulante, configurações de rotas, estações, cobranças de tarifas e similares são então revisados. Isto é seguido por uma comparação do custo e desempenho do BRT em relação aos sistemas de transporte ferroviário urbano. Também são comparadas as informações sobre a relação custo-benefício dos sistemas ferroviários pesados, leves e BRT em relação às densidades urbanas (FETRANSPOR, 2013).

A implantação nas cidades brasileira visa promover proativamente o desenvolvimento urbano orientado ao trânsito perto das estações de BRT e ao longo dos corredores. Isto é seguido por discussões sobre os arranjos institucionais que foram introduzidos para gerenciar efetivamente os serviços de BRT. O relatório encerra com discussões sobre o futuro provável do BRT, dadas as projeções de crescimento global e outras agendas políticas urgentes no futuro próximo (ABREU, 2019).

Martins (2019) esclarece que, os sistemas BRT são redes onde os ônibus circulam em uma rede de faixas exclusivas com atributos especiais, como múltiplas posições de paradas nas estações, possibilidade de ultrapassagem, embarque nivelado, acessibilidade universal, veículos capacitivos, pagamento e controle fora do ônibus, bons espaços nas estações e sistemas de informação para os usuários e está integrado à política de uso do solo para melhorar substancialmente o desempenho do sistema de ônibus (*Ver figura 1*). Seus benefícios se

refletem na fluidez e na alta velocidade média comercial das operações e, conseqüentemente, na qualidade de vida do cliente, que passa a contar com um modo de transporte mais confortável, confiável e eficiente e também mais limpo e seguro do ponto de vista ambiental.

Observa-se que várias definições podem ser encontradas no BRT, mas todas enquadram o BRT como um sistema baseado em ônibus que imita as características de alta capacidade e alto desempenho dos sistemas ferroviários urbanos a um preço muito mais baixo. Curitiba, Brasil, é creditada com o BRT pioneiro e seu prefeito na época, Jaime Lerner, referiu-se ao sistema BRT da cidade como um “metrô de superfície” (MARTINS, 2019).

Seria, entretanto, um serviço de ônibus de alta qualidade com desempenho semelhante ao do metrô, mas a uma fração do custo. Em termos de qualidade de serviço e custos, então, o BRT é frequentemente visto como um meio termo entre os sistemas ferroviários urbanos e os tradicionais de ônibus. De certa forma, oferece o melhor dos dois mundos: a velocidade e confiabilidade do trilho, e a flexibilidade operacional e menor custo de um ônibus convencional (MARTINS, 2019).

Outros países latino-americanos, notadamente Colômbia e México, mas também Chile, Peru e Equador, seguiram o exemplo do Brasil. A América Latina é hoje o epicentro do movimento global de BRT. Um terço dos quilômetros de rota de BRT e quase dois terços (63%) dos passageiros estão na América Latina (ABREU, 2019).

De acordo com Bruna (2014) as frotas modernas de BRT apresentam ônibus de piso baixo e combustível limpo com portas maiores e mais largas do que os ônibus tradicionais, além de uma imagem ou marca exclusiva. O número de passageiros em balão e a necessidade de acomodar carregamentos rápidos e de grande volume fizeram com que ônibus articulados e biarticulados com várias portas se tornassem comuns. A autora supracitada ainda preconiza um mínimo de três portas para ônibus articulados e duas para ônibus regulares. Ao longo de corredores movimentados, veículos articulados de seção dupla e tripla podem transportar mais de 150 passageiros.

Pertinente enfatiza que, a rápida motorização e as condições de tráfego cada vez piores em muitas economias emergentes e cidades em rápido crescimento tornam os investimentos em sistemas de trânsito de alta capacidade e alto desempenho mais imperativos do que nunca. Preocupações crescentes sobre os impactos ambientais e fiscais de longo prazo da expansão dependente de carros, combinadas com iniciativas globais para reduzir drasticamente as emissões de carbono, favorecem ainda mais um mundo de serviços de trânsito expandidos (MARTINS, 2019).

Fatores como as emissões de diesel e o estigma social associado aos usuários dependentes do transporte público (e, portanto, de baixa renda) também prejudicam a imagem do transporte coletivo. Martins (2019) afirma que os sistemas de BRT de ponta com faixas exclusivas e com combustível limpo, no entanto, começam a imitar as características de serviço dos sistemas metroferroviários e, correspondentemente, têm o potencial de exercer impactos comparáveis na forma urbana para a sustentabilidade instituída legalmente.

À medida que os sistemas de BRT se expandem, a mobilidade e os benefícios ambientais podem acelerar devido aos efeitos da rede. Cada nova linha de BRT beneficia não apenas aqueles que moram, trabalham e viajam para o corredor recém-servido, mas também os moradores e trabalhadores dos corredores existentes que agora podem chegar a novos destinos.

Para Martins (2019) à medida que o BRT amadurece, novas tendências estão surgindo. Estes incluem: integração de serviços e tarifas de BRT com serviços de trânsito em toda a cidade, melhores maneiras de obter participação privada nas operações, maior apoio financeiro de governos nacionais, desenvolvimento de terras orientado para BRT e o crescimento de fabricantes de ônibus e fornecedores de tecnologia do Brasil.

4 INTERFERÊNCIAS AMBIENTAIS NA CONSTRUÇÃO DO BRT EM SALVADOR-BA

Salvador é uma metrópole nacional com mais de 2,6 milhões de habitantes, a maior cidade do Nordeste, a terceira mais populosa do Brasil e a oitava mais populosa da América Latina. A cidade tem uma área de 706,8 km². A economia de Salvador está amplamente associada ao setor de serviços (80% do total) (IBGE, 2010). Com uma frota de 656 mil veículos (DENATRAN, 2010), a cidade enfrenta problemas comuns às grandes cidades: trânsito lento, principalmente nos horários de pico. Com a expansão urbana e o crescimento populacional tanto na cidade de Salvador quanto nas demais cidades que compõem a região metropolitana, as necessidades de deslocamento dos habitantes aumentaram e o padrão de deslocamento urbano tornou-se mais complexo.

O atual Sistema de Transporte de Massa por Ônibus (STCO) é diversificado e possui diversos serviços para atender a demanda existente. São 18 empresas operando 2.371 veículos e 478 linhas. A cada mês, são feitas cerca de 37 milhões de viagens, o que corresponde a 18 milhões de quilômetros. O STCO inclui benefícios tarifários para estudantes (os estudantes pagam metade do preço da passagem) e gratificações para idosos e portadores de necessidades especiais (IBAHIA, 2021).

O objetivo da construção do sistema BRT é o desenho de corredores de transporte que sejam integrados à rede existente. De acordo com o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano (PDDU) da cidade, elaborado em 2008, a implantação de sistemas de corredores de transporte coletivo considerará o aumento da demanda ao longo do tempo, bem como a tecnologia adequada para atender a essa demanda (LIMA, 2018).

Ainda segundo Lima (2018), o projeto do sistema prevê a implantação de faixas exclusivas para transporte coletivo por ônibus à esquerda do fluxo de veículos, evitando assim conflitos com o uso do terreno limítrofe (ultrapassagens à direita, entrada e saída de estabelecimentos comerciais e residenciais, por exemplo). A implantação do sistema de corredores exclusivos para ônibus também contempla a substituição da atual frota de veículos por veículos de maior capacidade. Nesse sentido, explora-se o potencial da tecnologia de ônibus para atender corretamente as especificidades das condições do sistema viário.

Diante do mencionado, importante destaca que, a Lei nº 10.650/03 e a Resolução CONAMA nº 006/86 determinam que os dados e informações dos órgãos e entidades devem ser de acesso público e disponibilizado ao público em geral, e as licenças ambientais devem ser publicadas em qualquer uma de suas modalidades, incluindo pedidos de licenciamento. No entanto, no que diz respeito ao sigilo industrial, o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) tem seu acesso restrito.

Para obter a Licença de execução das obras do BRT na cidade do Salvador é necessário elaborar um Plano de Controle Ambiental (PCA), contendo projetos para minimizar os impactos ambientais negativos e maximizar os positivos, ambos identificados pelo EIA/RIMA.

O sistema prevê a otimização da operação nos corredores, com cobrança antecipada de tarifas, construção de estações com plataforma elevada e adoção de uma nova logística operando com serviço de linhas expressas e semiexpressas. Para atender a capital baiana e a cidade de Lauro de Freitas, projetos de Rede Integrada de Transporte (RIT) financiam investimentos no valor de R\$ 3,4 bilhões (IBAHIA, 2021).

Desse total, cerca de R\$ 680 milhões seriam aplicados na construção de terminais e mais de R\$ 2,2 bilhões em outras obras civis (pista paradas/conexão). Estima-se que a instalação de equipamentos de controle e bilhetagem consumiria R\$ 115 milhões, enquanto o investimento para compra da frota seria de R\$ 272 milhões. Os investimentos em Garagens, pátio de manutenção, logística e treinamento somariam mais de R\$ 105 milhões. Originalmente, o financiamento total para a implantação do RIT ocorreria por meio do PAC Mobilidade de Grandes Cidades do Governo Federal, que forneceria R\$ 2,4 bilhões. Cerca de R\$ 542 milhões também seriam aportados pelo governo estadual. A operadora privada do sistema contribuiria

com mais de R\$ 467 milhões. Estima-se que a implantação do sistema RIT exigiria desapropriações da ordem de R\$ 30 milhões (IBAHIA, 2021).

Tendo como premissa o incentivo à mobilidade também por modos não motorizados, está prevista a construção de ciclovias ao longo do corredor. A integração entre BRT e modal bicicleta ocorre por meio da construção de bicicletários em todos os terminais de integração. A expectativa de oferta de outros serviços públicos como internet sem fio e lojas nos terminais.

O sistema contará com um serviço de informações eletrônicas, com monitores nas estações informando a chegada e saída de veículos, principais serviços, tipos de integração e outras informações relevantes para a operação dos serviços de transporte o que consequentemente deflagra no meio ambiente em relação às estratégias de sustentabilidade foram agrupadas em sete categorias: gestão de resíduos, produção de resíduos, poluição sonora, poluição visual, poluição da água e do solo, consumo de energia e consumo de água (NEWS BA, 2019).

Desde 1934, mais de 130 publicações jurídicas do governo brasileiro relativas ao meio ambiente e seus mais diversos assuntos relacionados foram aprovadas e praticadas no direito brasileiro. É possível dizer que hoje no Brasil tanto a economia quanto a indústria estão entrando em uma era de maior consciência ambiental em que as políticas são protetoras e atentas a todos os processos que afetam, envolvem, exploram os recursos naturais, renováveis ou não renováveis; e descargas (ABREU, 2019).

Em poucas palavras, para iniciar, executar e expandir qualquer tipo de atividade é necessário estar licenciado de acordo com determinados requisitos legais. Para serem licenciadas indústrias e empreendimentos precisam passar por um processo obrigatório chamado Licenciamento Ambiental que, juntamente com a avaliação de impactos ambientais, é um dos instrumentos mais importantes da Política Nacional do Meio Ambiente brasileira.

Sob a responsabilidade da Transalvador, todos os corredores teriam a operação nas faixas medianas das estradas. Os corredores de BRT seriam para uso exclusivo de ônibus movidos a diesel e biodiesel. Neles operarão linhas expressas, semiexpressas e de parada. A frota usaria veículos articulados (NEWS BA, 2019).

A prioridade de circulação dos ônibus nos cruzamentos do corredor será feita por meio da implantação do controle de cruzamentos. O Centro de Controle e Monitoramento será responsável por controlar os horários de deslocamento nos terminais, fiscalizar a operação das linhas, entre outras atividades de fiscalização operacional. Estima-se que com a implantação dos corredores de BRT, os veículos terão velocidade de operação de 30 km/h, pois estarão em faixas exclusivas e sob controle informatizado. Isso representa um aumento considerável em

relação à velocidade atual (16km/h). Além disso, com a cobrança da tarifa antes do embarque, o tempo de espera dos veículos nas estações seria reduzido, o que contribuiria para aumentar ainda mais a eficiência do RIT.

Lima (2018) afirma que a forma de remuneração da operadora é a combinação de tarifa, com a implantação de uma Câmara de Compensação de Receitas e Créditos, que será responsável pela remuneração das operadoras. A tarifa não será subsidiada e toda a cobrança será privada. Está prevista a construção de estacionamentos integrados ao corredor de BRT, e a tarifa cobrada será baseada no valor da tarifa integrada conforme proposto pelo Plano Estadual de Meio Ambiente – PEMA.

A Lei nº 11.612, de 08 de outubro de 2009, que dispõe sobre a Política Estadual de Recursos Hídricos e o Sistema Estadual de Gerenciamento de Recursos Hídricos instituem que:

Art. 7º O Plano Estadual de Meio Ambiente - PEMA será elaborado em consonância com os princípios e as diretrizes da Política de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade, e incorporado ao Plano Plurianual do Estado, aperfeiçoando o sistema de planejamento estadual e inter-regional de recursos ambientais, bem como a integração de planos setoriais.

Art. 8º O PEMA deve contemplar as ações estratégicas do ponto de vista normativo, institucional e de monitoramento da qualidade ambiental que possibilitem a implantação da Política Ambiental do Estado.

Art. 9º O PEMA definirá os mecanismos institucionais necessários à gestão integrada e sustentável do meio ambiente, tendo como objetivos gerais:

- I - desenvolver mecanismos de integração das políticas ambientais com as políticas econômicas e sociais;
- II - desenvolver diretrizes para a elaboração e estruturação de políticas voltadas à gestão sustentável dos biomas baianos;
- III - desenvolver diretrizes para estabelecer parâmetros de qualidade ambiental (BAHIA, 2009, s/n).

Há uma preocupação com o índice de emissão de poluentes dos veículos. Assim, os veículos que irão operar no corredor utilizarão biodiesel e óleo diesel. Até o momento não há informações sobre o impacto ambiental que a implantação dos corredores causará, pois não foram realizados estudos específicos para verificar isso (Estudo de Impacto Ambiental).

Nesta perspectiva, o conceito formal de Licenciamento Ambiental estabelece que seja um processo administrativo pelo qual o órgão ambiental responsável por tais licenças fiscaliza a localização, instalação, expansão e operação de atividades que fazem uso de recursos naturais e que sejam consideradas efetiva ou potencialmente poluidoras ou atividades que de alguma forma possam causar degradação ambiental. O Licenciamento Ambiental considera aspectos legais e normativos, bem como as normas técnicas aplicáveis a cada caso (AGRA FILHO, 2016).

Observa-se que, a cidade de Salvador, o BRT, fará parte da integração para com o ônibus e o metrô, terá capacidade de transportar mais de 34 mil pessoas por hora, em horários de maior

circulação de pessoas. Os veículos empregados pelo sistema serão articulados com capacidade para 170 passageiros, as portas terão uma largura e comprimento máximo de 23 metros, com uma velocidade operante será de 25 a 40 km/h, amortizando efetivamente o tempo no transcorrer do percurso por dia.

Destaca-se que, a preocupação com os impactos ambientais foi elemento de maior prioridade por parte do poder público municipal. Das 154 árvores que serão removidas do canteiro central para a concretização da obra, mais de duas mil novas mudas serão plantadas, sendo 300 na região da Via Expressa e 1700 no entorno do modal do BRT, além do transplante de outras 169 árvores, sendo a maior parte destas serem reservadas no Parque da Cidade, o bairro do Itaigara (IBAHIA, 2021).

O processo de Licenciamento Ambiental é descentralizado. Isso significa que, de acordo com Antunes (2022) diversos aspectos, como o tipo de atividade envolvida, porte da infraestrutura, localização geográfica, tipo de operação, extensão dos impactos ambientais, entre outros, o próprio processo, fiscalização e concessão das licenças serão realizados por um órgão governamental em nível municipal, estadual ou federal¹. Ou seja, se a atividade for complexa e perigosa, altamente poluente e localizada na divisa de dois estados diferentes, o órgão que se encarregará de analisar os estudos ambientais frente ao direito à inexigibilidade da licença ambiental.

Algumas cidades possuem profissionais competentes e qualificados para emitir (ou negar) licenças em nível municipal. Caso o município não tenha expertise para lidar com o processo, ele será analisado em nível estadual. Por fim, se a atividade tiver impacto (negativo e positivo) em maior escala e envolver mais de uma cidade, mas ainda não for significativa o suficiente para afetar o país como um todo, o processo de licenciamento será feito em nível estadual (SÁNCHEZ, 2013).

No caso da BRT, necessitou-se que a Licença de Operação (LO) deve ser solicitada antes de iniciar a atividade proposta, pois esta licença dá permissão para iniciar a execução diária da atividade proposta. Para obter a LO, são exigidos diversos relatórios, descrevendo as medidas de mitigação ambiental, inclusive aquelas que não foram mencionadas ou não foram detalhadas com precisão durante o processo de Licença de Instalação. As visitas de inspeção podem ocorrer nesta fase. Esta Licença de Operação somente será concedida após a inspeção de todos os detalhes envolvidos com a atividade proposta e seu projeto (AGRA FILHO, 2016).

Nesta etapa buscou-se verificar se todos os requisitos exigidos pelo IBAMA e demais órgãos legais ambientais durante a Licença de Instalação, e também durante as licenças

anteriores, foram atendidos e como serão projetadas as medidas de mitigação. Esta licença é válida por um período de quatro a dez anos.

Destarte que, a Política Nacional do Meio Ambiente - PNMA estabeleceu o licenciamento ambiental como instrumento administrativo pelo qual o órgão de administração ambiental competente autoriza e estabelecem as condições, restrições e as medidas de controle ambiental que devem ser obedecidas pelo empresário, pessoa física ou jurídica, para localizar, instalar, expandir e operar empreendimento ou atividades que possam causar degradação ambiental (FARIAS 2018).

Ou seja, qualquer construção, instalação, ampliação, funcionamento de estabelecimentos e atividades que utilizem recursos ambientais efetivos ou potencialmente poluidores, ou capazes de causar degradação ambiental, deve ter licenciamento prévio pelo órgão público competente. De acordo com Lima (2018) a finalidade do Licenciamento no caso do BRT na cidade do Salvador é garantir a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar o desenvolvimento socioeconômico, a segurança nacional e a proteção da dignidade da vida humana.

O Regulamento da Lei nº 10.431, de 20 de dezembro de 2006, que instituiu a Política de Meio Ambiente e de Proteção à Biodiversidade do Estado da Bahia dispõe que:

A regularização ambiental no Estado da Bahia é de responsabilidade do Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos (INEMA), órgão executor da Política Estadual de Meio Ambiente. A Lei Estadual nº 10.431/2006, posteriormente alterada pela Lei 12.377 de 28 de dezembro de 2011 estabelece competências, critérios e diretrizes relacionados à regularização ambiental no estado da Bahia e a melhoria dos instrumentos de controle ambiental (licença, fiscalização e monitoramento) (BAHIA, 2006, s/n).

Ressalta-se que também existem outros estudos que abordam os aspectos ambientais que também podem se configurar como subsídio para a análise da licença exigida, como o Relatório de Controle Ambiental (RCA) e o Plano de Ação de Emergência (PAE), entre outros.

Para mitigar os efeitos negativos dos projetos de BRT discutidos, é importante que novos projetos adotem metas orientadas para acessibilidade de transporte e equidade coordenada com políticas de habitação social e ambiental sob s aspectos que permeiam o direito à inexistência da licença ambiental. Em outras palavras, os supostos benefícios do BRT em termos de promoção de densificação linear e descentralização no desenvolvimento urbano não podem ser facilmente alcançados simplesmente com investimentos em transporte de massa. Além disso, Salvador ilustra que mesmo um caso bem-sucedido de coordenação entre políticas

de uso do solo e investimentos em transporte de massa em alguns corredores de BRT não é suficiente para promover a mobilidade urbana de modo equitativo.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente pesquisa teve como tema o direito a licença ambiental frente à mobilidade urbana e seus impactos a partir do BRT na cidade do Salvador. No que se refere ao direito ambiental, a Constituição da República Federativa de 1988 estabelece uma estrutura verticalizada quanto à distribuição das competências legislativas: da União aos Estados e destes aos Municípios. Assim, as leis federais serão sempre mais genéricas e abstratas que as estaduais, e estas, por sua vez, são mais genéricas que as municipais.

Verificou-se que as leis estaduais ambientais de caráter específico ou complementar devem obedecer às diretrizes e princípios estabelecidos pelas disposições mais gerais. Nesse contexto, a Lei Federal nº 6.938/1981 instituiu a “Política Nacional do Meio Ambiente” e tornou obrigatório o licenciamento ambiental em todo o território nacional para atividades que possam causar poluição ou degradação ambiental.

Embora a legislação que determina o licenciamento seja de nível federal, tais licenças geralmente são emitidas por órgãos ambientais estaduais e, portanto, estão sujeitas a leis e regulamentos estaduais. Assim, um projeto no Estado da Bahia pode ter requisitos substancialmente diferentes de um projeto similar no Estado do Paraná, por exemplo.

O impacto ambiental causado pela construção do BRT tem levado a uma maior atenção na adoção de estratégias de sustentabilidade nos últimos anos. Embora o assunto já seja ainda pouco abordado no meio acadêmico, há uma lacuna na aplicação dos princípios da sustentabilidade e da inexigibilidade da licença ambiental frente à mobilidade urbana e seus impactos. A dificuldade de aplicar estratégias sustentáveis pode ser ainda mais significativa na viabilidade de desenvolvimento e fora dos grandes centros urbanos. É necessário ter uma compreensão das atuais práticas de sustentabilidade adotadas pelos gestores da construção civil.

O presente estudo buscou, por meio de pesquisas documentais, abordar sobre as normas relativas à licença ambiental frente à observância e vigilância da mobilidade urbana e seus impactos a partir do BRT na cidade do Salvador. Os resultados mostraram uma inconsistência entre a compreensão da importância das práticas sustentáveis e as práticas atuais utilizadas no processo de execução da obra de BRT.

Verificou-se que as estratégias de sustentabilidade foram agrupadas em sete categorias: gestão de resíduos, produção de resíduos, poluição sonora, poluição visual, poluição da água e

do solo, consumo de energia e consumo de água. Cada categoria tinha algumas estratégias, mas os respondentes podiam acrescentar outra, se necessários.

Este trabalho pode contribuir para difundir conceitos e endossar a aplicação da construção sustentável sob a égide do licenciamento ambiental vigente no cenário brasileiro, faz-se imprescindível que o ato normativo em relação ao segmento econômico a uma atividade específica de assegurar a compatibilidade com o ordenamento jurídico.

As recomendações deste artigo podem subsidiar o processo de tomada de decisão da licença ambiental frente à mobilidade urbana e dos impactos a partir da execução da BRT na cidade do Salvador e incentivar a adoção de estratégias sustentáveis. Além disso, futuros estudos desta abordagem e sobre a adoção de princípios de sustentabilidade podem ser comparados com os resultados aqui apresentados. Essa comparação pode complementar a contribuição do estudo e esclarecer ainda mais o panorama da sustentabilidade conforme institui o licenciamento ambiental na esfera Federal e Estadual.

REFERÊNCIAS

ABREU, Vandr . **Obra do BRT ainda deve plantar 11 mil árvores na regi  o do corredor em Goi Ânia.** Jornal O Popular (online). 10 de Abril de 2019. Disponível em: www.opopular.com.br/noticias. Acesso em 02 maio 2022.

AGRA FILHO, Severino Soares. **Os Estudos de Impactos Ambientais no Brasil: uma an  lise de sua efetividade.** Disserta  o (Mestrado). Rio de Janeiro: Universidade Federal, 2016. Disponível em: X .Acesso em: 25 abr. 2022.

ANTUNES, Paulo de Bessa. **Direito Ambiental.** 7^a ed. revista, ampliada e atualizada. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2015. Disponível em: X .Acesso em: 25 abr. 2022.

BAHIA, **Lei n é 10.431, de 20 de dezembro de 2006,** que instituiu a Política de Meio Ambiente e de Prote  o à Biodiversidade do Estado da Bahia, 2006.

_____. **Lei n é 11.612,** de 08 de outubro de 2009, que disp  e sobre a Política Estadual de Recursos Hídricos e o Sistema Estadual de Gerenciamento de Recursos Hídricos, 2009.

BRASIL. **Resolu  o n é 001, de 23 de janeiro de 1986.** Estabelece defini ões, responsabilidades, critérios b  sicos e diretrizes gerais pra uso e implementa  o da Avalia  o de Impacto Ambiental como um dos instrumentos da Política Nacional do Meio Ambiente.

Legislação de Direito Administrativo. Legislação de Direito Ambiental e Constituição Federal, São Paulo: Rideel, 2003. Disponível em: X .Acesso em: 25 abr. 2022.

_____. **Resolução nº 237, de 19 de dezembro de 1997.** Legislação de Direito Administrativo. Legislação de Direito Ambiental e Constituição Federal, São Paulo: Rideel, 2003. Disponível em: X .Acesso em: 25 abr. 2022.

_____. **Resolução CONSEMA 13 de 21 de dezembro de 2012.** Disponível em: <<http://www.abetre.org.br/biblioteca/publicacoes/publicacoesabetre/ResoluoCONSEMAN13retificada.pdf>>. Acessado em 19 de jul. 2016.

BRT - Prefeitura de Salvador: Mais rápido. Menos trânsito. Entenda o BRT, [S. 1.], 2019. Disponível em: <http://brt.salvador.ba.gov.br/> Acesso em: 23 abril 2022.

FARIAS, Paulo José Leite. **Competência federativa e proteção ambiental.** Porto Alegre: Fabris, 2018.

FETRANSPOR, BRT **Transoeste:** transformando o conceito de transporte público. Rio de Janeiro, 2013.

IBAHIA. Trânsito e transporte público na Av. ACM passarão por alterações esta semana: as alterações são para atender as necessidades das obras do primeiro trecho do BRT. Obras do BRT, [S. 1.], 28 jan. 2020. Disponível em: <HTTPS://www.ibahia.com/salvador/detalhe/noticia/transito-e-transporte-publico-na-av-acm-pas-sara-o-por-alteracoes-esta-semana/> Acesso em: 22 abril 2022.

MACHADO, Paulo Affonso Leme. **Regulamentação de Estudo de Impacto Ambiental.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1986.

MUKAI, Toshio. **Direito Urbano e Ambiental.** Editora Fórum. 3ª ed. Belo Horizonte, 2016.

NEWS BA: A partir do próximo dia 31, a Avenida Antônio Carlos Magalhães passará por novas alterações de tráfego em razão do andamento das obras do BRT. Obras do BRT Salvador vão modificar tráfego na Av. ACM, [S. 1.], 2019. Disponível em: <https://newsba.com.br/2019/08/22/obras-do-brt-salvador-va-modificar-trafego-na-av-acm/> Acesso em: 22 março 2022.

OLIVEIRA, Antônio Inagê Assis. Avaliação de Impacto Ambiental X Estudo de Impacto Ambiental. **Revista de Direito Ambiental**, São Paulo: Revista dos Tribunais, Ano 05, nº 17, Jan-Mar. 2000. Disponível em: X .Acesso em: 25 abr. 2022.

SÁNCHEZ, L. E.. **Avaliação de impacto ambiental: conceitos e métodos.** 2. ed. rev. e atual. [S. 1.]: Oficina de Textos, 2013. Disponível em: X .Acesso em: 25 abr. 2022.

SIRVINSKAS, Luís Paulo. **Manual do Direito Ambiental.** Editora Saraiva. 5ª Ed. revisada e atualizada. São Paulo, 2017.