

Agilização do licenciamento ambiental

Na década perdida dos anos 1980, quando a atividade econômica estagnou, as universidades passaram a despejar profissionais no mercado de trabalho sem que a economia real pudesse absorvê-los. Muitos se engajaram em instituições dedicadas à defesa do meio ambiente. Graças a esse “acidente de percurso”, o pensamento dominante no Brasil sobre o desenvolvimento mudou para melhor, cessando de aceitar obras com alto custo socioambiental.

Porém o pêndulo foi longe demais. Ao longo das décadas subsequentes, criou-se uma legislação ambiental complexa, que dificulta a implementação de projetos essenciais para o desenvolvimento do país. Em vez de submeter ao pente fino apenas os empreendimentos potencialmente deletérios, todos passaram a ser submetidos a muita burocracia. Inclusive os obviamente benéficos. Por exemplo, os de saneamento. Organizações não governamentais e empresas ligadas ao licenciamento floresceram à custa de desnecessário encarecimento, ou mesmo impedimento, da infraestrutura necessária para elevar a produtividade do país.

Para forçar o pêndulo de volta ao ponto de equilíbrio, o Senado recém aprovou o projeto de lei de licenciamento ambiental (PL 2159/2021), que agora volta à Câmara dos Deputados, onde se originou, mais de 20 anos atrás. Se for aprovado, finalmente o artigo 225 da Constituição estará regulamentado por uma lei geral e o Supremo Tribunal Federal ficará dispensado de preencher o correspondente vácuo legislativo.

Entre outras novidades, o PL cria a Licença por Adesão e Compromisso – LAC, aplicável a empreendimentos de pequeno e médio porte, inclusive de saneamento. Nesses casos, o empreendedor declarará as informações básicas sobre a obra, que serão verificadas por amostragem pela entidade ambiental, semelhantemente ao que ocorre no controle de processos industriais.

O PL retira o poder de veto do ICMBio, da Funai e do Iphan, obedecendo a lógica de que não faz sentido aprovar ou desaprovar licenciamentos considerando isoladamente apenas alguma ótica setorial. É preciso decidir considerando conjuntamente as óticas ambiental, indígena, histórica, econômica e energética.

Os empreendimentos necessários à segurança energética terão prioridade. Sem aumentar as equipes das entidades de licenciamento, que estarão dispensadas da análise de projetos de pequeno porte (a maioria), será possível considerar não apenas os impactos locais dos projetos de grande porte, em geral negativos, mas também os impactos nas escalas nacional e global, em geral positivos. Por exemplo, a diminuição de cortes na produção de eletricidade por indisponibilidade de linhas de transmissão e a relevância da geração hidroelétrica para a diminuição de emissão de gases de efeito estufa, em atuação complementar à geração eólica e solar.

O PL também elimina a possibilidade da penalização de servidores públicos que, de boa-fé, tenham aprovado algum licenciamento posteriormente questionado na Justiça. Trata-se de uma espada sobre a cabeça dos servidores que induz à protelação de decisões. Um fenômeno conhecido na administração pública como “apagão das canetas”. A mesma providência foi corretamente incluída em outro projeto de lei, sobre parcerias-público-privadas, recentemente aprovado na Câmara dos Deputados.

Agilização do licenciamento ambiental

Legislação atual dificulta projetos essenciais para o desenvolvimento

Jerson Kelman

Engenheiro, foi professor da Coppe-UFRI e dirigente de ANA, Aneel, Light, Enersul e Sabesp

Na década perdida dos anos 1980, quando a atividade econômica estagnou, as universidades passaram a despejar profissionais no mercado de trabalho sem que a economia real pudesse absorvê-los. Muitos se engajaram em instituições dedicadas à defesa do meio ambiente. Graças a esse "acidente de percurso", o pensamento dominante no Brasil sobre o desenvolvimento mudou para melhor, cessando de aceitar obras com alto custo socioambiental.

Porém o pêndulo foi longe demais. Ao longo das décadas subsequentes, criou-se uma legislação ambiental complexa, que dificulta a implementação de projetos essenciais para o desenvolvimento do país. Em vez de submeter ao pente-fino apenas os empreendimentos potencialmente deletérios, todos passaram a ser submetidos a muita burocracia. Inclusive os obviamente benéficos. Por exemplo, os de saneamento. Organizações não governamentais e empresas ligadas ao licenciamento floresceram à custa de desnecessário encarecimento, ou mesmo impedimento, da infraestrutura necessária para elevar a produtividade do país.

Para forçar o pêndulo de volta ao ponto de equilíbrio, o Senado recém-aprovou o projeto de lei de licenciamento ambiental (PL 2.159/2021), que agora volta à Câmara dos Deputados, onde se originou, mais de 20 anos atrás. Se for aprovado, finalmente o artigo 222 da Constituição estará regulamentado por uma lei geral e o Supremo Tribunal Federal ficará dispensado de preencher o correspondente vácuo legislativo.

Entre outras novidades, o projeto cria a Licença por Adesão e Compromisso (LAC), aplicável a empreendimentos de pequeno e médio porte, inclusive de saneamento. Nesses casos, o empreendedor deve declarar as informações básicas sobre a obra, que serão verificadas por amostragem pela entidade ambiental, semelhantemente ao que ocorre no controle de processos industriais.

O projeto retira o poder de veto do ICMBio, da Funai e do Iphan, obedecendo à lógica de que não faz sentido aprovar ou desaprovar licenciamentos considerando isoladamente apenas alguma ótica setorial. É preciso decidir considerando conjuntamente as óticas ambiental, indígena, histórica, econômica e energética.

Os empreendimentos necessários à segurança energética terão prioridade. Sem aumentar as equipes das entidades de licenciamento, que estarão dispensadas da análise de projetos de pequeno porte (a maioria), será possível considerar não apenas os impactos locais dos projetos de grande porte, em geral negativos, mas também os impactos nas escalas nacional e global, em geral positivos. Por exemplo, a diminuição de cortes na produção de eletricidade por indisponibilidade de linhas de transmissão e a relevância da geração hidroelétrica para a diminuição de emissão de gases de efeito estufa, em atuação complementar à geração eólica e solar.

O projeto de lei também elimina a possibilidade da penalização de servidores públicos que, de boa-fé, tenham aprovado algum licenciamento posteriormente questionado na Justiça. Trata-se de uma espada sobre a cabeça dos servidores que induz à protelação de decisões. Um fenômeno conhecido na administração pública como "apagão das canetas". A mesma providência foi corretamente incluída em outro projeto de lei, sobre parcerias público-privadas, recentemente aprovado na Câmara dos Deputados.

O projeto elimina a possibilidade da penalização de servidores que, de boa-fé, tenham aprovado algum licenciamento posteriormente questionado na Justiça. Trata-se de uma espada sobre a cabeça dos servidores



O apresentador e humorista Jay Leno com seu Baker Electric na Califórnia. Maggie Shannon/The New York Times

Mais de um século depois, indústria automotiva teme nova derrocada dos elétricos

Com Trump e Congresso contra incentivos, analistas traçam paralelo com início do século 20, quando carros a combustão venceram o jogo

BURBANK (CALIFÓRNIA) | THE NEW YORKTIMES Mais de um século antes de a Tesla lançar seus primeiros carros, modelos como o Baker Electric Coupe e o Riker Electric Roadster já circulavam pelos EUA. Os veículos movidos a bateria eram tão populares que, por um tempo, cerca de um terço dos táxis de Nova York eram elétricos. Mas esses pioneiros começaram a perder espaço para uma nova geração de carros, como o Ford Modelo T, mais baratos e fáceis de reabastecer com combustíveis fósseis, que se popularizavam. Incentivada por subsídios fiscais federais nos anos 1920, a indústria do petróleo cresceu — e, com ela, os carros a gasolina.

Esse passado foi esquecido. Quase todos os primeiros elétricos desapareceram tão completamente que a maioria hoje nunca viu — e muitas nem sabem que existiram. Exemplos ainda estão em museus ou coleções privadas, como um Baker Electric totalmente restaurado guardado pelo comediante americano Jay Leno na Califórnia.

O antigo carro de Leno tem estrutura de madeira e rodas de borracha de 36 polegadas. Parece uma diligência, mas é movido por motores e baterias elétricas, como um Tesla Model Y ou Cadillac Lyriq. Ao rodar pelas ruas de Burbank, recentemente, arrancou sorrisos dos pedestres.

Apesar de parecer uma relíquia, o carro volta a ser relevante: os EUA podem estar prestes a repetir a história.

O governo Trump e parlamentares republicanos trabalham para frear o avanço dos elétricos, impor novos impostos e al-

terar políticas federais em favor da gasolina.

Estudiosos do setor veem paralelos entre a derrocada dos elétricos nos anos 1900 e os ataques atuais. Em ambas as épocas, esses carros enfrentaram resistência do mercado e entraves políticos. Um dos principais argumentos contra eles era a necessidade de recarga. "Carro elétrico é bom se você tem um guincho", ironizou Donald Trump em comício em Iowa, em outubro de 2023. Há um século, o acesso à eletricidade era uma barreira. Muitos americanos queriam explorar o país, mas áreas rurais e suburbanas não tinham rede elétrica.

Hoje, republicanos alegam que os elétricos não merecem subsídios fiscais e que a nova proposta só equilibra o jogo. Cem anos atrás, porém, o Congresso também interveio a favor do petróleo.

O domínio dos carros a combustão ampliou o acesso às vias e impulsionou a economia, mas também causou poluição urbana e se tornou um dos principais motores da crise climática.

Agora, o embate entre elétricos e a gasolina volta a ganhar força — e os elétricos podem estar em desvantagem, ao menos nos EUA.

Segundo a consultoria Rho Motion, as vendas de elétricos cresceram 35% na China e 25% na Europa nos quatro primeiros meses de 2025. Nos EUA, o avanço foi de apenas 11% no mesmo período, segundo a Kelley Blue Book.

Líderes republicanos propõem eliminar programas de gestão Biden voltados à promoção dos elétricos, como o crédito fiscal federal de US\$ 7,500. Também querem cobrar uma taxa anual de

US\$ 250 dos donos desses carros, para financiar obras rodoviárias.

Leno, ex-apresentador do Tonight Show, dirige ao menos uma vez por ano seu Baker Electric 1909 em Burbank. O carro tem velocidade máxima de 40 km/h e autonomia de 130 km. "Do que os homens gostam? Algo que faz barulho e explode", brincou Leno. "Por isso preferem a gasolina: eles assistam às crianças."

Segundo ele, os elétricos têm muitas vantagens: exigem pouca manutenção, são rápidos e podem ser recarregados em casa à noite, quando a eletricidade é mais barata.

A ideia de recarga doméstica não é nova. Os primeiros carregadores surgiram há um século, embora fossem grandes e assustadores. "Parecia uma máquina do laboratório do Dr. Frankenstein", disse Leslie Kendall, historiador do Petersen Automotive Museum, em Los Angeles.

Para ele, os elétricos poderiam ter prosperado, não fosse a falta de energia em muitas regiões, o tempo de recarga e o preço elevado. Um Modelo T custava US\$ 650 em 1908, ante US\$ 1,750 de um roadster elétrico.

"Você podia levar gasolina extra, mas não eletricidade", disse.

Richard Riker, neto do pioneiro Andrew L. Riker, lembrou o principal obstáculo identificado por seu avô e que persiste até hoje: "Não havia postos de recarga nas esquinhas, como ele dizia que precisava".

Durante a Presidência Biden, o Congresso destinou US\$ 7,5 bilhões (R\$ 42 bilhões) para instalar carregadores públicos. Trump interrompeu o programa.