



Melhorando o Processo de Contratação de Estudos Socioambientais em Projetos de Infraestrutura Terrestre

Fevereiro 2021



CLIMATE
POLICY
INITIATIVE



AUTORAS

Joana Chiavari

Diretora Associada, Direito e Governança do Clima, CPI/PUC-Rio

joana.chiavari@cpiglobal.org

Luiza Antonaccio

Analista Legal, Direito e Governança do Clima, CPI/PUC-Rio

Ana Cristina Barros

Consultora Sênior, CPI/PUC-Rio

AGRADECIMENTOS

Os autores agradecem a Natalie Hoover El Rashidy e Giovanna de Miranda, que atuaram como revisoras internas e fizeram um trabalho importante de edição. Ao Gabriel Cozendey pela contribuição sobre as tipologias de contratação pública. O design gráfico deste relatório foi feito por Meyrele Nascimento e Nina Oswald Vieira.

SOBRE O CPI

O Climate Policy Initiative (CPI) é uma organização com experiência na análise de políticas públicas e finanças. Nossa missão é contribuir para que governos, empresas e instituições financeiras possam impulsionar o crescimento econômico enquanto enfrentam mudanças do clima. Nossa visão é a de uma economia global sustentável, resiliente e inclusiva.

PALAVRAS-CHAVE

Contratação pública, Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), Estudo de Impacto Ambiental (EIA), Amazônia, Transporte terrestre, Transparência

CITAÇÃO SUGERIDA

Chiavari, Joana, Luiza Antonaccio e Ana Cristina Barros. *Melhorando o Processo de Contratação de Estudos Socioambientais em Projetos de Infraestrutura Terrestre no Brasil*. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2021.

CONTATO

contato.brasil@cpiglobal.org



INTRODUÇÃO

O governo brasileiro possui um amplo portfólio de projetos para mitigar o déficit de infraestrutura no país. Alguns desses empreendimentos estão localizados na Amazônia, maior floresta tropical do mundo e provedora de serviços ecossistêmicos essenciais para economia nacional. Considerando o papel ecológico vital dessa região, é imperativo mensurar os riscos socioambientais dos projetos de infraestrutura e avaliar em que medida são evitáveis ou mitigáveis. Nesse sentido, entender melhor os processos de contratação dos estudos socioambientais prévios à execução de projetos de infraestrutura é relevante para identificar gargalos e estratégias para que estes cheguem à fase de implementação com menos riscos e com maior qualidade.

Atualmente, os riscos socioambientais de projetos de infraestrutura terrestre são avaliados pelo poder público em dois momentos no ciclo de vida do projeto: nos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) e no Estudo de Impacto Ambiental (EIA). A qualidade dos EVTEA e do EIA é essencial para fundamentar o processo de tomada de decisão do governo sobre seguir em frente com um projeto e para garantir um sólido desenvolvimento do mesmo.

Neste relatório, pesquisadoras do Climate Policy Initiative/Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (CPI/PUC-Rio) fazem uma análise detalhada do processo de contratação pública de EVTEA e EIAs relativos a projetos de infraestrutura de transporte terrestre na Amazônia. Também recomendam formas de melhorar esses processos. O relatório revela falta de transparência e clareza no processo de contratação: não há critérios bem definidos em edital para a seleção, avaliação e aprovação dos estudos; o orçamento dos estudos nem sempre especifica como deve ser a alocação dos recursos e, quando especifica, a maior parte é alocada para estudos de diagnóstico. Este relatório identifica, ainda, a oportunidade de antecipar parte da análise dos riscos socioambientais para fases anteriores ao licenciamento ambiental no ciclo de vida do projeto, evitando que projetos inviáveis ou de baixa viabilidade cheguem à fase de licitação e abrindo espaço para a alocação do orçamento do EIA na avaliação de impacto propriamente dita e nas medidas de mitigação.

PRINCIPAIS ACHADOS

- A falta de transparência no processo de contratação pública impede o monitoramento pela sociedade civil sobre como os estudos socioambientais são selecionados, avaliados e aprovados.
- A falta de critérios claros nos editais de contratação dos EVTEA e EIA dificulta o entendimento mais aprofundado de como o orçamento é alocado para cada componente socioambiental dos estudos.
- A alocação de parte considerável do orçamento para a etapa de diagnóstico do EIA indica uma oportunidade de antecipar parte da análise para fases anteriores ao licenciamento ambiental no ciclo de vida do projeto.

RECOMENDAÇÕES

- Aumentar a transparência dos editais de contratação de EVTEA e EIA para esclarecer como os estudos são selecionados, avaliados e aprovados.
- Estabelecer nos editais de contratação de EVTEA e EIA como o orçamento deve ser alocado em cada item do estudo socioambiental com o objetivo de ser transparente quanto às prioridades da administração pública.
- Antecipar parte da análise de diagnóstico, atualmente concentrada no âmbito do EIA, para o EVTEA ou, idealmente, para uma nova fase de pré-viabilidade a ser instituída no ciclo de vida de projetos de infraestrutura, para desafogar o processo de licenciamento ambiental, garantir estudos mais robustos e proporcionar que os projetos cheguem à fase de implementação com maior qualidade.

REVISÃO DOS PROCESSOS DE CONTRATAÇÃO PÚBLICA DE ESTUDOS AMBIENTAIS

A realização de estudos socioambientais pelo governo pode ser assumida internamente pela própria administração pública ou pode ser feita através da contratação de entes privados. A contratação de entes privados para a realização desses estudos não pode ser realizada livremente, devendo obedecer aos critérios legais de acordo com o tipo de contratação que será realizado. Os quatro principais caminhos de contratação encontram-se descritos no Box 1 e ilustrados na Figura 1.

Os estudos contratados via Lei de Licitações, RDC e RCE – tais como estudos preliminares, relatórios parciais e relatórios completos – são pagos quando o produto é entregue. O contrato define o cronograma financeiro, sendo que o prazo para a administração pública fazer o pagamento começa a partir da apresentação da nota fiscal do produto.

Por outro lado, os estudos contratados via PMI são reembolsados. Ou seja, o edital estabelece um preço máximo que a administração pública está disposta a pagar pelos estudos; os entes privados apresentam os estudos já concluídos e a administração pública escolhe o estudo que atende melhor aos seus interesses. A administração pública também pode escolher mais de um estudo e combiná-los. Vale notar que o edital não esclarece os critérios usados pela administração pública para escolher os estudos finais a serem reembolsados.

BOX 1. CAMINHOS PARA A CONTRATAÇÃO DE ENTES PRIVADOS PARA A REALIZAÇÃO DE ESTUDOS SOCIOAMBIENTAIS

Licitação: o processo licitatório inicia-se com a publicação do edital, que deve, dentre outros, descrever as condições do serviço, o tipo exato de licitação e os critérios de julgamento das propostas (Lei Federal nº 8.666/1993). A licitação deve seguir uma das modalidades previstas: (i) concorrência, (ii) tomada de preços, (iii) convite, (iv) concurso ou (v) leilão/pregão. Os critérios de seleção das propostas podem ser: (i) de menor preço, (ii) de melhor técnica, (iii) de técnica e preço, ou (vi) melhor oferta. A licitação é usada para contratar desde projetos até serviços técnicos, sendo esses últimos o foco deste relatório.

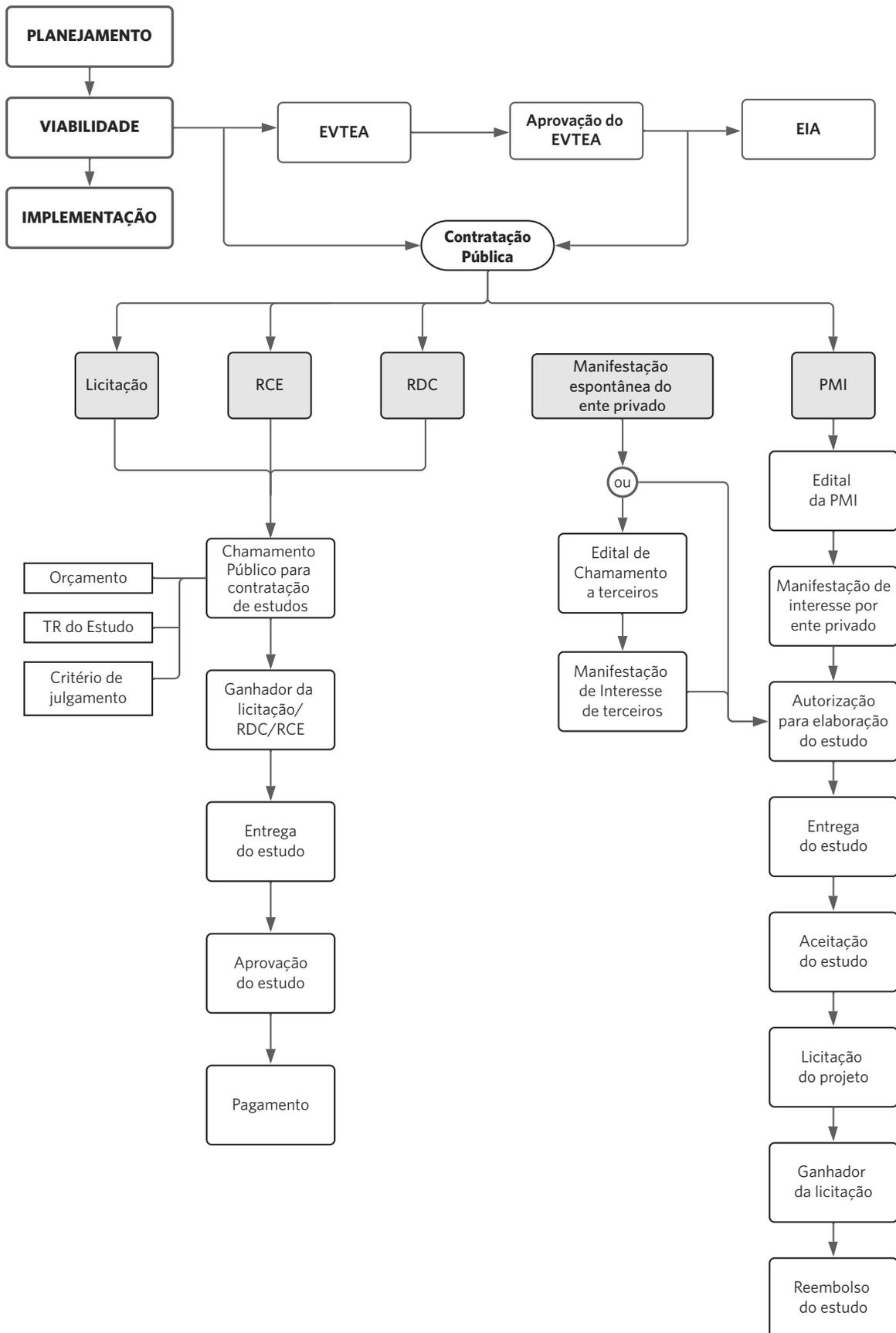
Os tipos de licitação e os critérios de julgamento podem estar correlacionados. Licitações de “serviços de natureza predominantemente intelectual, em especial na elaboração de projetos” deverão usar exclusivamente os critérios de seleção de “melhor técnica” ou “melhor técnica e preço”. As modalidades de licitação adequadas à aplicação desses critérios são a “concorrência” e a “tomada de preços”.

Regime Diferenciado de Contratação (RDC): é uma modalidade acelerada de licitação, inicialmente concebida para a realização de grandes eventos esportivos e que, posteriormente, teve seu escopo ampliado e passou a cobrir uma série de outros objetivos públicos, como a melhoria da infraestrutura logística (Lei Federal nº 12.462/2011). Os principais aspectos processuais e critérios de julgamento das propostas são semelhantes aos da Lei de Licitações; quando feita por RDC, a contratação de estudos socioambientais também tende a empregar os critérios de julgamento com base em “melhor técnica e preço”.

Regime de Contratação das Estatais (RCE): regime de licitações específico das empresas públicas e das sociedades de economia mista (Lei nº 3.303/2016). Tem escopo de aplicação amplo, para abarcar diversas necessidades das empresas e das sociedades a que se dirige. Em comparação com a lei geral de licitações (Lei nº 8666/1993), o RCE, assim como o RDC, procura promover maior eficiência para os procedimentos de contratação. No caso do RCE, essa eficiência é buscada por medidas como adequação de prazos, inversão de fases (em comparação com a lei geral de licitações), estabelecimento de fase recursal única, entre outras.

Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI): consiste em uma chamada pública para “projetos, levantamentos, investigações ou estudos” que visam embasar possíveis decisões governamentais em matéria de privatização ou parcerias público-privadas (Decreto Federal nº 8.428/2015). No processo de PMI, o edital descreve o empreendimento e as partes interessadas do setor privado apresentam projetos, levantamentos, investigações ou estudos sobre a forma de execução do mesmo. O governo então arbitra os valores de reembolso do estudo (EVTEA ou EIA) devidos aos vencedores da PMI e faz os reembolsos mediante a entrega do estudo.

Figura 1. Fluxograma de Contratação Pública



Fonte: Climate Policy Initiative

EDITAIS DE CONTRATAÇÃO DE EVTEA E EIAS DE PROJETOS DE TRANSPORTE TERRESTRE

CONTRATAÇÃO DE EVTEA

Pesquisadoras do CPI/PUC-Rio analisaram editais de contratação de EVTEA de concessões federais de transporte terrestre na Amazônia e identificaram que foram utilizados dois tipos de contratação: a licitação e a PMI. A Tabela 1 apresenta os projetos que têm editais de EVTEA disponíveis, o ano do edital e tipo de contratação definidos pelo governo, e os valores estabelecidos pelo governo para fins de pagamento (no caso de licitação) ou reembolso (no caso de PMI).

As pesquisadoras do CPI/PUC-Rio observaram falta de transparência e clareza nos dois tipos de contratação analisados.

Primeiramente, os editais não especificaram os produtos a serem entregues, o percentual do estudo a ser coberto pelo componente socioambiental ou os prazos de entrega. Portanto, não foi possível apurar o montante orçado para o componente socioambiental nos preços máximos mencionados na Tabela 1 nas duas modalidades de contratação.

Em segundo, os editais não são claros quanto aos critérios para avaliação e aprovação dos EVTEA pela administração pública. Pedidos de informação foram solicitados, via Lei de Acesso à Informação (LAI), e somente o projeto da ferrovia Ferrogrão apresentou uma justificativa sobre como a administração pública escolheu o estudo.¹

Em terceiro, nenhum dos editais de PMI sob análise justificou o preço máximo de reembolso, o que motivou a solicitação dessas informações via LAI. Somente a ferrovia Norte-Sul publicou o valor máximo a ser reembolsado através de um Comunicado Relevante (Comunicado Relevante 03/2014/CSF/MT). Por outro lado, nos casos de licitação, o preço de referência foi publicado no edital de contratação do estudo.

Por fim, ainda que com o esforço de acessar, via LAI, os valores máximos de reembolso, as pesquisadoras não conseguiram identificar a justificativa para os montantes definidos pelos editais. O mesmo ocorre nos preços de referência estabelecidos pelos editais de licitação.

¹ O estudo foi escolhido utilizando o método de Análise de Processo Hierarquizado, que possui o propósito de auxiliar em tomadas de decisão multicritério. Ver: Saaty, 1987.

Tabela 1. Projetos com Editais de Contratação de EVTEA

Infraestrutura	Ano do edital	Tipo de contratação	Valor máximo (PMI) ou preço de referência (licitação)*	Disponibilidade do valor máximo ou preço de referência
BR-364 (Rondonópolis/MT e Jataí/GO)	2014	PMI	R\$ 6.688.332,00	Solicitado via LAI
BR-163 (Sinop/MT e Miritituba/PA)	2014	PMI	R\$ 9.276.413,00	Solicitado via LAI
Ferrogrão (Sinop - Miritituba)	2014	PMI	R\$ 35.000,00 por km licitado	Solicitado via LAI
Norte-Sul (Açailândia - Barcarena)	2014	PMI	R\$ 30.000,00 por km licitado	Comunicado Relevante 03/2014/CSF/MT
Norte-Sul (Açailândia - Belém)	2010	Licitação	R\$ 3.789.859,00	Disponível no edital
FICO (Porto Velho - Vilhena)	2013	Licitação	R\$ 50.235.258,00	Disponível no edital
FICO (Uruaçu - Vilhena)	2009	Licitação	R\$ 17.690.756,00	Disponível no edital

*Valores sem correção monetária.

Fonte: Climate Policy Initiative

CONTRATAÇÃO DE EIA

A contratação pública de EIA não é comum no setor de transporte terrestre. Em geral, é o ente privado, ganhador da concessão do projeto, o responsável pela elaboração do EIA. No entanto, há casos em que o poder público assume essa responsabilidade.² Nesses casos, a administração contrata um ente particular para a elaboração do EIA.

Três dos nove estudos de caso de EIA analisados pelas pesquisadoras do CPI/PUC-Rio foram contratados pelo governo. Em dois desses casos, o governo contratou o EIA via RDC, e um via RCE, conforme indicado na Tabela 2.

Tabela 2. Projetos com Editais de Contratação de EIA

Infraestrutura	Ano do edital	Tipo de contratação	Valor máximo*
Ferrogrão (Sinop - Miritituba)	2019	RCE	R\$ 11.357.909,00
BR-153 (Aliança do Tocantins/TO - Anápolis/GO)	2013	RDC	Sigiloso
BR-364 (Comodoro/MT - Candeias do Jamari/RO)	2017	RDC	R\$ 8.714.910,00

*Valores sem correção monetária.

² Não há regra que determine quais são os casos em que o poder público assume a elaboração do EIA. Projetos qualificados pelo do Programa de Parcerias de Investimento são incentivados a iniciar o processo de licenciamento ambiental antes da licitação do projeto (Resolução 01/2016, art. 6). Normalmente, a responsabilidade pela elaboração do EIA é relacionada ao risco do projeto. Quanto maior o risco, maior a chance do poder público assumir a elaboração do EIA.

ANÁLISE DE CASOS - ORÇAMENTOS DA FERROVIA FERROGRÃO E DA RODOVIA BR-364

A análise de orçamento ajuda a entender as prioridades do governo nos estudos a serem contratados. Pesquisadoras do CPI/PUC-Rio analisaram dois orçamentos detalhados de EIAs de projetos na Amazônia: a ferrovia Ferrogrão e a rodovia BR-364.

A Tabela 3 revela que a maior parte do orçamento dos EIAs sob análise é destinada ao diagnóstico dos meios físico, socioeconômico e, especialmente, do meio biótico, representando 54% do orçamento do estudo da Ferrogrão e 57,6% do orçamento do EIA da BR-364.

Os itens relacionados à avaliação de impactos e à proposição de medidas socioambientais de mitigação, em contrapartida, representam apenas 6% dos orçamentos de ambos os casos.

Enquanto parte dos estudos de diagnóstico do EIA demanda a coleta de dados primários, com a necessidade de visitas de campo e geração de novo conhecimento, o que enseja um custo elevado, uma outra parte do diagnóstico pode ser realizada através de fontes secundárias. Essa parte, atualmente, realizada durante o EIA, pode ser antecipada para fases anteriores ao licenciamento ambiental, como durante o EVTEA ou, idealmente, numa fase ainda anterior, qual seja, a fase de pré-viabilidade.

Pesquisadores do CPI/PUC-Rio sugeriram a criação de uma nova fase no ciclo de vida de projetos de infraestrutura entre o planejamento e a análise de viabilidade. Essa nova fase de pré-viabilidade (Chiavari et al. 2020) atuaria como um filtro para garantir que apenas os projetos viáveis avencem, evitando uma passagem automática entre as fases de planejamento e viabilidade e aprimorando o processo de seleção e priorização de projetos. Essa proposta pode desafogar o licenciamento ambiental à medida em que nesta fase de pré-viabilidade é proposta uma análise de complexidade socioambiental, com base em informações de natureza secundária, para ajudar a definir a factibilidade de um projeto a partir de três eixos: governança do território, ambiental e social. Desta forma, abrir-se-ia espaço para a alocação do orçamento do EIA na avaliação de impacto propriamente dita e nas medidas de mitigação, o que pode levar a uma implementação de projetos de infraestrutura com menor impacto e com medidas de mitigação mais efetivas.

Tabela 3. Orçamentos dos EIAs

Nº	DESCRIÇÃO DO PRODUTO	FERROGRÃO (2019)		BR-364 (2017)	
		VALOR*	PERCENTUAL	VALOR*	PERCENTUAL
1	Relatório de planejamento das atividades	R\$ 113.579	1,0%	R\$ 86.021	1,2%
2	Relatório de reconhecimento de campo para estudos de fauna	R\$ 113.579	1,0%	R\$ 86.021	1,2%
3	Plano de trabalho de fauna para ACCTMB do IBAMA	R\$ 113.579	1,0%	R\$ 86.021	1,2%
4	Projeto de pesquisa arqueológica para portaria do IPHAN	R\$ 113.579	1,0%	R\$ 86.021	1,2%
5	Plano de trabalho indígena para elaboração dos estudos indígenas	R\$ 113.579	1,0%	0	0%
6	Caracterização do empreendimento	R\$ 227.158	2,0%	R\$ 86.021	1,2%
7	Diagnóstico do meio físico	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 430.106	6,0%
8	Diagnóstico do meio biótico - caracterização do ecossistema	R\$ 340.737	3,0%	R\$ 258.064	3,6%
9	Diagnóstico do meio biótico - caracterização da fauna	R\$ 795.053	7,0%	R\$ 430.106	6,0%
10	Diagnóstico do meio biótico - primeira campanha de fauna	R\$ 908.632	8,0%	R\$ 516.128	7,2%
11	Diagnóstico do meio biótico - segunda campanha de fauna	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 516.128	7,2%
12	Diagnóstico do meio biótico - terceira campanha de fauna	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 516.128	7,2%
13	Diagnóstico do meio biótico - quarta campanha de fauna	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 516.128	7,2%
14	Diagnóstico do meio socioeconômico	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 430.106	6,0%
15	Diagnóstico arqueológico	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 516.128	7,2%
16	Passivos ambientais	R\$ 227.158	2,0%	R\$ 172.042	2,4%
17	Síntese da situação ambiental da região, análise dos impactos ambientais e definição das áreas de influência do empreendimento, medidas mitigadoras, compensatórias e programas ambientais	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 344.085	4,8%
18	Alternativas tecnológicas e locais	R\$ 454.316	4,0%	R\$ 258.064	3,6%
19	Prognóstico ambiental, conclusão, bibliografia e glossário	R\$ 113.579	1,0%	R\$ 86.021	1,2%
20	Estudo de Impacto Ambiental (EIA)/ Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 516.127	7,2%
21	Realização de 1ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
22	Realização de 2ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
23	Realização de 3ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
24	Realização de 4ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
25	Realização de 5ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
26	Realização de 6ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
27	Realização de 7ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
28	Realização de 8ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
29	Realização de 9ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
30	Realização de 10ª audiência pública	R\$ 56.789	0,5%	0	0%
31	Estudo do componente indígena	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 516.128	7,2%
32	Estudo de avaliação do potencial malarígeno	R\$ 340.737	3,0%	R\$ 172.042	2,4%
33	Assessoramento técnico e obtenção da Licença Prévia	R\$ 681.474	6,0%	R\$ 516.128	7,2%
TOTAL		R\$ 11.357.895	100%	R\$ 7.139.764	100%

→ 57,6% (para produtos de diagnóstico)

→ 54,0% (para produtos de diagnóstico)

*Valores sem correção monetária.

 Produtos de diagnóstico

Fonte: Climate Policy Initiative com base nos dados dos editais de contratação de EIA da Ferrogrão (2019) e da BR-364 (2017)

CONCLUSÃO

Com base na análise dos editais e processo de contratação de EVTEA e EIAs de projetos de concessão de infraestrutura terrestre na Amazônia, as pesquisadoras do CPI/PUC-Rio apresentam três recomendações neste relatório que podem melhorar o processo de contratação pública de estudos socioambientais: (i) Definir com clareza os critérios adotados nos editais de contratação de EVTEA e EIA para a seleção, avaliação e aprovação dos estudos; (ii) Estabelecer nos editais de contratação dos estudos o valor orçado para cada componente socioambiental, dando mais transparência às prioridades da administração pública; (iii) Antecipar algumas das análises socioambientais atualmente concentradas no âmbito do EIA para a fase do EVTEA ou, idealmente, para a fase de pré-viabilidade, com o objetivo de desafogar o licenciamento ambiental, garantir estudos mais robustos e a implementação de projetos de maior qualidade.

REFERÊNCIAS

Chiavari, Joana et al. *Ciclo de vida de projetos de infraestrutura: do planejamento à viabilidade. Criação de nova fase pode elevar a qualidade dos projetos*. Rio de Janeiro: Climate Policy Initiative, 2020.

Comunicado Relevante 03/2014/CSF/MT. Ministério de Transportes. 28 de agosto de 2014.

Decreto Federal nº 8.428/2015. Secretaria-Geral. 2 de abril de 2015.

Lei Federal nº 8.666/1993. Casa Civil. 21 de junho de 1993.

Lei Federal nº 12.462/2011. Casa Civil. 4 de agosto de 2011.

Lei Federal nº 13.303/2016. Secretaria-Geral. 30 de junho de 2016.

Resolução nº 01/2016, art. 6. PPI. 13 de setembro de 2016.

Saaty, R.W. "The Analytic Hierarchy Process - What is it and How it is used". *Mathematical Modelling* 9, nº 3-5 (1987): 161-176.

ANEXO 1

PROCEDIMENTOS DE COLETA DE DADOS

Em um processo minucioso de coleta de dados, os pesquisadores do CPI/PUC-Rio identificaram o máximo possível de informações sobre todos os projetos de transporte terrestre na Amazônia, com foco nas concessões de ferrovias e rodovias federais.

As etapas a seguir descrevem a metodologia de coleta de dados adotada pelos pesquisadores.

1. Universo de dados:
 - a. Identificação de concessões e projetos de concessão de rodovias e ferrovias federais à iniciativa privada na Amazônia Legal desde 1989;
 - b. Coleta da documentação dos projetos, principalmente editais de EVTEA e Estudos de Impacto Ambiental EIAs.
2. Marco regulatório:
 - a. Listagem dos estatutos e regras gerais relativos aos procedimentos aplicáveis à contratação pública.
3. Análise:
 - a. Análise dos editais de contratação de estudos socioambientais, como foco em seus orçamentos e nos critérios para seleção, avaliação e aprovação dos estudos a serem contratados.

DISPONIBILIDADE DE DADOS

Os documentos que foram utilizados nesse relatório estão identificados na Tabela A1:

Tabela A1. Disponibilidade de Dados

	Infraestrutura	Edital para contratação de EVTEA	Edital para contratação de EIA	Status do projeto		
FERROVIAS	Ferrogrão	Sinop - Miritituba	✓	✓	Aprovado pelo TCU	
	Ferronorte	Cuiabá - Santarém	✓*	✗	Abandonado	
		Itiquira - Rondonópolis	✗	✗	Abandonado	
		Aparecida do Taboado - Rondonópolis	✗	✗	Implementado	
		Rondonópolis - Lucas do Rio Verde - Sorriso	✗	✗	Concedido, mas não implementado	
	FICO	Porto Velho - Vilhena	✓	✗	EVTEA em análise	
		Campinorte - Lucas do Rio Verde	✗	✗	Abandonado	
		Mara Rosa - Porto Velho	✗	✗	Concedido, mas não implementado	
		Uruaçu - Vilhena	✓	✗	Abandonado	
	Norte-Sul	Açailândia - Barcarena	✓	✗	EVTEA em elaboração	
		Estreito - Babaçulândia	✗	✗	Abandonado	
		Açailândia - Estrela D'Oeste	✗	✗	Abandonado	
		Porto Nacional - Estrela D'Oeste	✗	✗	Abandonado	
		Açailândia - Palmas	✗	✗	Implementado	
	Carajás	Pará - São Luiz	✗	✗	Implementado	
		RFSP	✗	✗	Implementado	
	RODOVIAS	BR-153	Aliança do Tocantins/TO - Anápolis/GO	✗	✓	Edital publicado
		BR-364	Rondonópolis/MT - Jataí/GO	✓	✗	Implementado
			Comodoro/MT - Candeias do Jamari/RO	✗	✗	Em fase de planejamento
		BR-163	Sinop/MT - Miritituba/PA	✓	✗	Em análise pelo TCU
Divisa MS/MT - Sinop/MT			✗	✗	Implementado	

*Processo administrativo ao invés do edital.

- ✓ Documento disponível
✗ Documento não disponível ou inexistente

- Planejamento
Viabilidade
Implementação

Fonte: Climate Policy Initiative

Devido à falta de dados sobre todos os projetos, a análise do processo de contratação teve como foco os projetos que publicaram editais relativos a contratação de seus estudos, especificamente:

- Ferrogrão
- Ferronorte
- FICO (Porto Velho - Vilhena)
- FICO (Uruaçu - Vilhena)
- Norte-Sul (Açailândia - Barcarena)
- BR-153
- BR-163/230/Miritituba
- BR-364
- BR-364/MT/RO

Conforme mostra a Tabela A1, nem todos os projetos acima contam com editais de EVTEA e EIA e, portanto, a análise desses projetos foi feita separadamente daqueles que dispõem de edital de EVTEA e daqueles que dispõem de edital de EIA.

Além disso, nos casos de ausência de documentos ou informações relevantes, os pesquisadores do CPI/PUC-Rio encaminharam solicitações oficiais, no âmbito da LAI, a um ou mais dos órgãos de governo mencionados acima. A tabela A2 traz detalhes das solicitações feitas com respaldo na LAI.

Tabela A2. Documentos Solicitados via LAI

Infraestrutura	Informação solicitada	Órgãos governamentais
BR-163/230/MT/PA	Documento que define o preço máximo de reembolso dos EVTEA; Aprovação e relatório final da PMI.	Ministério da Infraestrutura
BR-364/060/MT/GO	Documento que define o preço máximo de reembolso dos EVTEA; Aprovação e relatório final da PMI.	Ministério da Infraestrutura
Ferrogrão	Documento que define o preço máximo de reembolso dos EVTEA; Aprovação e relatório final da PMI.	Ministério da Infraestrutura

Fonte: *Climate Policy Initiative*