



**GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**

1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM.

Brasília/DF.
29 de Maio de 2015.

(Transcrição ipsis verbis)
Empresa ProIXL Estenotipia

1 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – ... O lado jurídico de todas
2 as nossas matérias. E também Denise, que eu não tinha cumprimentado ainda, a
3 Denise, de Goiás. Tudo bem Denise? O setor florestal e a CNI já tinha falado, com
4 o Mário e não tinha cumprimentado vocês. Nós estamos só aguardando porque o
5 nosso único ponto de pauta e objeto dessa convocação extraordinária está ligado
6 à Secretaria de Aviação Civil, cujo representante, por um problema de trânsito
7 está chegando, razão desse atraso. Eu já pedi para servir um biscoitinho com café
8 de novo para ver se nós matamos da melhor forma esse tempinho.

9
10
11 *(Pausa)*
12
13

14 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Bom, podemos então dar
15 início aos nossos trabalhos. Bom dia a quem não tinha cumprimentado. E o
16 Eduardo, bem-vindo. Nós estamos convocando esta Reunião Extraordinária do
17 Cipam para deliberar aqui, para que o Cipam de acordo com as suas atribuições
18 regimentais examine a admissibilidade de um requerimento de urgência de uma
19 matéria que entrou na última reunião do Conama, foi apresentada de acordo com
20 todas as exigências e apoio dos Conselheiros, assinado com as assinaturas, em
21 regime de urgência pela Secretaria de Aviação Civil. Desculpe gente, isso aqui
22 acontece, eu me distraí e não desliguei a tempo. Então, esse é o objeto da nossa
23 reunião de hoje. A matéria é uma proposta de Resolução sobre licenciamento
24 ambiental de aeroportos regionais, o proponente é a Secretaria de Aviação Civil
25 da Presidência da República. Esse assunto vem ao Conama, a proposta de
26 Resolução vem apresentada ao Conama em regime de urgência, dado a grande
27 importância e o interesse nacional sobre esse assunto, é um assunto que já
28 tramita no Governo há alguns anos, tem a ver com promover, integrar o País,
29 promover a acessibilidade à populações, que é um País de dimensões
30 continentais que tem populações absolutamente isoladas, como na Região da
31 Amazônia. Então, isso trará grande ganho para a integração nacional, para a, quer
32 dizer, trazendo para a aviação civil para colocar aeroportos em todas as regiões
33 do País, no interior, melhorando turismo, desenvolvimento e, sobretudo, o acesso
34 da população para sair dessas localidades para a saúde, para atendimentos,
35 enfim, é de grande interesse nacional, o projeto. Eu vou passar, então, por favor,
36 ao Eduardo, o nosso Conselheiro para que faça uma exposição sobre a matéria.
37 Lembrando aos senhores que cabe ao Cipam determinar aqui, decidir sobre o
38 mérito, sobre o mérito não, sobre a admissibilidade da matéria e nesse caso
39 encaminharemos, então, à Câmara Técnica. Eu recebi aqui, desculpa Eduardo, eu
40 estava... Nós recebemos na mesa aqui ao chegarmos um pedido de informação
41 dos nossos Conselheiros das ONGs, que representam as ONGs. E esse pedido
42 de informação, na essência ele questiona porque nós convocamos a Câmara
43 Técnica para segunda-feira, logo segunda e terça-feira quando de acordo com o
44 entendimento deles e que está escrito no nosso Regimento deveria ter em prazo

45 de 5 dias. Nós, então, eu acabei de conversar com os nossos Conselheiros
46 dizendo o seguinte: aqui primeiro nós convocamos a Câmara Técnica e o Cipam
47 dentro do prazo regimental, com 5 dias de antecedência. A matéria aqui ela é
48 examinada do ponto de vista de admissibilidade para... Se ela tem a ver, se essa
49 matéria é da competência do Conama, nós não entramos no mérito da discussão.
50 O mérito do assunto é examinado na Câmara Técnica. Se por acaso se entender
51 que essa matéria não é de competência do Conama. Então, ela não sairá daqui.
52 Em saindo daqui ela vai quanto ao mérito ser examinada na Câmara Técnica.
53 Então, eu conversei com os Conselheiros e faço um apelo de que colaborem
54 conosco nessa reunião e que participem da Câmara Técnica onde qualquer
55 questão relativa ao mérito da proposta de licenciamento será levantada,
56 devidamente debatida. Eu peço então a concordância dos senhores para nós
57 continuarmos com esta reunião. Tenho?

58
59

60 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Prezada Regina, seria interessante que
61 houvesse então um entendimento de todos os Conselheiros sobre a... Se o ato em
62 si não é e não causará alguma contrariedade regimental. Senão, se não, se não
63 vai causar, não está incorrendo em nenhum erro ou despropósito, eu como
64 representando da Ecotrópica, na verdade, eu sou suplente e pertença a uma outra
65 cidade de Santa Catarina, a Ecotrópica é de Mato Grosso, eu também concordo
66 para que nós discutamos até porque nós temos titularidade na Câmara Técnica de
67 Controle Ambiental.

68
69

70 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Muito bem. Muito obrigada,
71 então. É o seguinte, eu vou passar à Adriana quantos aos aspectos de regimento,
72 embora nós tenhamos esclarecido, isso é claro, nós não estamos de maneira
73 nenhuma deixando de atender aos artigos e ao que está determinado no nosso
74 Regimento Interno. De qualquer forma eu passo à Adriana para as explicações de
75 mais específicas.

76
77

78 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA)** – Bom dia a
79 todos. Tadeu, existe um outro questionamento aqui no ofício que vocês enviaram
80 que era quanto à justificativa apresentada pela Secretaria de aviação civil para
81 entrada da matéria no Conama. A Secretaria-Executiva do Conama entendeu que
82 estava atendido aqui no art. 12, que vocês citam, que diz que o proponente tem
83 que apresentar junto com a sua proposta uma série de explicações e de requisitos
84 no que se espera com essa matéria. Evidentemente essa foi uma avaliação de
85 Departamento de Apoio ao Conama. Então, cabe aos senhores aqui esclarecerem
86 melhor e ver se a matéria está pronta para iniciar a sua tramitação na Câmara de
87 Controle Ambiental. Então, a matéria aqui tem que ser esmiuçada do ponto de
88 vista da relevância dela para o Conama, a competência do Conama para decidir
89 sobre isso. E se estão suficientemente esclarecidos os impactos que se espera

90 dessa matéria, bem como alguns outros requisitos do art. 12. Então, quando está
91 colocado aqui no ofício que não estaria cumprido esse art. 12, no nosso
92 entendimento está. Agora, a função aqui dos senhores seria exatamente
93 questionar mais de modo que isso fique claro e que os senhores possam votar
94 sobre esse trâmite da matéria.

95

96

97 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA)** – Então,
98 muito bem. Ivens, Por gentileza.

99

100

101 **O SR. IVENS LÚCIO DO AMARAL DRUMOND (Abema/GDF)** – Bom dia. Ivens,
102 eu estou aqui pela Abema, Governo do Distrito Federal. É só um questionamento
103 do ponto de vista da conveniência e oportunidade do ponto de vista do poder
104 público. Nós da Abema já estamos fazendo seminários regionais para discussão
105 da revisão da 237 e da 01, Resolução número 1. E aí eu pergunto da conveniência
106 e oportunidade de nós estarmos colocando na pauta do Conama uma
107 simplificação de um procedimento de licença ambiental, tendo em vista que isso
108 possa vir a ser discutido nessa discussão mais ampla da revisão do licenciamento
109 ambiental como um todo. Então, é só porque eu confesso também que eu sei que
110 nós estamos fazendo essa discussão, pela Abema, e se não seria uma
111 duplicidade de trabalhos. Se nós não podemos estar levando isso para...

112

113

114 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Eu gostaria de... Depois o
115 Eduardo vai responder, mas depois o Eduardo, pelo Ministério vai te afirmar, o
116 seguinte: esse assunto tramita há longo tempo, inclusive na Abema. Em 2013 foi
117 objeto de uma reunião da Abema, foi feita uma apresentação desse programa de
118 aviação regional para todos os Secretários de Meio Ambiente do Brasil na Abema,
119 numa reunião específica, quando ainda estava na fase de elaboração dos projetos
120 executivos e ainda não tinha licenciamento. Bom, e foi feito para mostrar a
121 importância desse projeto a todos os Estados, para o País como um todo, aos
122 Secretários de Meio Ambiente, a quem depois caberia o licenciamento. Depois
123 disso houve uma reunião com a Ministra de Meio Ambiente, com todos os
124 Secretários de Agricultura, todos os Secretários de Meio Ambiente, e o Ministro
125 Chefe da Secretaria de Aviação Civil e a Ministra Kátia Abreu, era uma pauta
126 ampla onde esse assunto foi levado. E feito em apresentação pelo Ministro Eliseu
127 Padilha, para todos os Secretários de Meio Ambiente mostrando a importância
128 estratégica desse projeto que se insere como um projeto prioritário no Governo,
129 para ampliar a inserção social, a integração do território e melhorias econômicas e
130 sociais em situação deste País. Então, foi feito esse evento. Na sequência, é que
131 então, foi apresentado várias reuniões foram feitas, os Secretários todos se
132 manifestaram e a Abema tem ciência plena desse assunto. Plena. Então, eu
133 queria, o senhor é um Conselheiro novo, mas eu não só já estive na Abema como
134 Secretária Executiva, como sou Secretária acompanho esse assunto porque eu

135 sou responsável pela articulação institucional. Então, é um assunto de pleno
136 conhecimento da Abema e da importância de nós darmos um tratamento como
137 demos em outras situações, a situações nacionais, porque eu estou me
138 antecipando aqui um pouquinho, mas o Conselheiro tem todas as condições de
139 fazer essa apresentação, mas só querendo lhe dizer do ponto de vista
140 institucional. Então, esse é um assunto que é do pleno conhecimento da Abema, a
141 importância de nós trabalharmos essa Resolução.

142

143

144 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA)** – Regina, eu
145 gostaria de fazer ainda um outro acréscimo, Tadeu e Paulo Henrique,
146 especialmente a vocês, o ofício então recebido pela mesa agora contém ainda um
147 outro questionamento que eu gostaria de colocar para todos para apreciação do
148 argumento levantado quanto ao parecer do Ibama. Então, explicando um pouco
149 melhor para todo mundo. A Lei 6938/81 diz que o Ibama é que tem competência
150 para apresentar qualquer matéria relativa a licenciamento ambiental. Essa lei foi
151 feita anterior à 88, à Constituição Federal que deu a descentralização dos art. 23 e
152 24, da matéria ambiental. Então, de modo a entender a Lei 6.938 à luz da
153 Constituição, o entendimento doutrinário construído, até com respaldo do Ministro
154 Herman Benjamin e etc., é de que qualquer Conselheiro do Conama tem
155 competência para apresentar a matéria de conteúdo de licenciamento. E o que o
156 Ibama faz é ratificar essa matéria. É uma forma de fazer uma interpretação da
157 Constituição da Lei à luz da Constituição. O parecer do Ibama traz algumas
158 recomendações e é muito habitual, o Ibama sempre faz isso nas propostas todas.
159 Nós já tratamos sobre licenciamento da reforma agrária, licenciamento de que
160 aquicultura, e uma série de outros licenciamentos. O que ele faz? Ele entende que
161 a matéria está pronta para tramitar e que ela guarda pertinência e etc. Agora,
162 como órgão que faz o licenciamento na área federal ele se resguarda o direito de
163 apresentar emendas quando da tramitação na Câmara Técnica. E foi isso que ele
164 fez. Então, eu estou fazendo esse esclarecimento porque isso precisa ficar
165 registrado na transcrição do porquê que embora reconhecendo e recebendo esse
166 ofício, nós entendemos ainda que a matéria está regular.

167

168

169 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Ok.

170

171

172 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Podemos então prosseguir
173 com a reunião? Muito bem. Doutor Eduardo faça, por gentileza. Um último
174 comentário é: esta matéria está hoje sendo apreciada pelo Cipam dado o caráter
175 de urgência desses investimentos, de terminar esses investimentos que vêm já de
176 longa data. Então, esta é a razão a importância e a urgência, por isso
177 respondendo complementarmente ao Conselheiro Ivens de porquê não vamos
178 aguardar um processo de modernização do licenciamento tão esperado por todos
179 nós e tão desejado, que pode tomar um tempo que esses investimentos que são

180 absolutamente estratégicos para isso, não podem esperar ou não deveriam
181 esperar se tudo correr bem.

182

183

184 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação da Presidência da**
185 **República)** – Bom dia a todos. Primeiro eu queria pedir desculpa pelo nosso
186 atraso, foi um problema meu, particular, não vai se repetir. O pessoal meu, da
187 equipe estava à disposição e eu que realmente me atrasei. Segundo, nós vamos
188 fazer uma breve explanação sobre o tema, o que é a ideia? É mostrar um contexto
189 do que é o Programa da Aviação Regional, a fase que ele está hoje e mostrar o
190 porquê a ideia da apresentação do Conama, dessa Resolução do Conama, dessa
191 proposta. Desde já nos colocamos à disposição para qualquer dúvida, para
192 qualquer esclarecimento que for necessário. E vamos começar. Passar
193 rapidamente o histórico e o contexto do Programa, o Brasil vem desde 2004, nos
194 últimos 10 anos, podemos dizer, vem tendo uma democratização no transporte
195 aéreo, nós tivemos uma redução no curso da passagem de 48% nesse período e
196 um aumento de passageiros de 170% em 10 anos, hoje nós temos 117.000.000
197 de passageiros transportados em 2014. E o interessante é que a demanda
198 continua crescendo, o transporte aéreo está em expansão, todas as
199 apresentações apontam para essa direção e a capacidade deve ser triplicada em
200 20 anos. Isso é interessante o seguinte, nós no acompanhamento do trimestre
201 agora, o setor aéreo foi um dos poucos setores da economia que continua
202 crescendo, inclusive superior à média dos últimos 5 anos. Então, nós vemos que
203 essa tendência continua independente da situação econômica atual. Então, hoje
204 nós temos 80 aeroportos regionais com voos regulares e com o Programa da
205 Aviação Regional a ideia é que tenhamos voos regulares no universo de 270
206 aeroportos. Estamos aptos a receber isso. Hoje nós 40.000.000 de brasileiros,
207 aproximadamente 21% da população não têm acesso ao aeroporto até 100
208 quilômetros de distância da sua residência. Uma pesquisa recente mostrou que
209 43% da população no interior do País quer viajar, mas não tem como fazê-lo
210 devido aos elevados custos. E eu tenho poucos voos, os regionais são 31% mais
211 caros que voos entre capitais. Isso reflete muito, não sei quem já voou na Região
212 Amazônica, quando você vai voar entre cidades, por exemplo, entre Manaus e
213 Tefé, ou até para interior, vamos dizer que eu vá de Manaus para Lábrea, alguma
214 coisa assim, o preço da passagem é uma verdadeiramente absurda e isso
215 acontece porque eu não tenho hoje competitividade e eu tenho uma estrutura
216 muito precária nos aeroportos. Eu não posso aumentar o tamanho da aeronave, a
217 aeronave tem que voar carregada de combustível porque não pode, não tem
218 abastecimento no local. Então, ela só pode levar a metade dos passageiros.
219 Então, nós temos uma série de problemas de infraestrutura que estão impactando
220 bastante o transporte aéreo no interior do País. Outro dado importante é que hoje
221 a classe média brasileira ela tem crescido mais no interior do que nas capitais,
222 está tendo uma inversão desse crescimento nos últimos anos e a até por isso se
223 reflete essa questão do pessoal querer viajar e não estar podendo fazer, ou seja,
224 por custos, ou seja até por distância de um aeroporto da sua residência. Para nós

225 vemos o que é o potencial, nós estamos em comparação aos Estados Unidos, os
226 Estados Unidos hoje você vê o território americano ele está praticamente coberto
227 por rotas, eu não tenho quase que nenhum ponto que não esteja atendido por
228 uma rota aérea, enquanto que no Brasil a concentração é muito forte na Região
229 Sudeste, nós vemos no litoral e em alguns pontos estratégicos sendo
230 reconhecidamente capitais. Nós vemos que no Brasil mais de 40% do nosso
231 território está descoberto pela aviação civil. Então, nós temos um País que tem
232 hoje 460 aeronaves em serviços, nos Estados Unidos eu tenho 5.190, tenho só
233 105 cidades servidas com 450 mercados. Enquanto que nos Estados Unidos eu
234 tenho 390 cidades que me abrangem 3000 mercados servidos. Então, nós vemos
235 que o Brasil realmente tem um potencial muito forte para a aviação e a
236 democratização da aviação é o grande responsável por esse crescimento. Se nós
237 pegássemos esse mesmo mapa de 10 anos atrás nós teríamos menos ainda do
238 que nós temos hoje. Então, é aquela tendência de crescimento que nós falamos,
239 nós vimos crescendo num ritmo de 10% ao ano, a aviação como um todo, o azul é
240 o aeroporto do Brasil, todos os aeroportos do Brasil e o vermelho representa os
241 aeroportos regionais. Então, nós vemos que os regionais desde 2003 têm uma
242 tendência de crescimento maior do que a aviação como um todo no Brasil porque
243 o mercado de capitais está mais ou menos estabilizado. A tendência de
244 crescimento continua, a partir de 2014 nós temos uma previsão de 5,2% ao ano,
245 essa previsão não é só da SAC, só da ANAC, é uma previsão feita com as
246 empresas aéreas, com os fabricantes de aeronaves, então, é uma previsão que
247 coordena todo o mercado, e a aviação regional, com a previsão que tem hoje de
248 mercado tem 9% ao ano. Isso ainda não representa o impacto da entrada de
249 novos aeroportos regionais, que a ideia é que eles comecem a entrar em
250 operação a partir de 2016 e 2017. E isso entrando nós vamos com certeza ter uma
251 ampliação maior ainda desse crescimento previsto para a aviação regional. Então,
252 falando agora especificamente do programa de investimentos de logística por
253 parte dos aeroportos, que é o Programa de Aviação Regional, a ideia é expansão
254 da malha para quê? Integração do território nacional, nós vimos que quase
255 metade do nosso território nacional não está integrada por via aérea,
256 desenvolvimento dos polos regionais, isso é importantíssimo, o aeroporto não
257 pode ser pensado como uma coisa isolada, ele na verdade é um fator de
258 desenvolvimento para os Municípios e para a região onde está implantado. Se eu
259 pensar no aeroporto sozinho eu vou colocar um aeroporto, ele vai ser deficitário e
260 realmente é, a maioria dos regionais são deficitários, se eu pensar nele sozinho,
261 mas quando você compara nos Municípios o crescimento que teve depois da
262 implantação daquele aeroporto, o fator de atratividade, o próprio desenvolvimento
263 social, o próprio acesso à saúde e educação que o meio aéreo acaba propiciando,
264 nós vemos que ele realmente é um equipamento que traz todo um
265 desenvolvimento em conjunto. Uma outra coisa importante, o fortalecimento do
266 turismo, nós tivemos agora, recentemente nós estamos fazendo uma divulgação
267 do programa nos Estados, começamos pelos Estados do Nordeste e Norte.
268 Estivemos agora no Piauí, em São Raimundo Nonato onde tem o Parque Nacional
269 da Serra da Capivara, o parque hoje tem um número de visitantes de praticamente

270 25.000 por ano e a expectativa deles com o aeroporto que já está sendo
271 construído lá, agora está com as obras paralisadas, mas nós vamos retomar de
272 forma prioritária no Programa de Aviação Regional, é que isso aumente muito e
273 torne o turismo no Parque, um turismo sustentável no parque, é um turismo
274 arqueológico, tem interesse de várias partes do mundo, hoje ele só não é mais
275 desenvolvido por falta de um aeroporto na região. E outra coisa importantíssima, a
276 garantia de acesso às comunidades da Amazônia Legal à saúde e o social, nós
277 sabemos que hoje na Amazônia várias localidades, se eu pensar em Carauari, por
278 exemplo, que está no meio da Amazônia, se eu tenho problema de saúde, tenho
279 uma epidemia ou alguma coisa nessa cidade, eu dependo essencialmente do
280 transporte aéreo, porque se eu for de barco demoro 5 ou 6 dias, dependendo de
281 como está o rio para chegar numa capital, em uma cidade que eu tenha acesso ao
282 transporte. Então, na Amazônia é uma questão não só de desenvolvimento, mas
283 principalmente de saúde e de social. Então, o objetivo qual é o do programa?
284 Melhorar a qualidade de serviços e infraestrutura aeroportuária para os usuários,
285 ampliar a oferta de transporte aéreo para a população brasileira e reconstruir a
286 rede de aviação regional. Por que nós falamos em reconstruir a rede? Porque o
287 Brasil já teve uma rede de aviação regional, se nós pensarmos na década de 50,
288 na década de 60 nós tínhamos quase que duas vezes e meia a quantidade de
289 cidades atendidas pelo transporte aéreo regional. Nós tínhamos várias empresas,
290 tínhamos um modelo diferente, claro, lógico que era um modelo diferente, eram
291 outras aeronaves menos exigentes, e nesse caso a tecnologia trabalhou contra a
292 aviação. O que aconteceu? As aeronaves foram desenvolvidas, as aeronaves
293 foram desenvolvidas, as aeronaves mais demandantes, eu estou levando mais
294 passageiros nas aeronaves, eu tenho mais segurança, mas as minhas pistas de
295 pouso, essencialmente no interior, a infraestrutura não acompanhou o
296 desenvolvimento da tecnologia. Então, eu hoje eu realmente tenho o interesse,
297 tenho as empresas, nós fazemos um trabalho com todas as empresas de
298 pequeno, médio e grande porte, todas elas têm algum interesse em rotas
299 regionais e a maioria está limitada por infraestrutura, não é uma questão de
300 interessa das empresas e nem da comunidade, a comunidade quer que tenha a
301 empresa, a empresa quer voar, mas ela não pode por causa das limitações de
302 infraestrutura. Então, isso que nós estamos considerando a reconstrução da rede
303 de aviação regional. O fortalecimento e ampliação da aviação regional vai se dar
304 com três pilares, primeiro os investimentos em infraestrutura, que é o que nós
305 estamos tratando aqui, é o que a nossa área cuida dentro da Secretaria de
306 Aviação Civil; a segunda parte é subsídios a tarifas e rotas, esse subsídio já vai
307 provado, ele era uma Medida Provisória, se tornou lei agora no início do ano, está
308 em fase de regulamentação, devido à restrição orçamentária ele vai ser
309 regulamentado com foco inicialmente na Amazônia Legal, que realmente é o foco
310 principal do nosso programa, nós vimos quando nós mostramos o mapa lá atrás
311 que é a área que está mais descoberta hoje no País. Então, esse programa deve
312 começar a funcionar este ano ainda, voltado para a Amazônia Legal. E a parceria
313 com os Estados e Municípios inclui a gestão nos aeroportos. A SAC tem um
314 trabalho grande de capacitação do pessoal para os aeroportos, não adianta

315 colocar uma estrutura e dar um subsídio e não ter ninguém para trabalhar nos
316 aeroportos. Nós temos um trabalho grande de capacitação, entre 2013 e 2014
317 foram formados quase 2000 pessoas de 19 Estados da União. O programa vai
318 continuar a partir de julho deste ano e sendo expandido, inclusive. E para a
319 Amazônia que nós sabemos que tem uma carência um forte tanto dos Estados
320 quanto os Municípios para a gestão desses aeroportos, está se estudando um
321 novo modelo de gestão com maior participação Federal nesse tipo de aeroportos
322 voltado para aquela questão de saúde social. Então, isso também está sendo
323 trabalhado dentro da Secretária de Aviação Civil. O que é a contrapartida dos
324 Estados e Municípios? É entregar o sítio aeroportuário livre e desembaraçado, o
325 que significa isso hoje? Nós já temos várias ações de sítios aeroportuários, com o
326 tempo não teve uma proteção no entorno do sítio, houve várias invasões de área,
327 eu não tenho conservação, eu tenho vários locais, isso muito na Amazônia Legal
328 que não tenho nenhuma regularização patrimonial, eu não sei quem é o dono da
329 terra onde está o aeroporto da cidade. Então, isso está sendo feito um trabalho
330 muito forte, a SAC fez, contratou empresas, disse que identificaram quais eram os
331 problemas de todos esses 270 aeroportos. E isso foi passado para Estados e
332 Municípios, os Estados e Municípios estão trabalhando nisso, nós estamos tendo
333 reuniões constantes. Estamos tendo o apoio do Comando da Aeronáutica nisso,
334 porque boa parte da Amazônia o Comando era responsável pelos aeroportos
335 antigamente e ele tem alguma documentação que não foi passada aos Municípios
336 e Estados. Então, esse processo está em andamento. O que a União vai fazer? A
337 União vai investir infraestrutura, não tem contrapartida do Estado nos
338 investimentos dos Estados e Municípios, o investimento é 100% Federal. O que
339 ele tem que fazer é basicamente está aqui o meu sítio aeroportuário, essa área é
340 destinada ao aeroporto, ela está livre, está regularizada patrimonialmente. Ok.
341 Todo o investimento é por parte da União federal. Os investimentos são
342 padronizados por parte do aeroporto, isso é uma coisa interessante, está se
343 fazendo um planejamento a longo prazo. Por que, como a Regina falou, o
344 programa foi apresentado em 2013 e agora que estamos com essa presa? Está
345 sendo feito um planejamento, nós temos... Os projetos dos aeroportos estão
346 chegando ao final, a ideia nossa é que até o meio do ano que vem nós tenhamos
347 projetos de todos os 270 aeroportos, todos os projetos estudados, debatidos com
348 os Estados, debatidos com os Municípios e debatidos com a comunidade. A
349 previsão dos investimentos é adequada ao porte do Município, não adianta eu
350 colocar uma coisa muito grande que eu não vou conseguir nem manter no
351 Município, nós já tivemos casos até de Municípios que nós estávamos estudando,
352 achando que ele tinha uma demanda maior, o próprio Município veio para nós e:
353 “eu sei que o projeto é padronizado, eu posso crescer no futuro, me faz uma coisa
354 menor agora que eu tenha condições de trabalhar de imediato, que quando
355 crescer o próprio Município, com o desenvolvimento vai fazer a continuidade das
356 edificações”. Então, nós estamos fazendo um trabalho que a parte lá do ar, vamos
357 dizer, o que chamamos da parte de pista, pátio e etc., que são os investimentos
358 mais caros, isso está sendo feito com horizonte de 2035, e a parte do térreo, que é
359 o terminal, as edificações, estacionamento e tal, estamos fazendo para 2025. Por

360 que? De forma expansiva, eu estou reservando a área para poder crescer isso
361 depois para não entregar agora, estou entregando 2016 e 2017, fica um elefante
362 branco, eu estou ocupando um terço do terminal com o movimento que eu tenho.
363 Como eu tenho a possibilidade de expandir e isso é padronizado, nós vamos
364 mostrar aqui, está se fazendo uma coisa bem adequada à realidade dos Municípios
365 e dos Estados. Isso gera o quê? A garantia da gestão e conservação do
366 investimento. Dentro daqueles cursos que nós falamos de capacitação nós
367 estamos dando o curso de capacitação e manutenção de aeroportos, manutenção
368 de pista de aeroporto, manutenção de pátio, manutenção de sinalização do próprio
369 TPS, proteção da área de entorno. Isso tudo está sendo tratado em relação a
370 Estados e Municípios. Como já falamos lá atrás aeroportos são polos atrativos de
371 desenvolvimento e isso está sendo reforçado muito fortemente nas parcerias com
372 Estados e Municípios e nessas viagens que nós estamos fazendo nesses Estados
373 mostrando para a população o que vai ser e o que é o compromisso deles em
374 relação àquele aeroporto que será implantado no local. Previsão de investimento,
375 nós temos um total de 270 aeroportos, são 67 na Região Norte, 64 na Região
376 Nordeste, 31 no Centro-Oeste, 65 no Sudeste, 43 no Sul. Esse investimento
377 previsto inicialmente de 7,3 bilhões era um valor do final de 2012, hoje com o
378 avanço de projetos e a realidade de custo, nós estamos fazendo orçamento a
379 cada etapa, nós devemos estar chegando próximo a um valor de 10 bilhões a
380 serem investidos a médio e longo prazo. O interessante de dizer, eu estou fazendo
381 270 aeroportos e eu estou vendo que tenho muitos aeroportos ainda no Sudeste e
382 Centro-Oeste, mas não são aeroportos novos, a maioria dessas aeroportos não
383 são novos, são aeroportos já foram novos, são aeroportos que já existem, a
384 maioria deles são aeroportos da década de 60, 70 que foram, como falei, não teve
385 investimento nenhum, não teve manutenção, aquilo foi acabando, a infraestrutura
386 está lá, eu tenho uma infraestrutura existente que precisa ser recuperada na
387 maioria dos casos e uma boa parte ainda precisa ter uma ampliação não muito
388 grande, na verdade, se trata mais de reforço de pavimento do que de ampliação
389 de aeroportos. Então, o trabalho está sendo bem detalhado, o levantamos
390 demorou, como falamos, o planejamento, que foram levantados em campo todos
391 esses aeroportos, a situação de todos eles. Logicamente alguns lugares eu tenho
392 aeroportos novos, eu tenho aeroportos que não foram protegidos e hoje viraram
393 uma parte da cidade, nós temos 30 a 40 Municípios que o aeroporto hoje é uma
394 avenida da cidade. Então, não tem lógica eu querer desapropriar aquilo, não tem
395 como voltar atrás, e nesses casos os que nós entendemos que necessitam uma
396 aeroporto está se trabalhando em novos sítios, está identificando novos locais e
397 isso vai ser trabalhado mais detalhadamente.

398

399

400 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Nos interessa
401 bastante esse tipo de expansão. Pergunto, esses aeroportos vão ser só para
402 passageiros ou também para cargas, utilização, essa ampliação prevê também a
403 utilização como transporte de carga?

404

405

406

407

408

409

410

411

412

413

414

415

416

417

418

419

420

421

422

423

424

425

426

427

428

429

430

431

432

433

434

435

436

437

438

439

440

441

442

443

444

445

446

447

448

449

O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação da Presidência da República) – Isso é interessante perguntar, o que acontece? Hoje no Brasil nós temos uma ideia um pouco equivocada do transporte de carga, quando se fala em carga se pensa em aviões cargueiros, na verdade, se nós pensarmos não no Brasil, mas no mundo, mais de 80% do transporte de carga é feito no porão de aeronaves de passageiros. Então, hoje, por exemplo, no Brasil nós temos vocacionado para carga de avião cargueiro mesmo, nós não chegamos a 10 aeroportos que têm potencial para isso. Enquanto que a maioria da carga no Brasil é transportada em porão, e eu dotando para aeroportos regionais, para passageiros, eu automaticamente eu estou colocando a capacidade de carga nesses aeroportos. Isso foi um debate muito bom que nós tivemos com o pessoal do Mato Grosso, essa pergunta foi eleita lá na nossa visita, nós explicamos isso para eles e depois as próprias empresas que têm interesse de cooperar confirmaram com eles que de imediato eles vão implantar uma logística de carga nesses aeroportos. Então, isso vai estar atendido, indiretamente, mas está sendo pensado também. Então, o que nós temos hoje no Brasil? Aqui o mapa da esquerda mostra o que é o Brasil hoje, nossa situação atual em termos de aeroportos regionais, veja que não tem capitais colocados ali. Então, nós vemos realmente aquele mapa de rotas que nós vimos está refletido aí, nossos aeroportos regionais estão concentrados aqui nessa lateral direita do País, vamos dizer assim. e ali, com o Programa da Aviação Regional é a nova situação que eu vou ter no País com a implantação do 270 aeroportos. Nós vemos que o território vai ser bem mais coberto, nós temos a viabilidade bem maior de rotas e especialmente ali na área da Amazônia que hoje é muito desatendida, a Amazônia Legal, nós estamos dando um foco bem grande em cobrir as áreas que não estão hoje atendidas. Isso aqui é um exemplo de sítios aeroportuários existentes, são 3 sítios, nós trouxemos um de cada região. Mostrando como são hoje. Então, ali o que é? Ali é Bauru Arealva, em São Paulo, você vê que o aeroporto já está lá colocado, já tem o sítio, área protegida em volta e tudo. E ali a ideia é o quê? Realmente um reforço, uma ampliação do pátio para atender maiores aeronaves. Então, já tenho uma área que já é degradada, vamos dizer assim, com o passar os anos, nós estamos fazendo um ajuste dessa área. Eu tenho aqui embaixo Tefé, no Amazonas, nós vemos a área do aeroporto colocada ali, a ideia também de Tefé é basicamente uma expansão de pátio e terminal. E aqui Gurupi, no Tocantins que precisa de uma ampliação de pista, mas nós vemos que o sítio do aeroporto já está previsto para esse tipo de coisa, faltava realmente investimentos. E a maioria dos nossos aeroportos, como eu falei ante, nós temos cerca de 240, 270 que são aeroportos existente e estão em uma dessas situações. Então, não se trata de uma coisa nova, eu vou criar uma coisa nova e colocar lá, eu estou tentando recuperar uma coisa que já existia. Depois vamos passar pela parte ambiental, que é um componente muito importante do programa, é bem interessante o trabalho que nós estamos prevendo fazer aqui dentro. Isso aqui é um aeroporto padrão. Ali a intenção era mostrar o que era o aeroporto, tinha um desdenho de uma pista, de um pátio e tudo, mas sumiu, eu peço desculpas, eu

450 acho que tem um outro que vai mostrar melhor aí na frente. Aqui é mostrando o
451 que são os terminais de passageiros regionais, não é uma coisa do outro mundo,
452 eu não vou construir um terminal gigantesco no aeroporto, ali são 3 aeroportos
453 que funcionam hoje, Dourados, no Mato Grosso do Sul, inclusive esse aeroporto é
454 um regional de sucesso, vamos dizer assim, ele teve um apoio, uma parceria
455 Estado e Prefeitura lá, eles hoje já estão chegando a 10 voos diários e é um
456 terminal nesse padrão, esse terminal atende o que lá, nós basicamente vamos
457 trocar o terminal de posição por causa da pista hoje que tem restrição de operação
458 de instrumentos, acaba fechando o aeroporto por causa de instrumentos, mas ele
459 vai ficar um pouco maior que esse aí e esse aqui vai ser voltado para aviação
460 geral, atender, que lá tem um foco muito grande de aviação agrícola. Então, isso
461 também vai ficar mantido nesse aeroporto. E depois Rondonópolis, no Mato
462 Grosso, isso aqui já está com uma expansão numa obra do estado, a obra está
463 paralisada, vai ser retomada agora. E em seguri vão ter os investimentos federais
464 para complementar a parte de terminal e a parte de pátio. E aqui em Barreiras, na
465 Bahia, é um aeroporto que concentra um polo muito grande na região, hoje esse
466 aeroporto atende até ali a Região Sul do Piauí, para vocês terem uma ideia,
467 atendido pelo aeroporto de Barreiras por causa da carência de aeroportos naquela
468 região ele já teve uma refira na pista e agora vai ter uma ampliação de terminais e
469 de pátio. Então, lá é uma coisa realmente simples, não nada do outro mundo. Aqui
470 é o modelo padronizado que nós falamos. Uma boa parte dos nossos aeroportos,
471 cerca de 60% deles vão começar com o modelo A, que eu tenho 682 metros e ele
472 é totalmente expansivo, quando aquele aeroporto começar a crescer eu passo
473 para o modelo B, eu não perco nada do que já está construído, e assim eu
474 contínuo, o modelo C e o modelo D. Então, a área que vai ser colocado esses
475 aeroportos, vocês vão ver que terminal vai ser colocado num lugar dentro do
476 aeroporto, prevendo que eu possa chegar a uma expansibilidade dele. Então, isso
477 já vai estar previsto e ele é totalmente... Não perco nada do que eu construí na
478 frente. Aqui é um exemplo do módulo C, que é o nosso terceiro módulo, já é um
479 módulo maior, já tem operação, já tem duas aeronaves no pátio, já é um
480 crescimento. E você vê aquele módulo inicial preservado ali que é o quadradinho
481 inicial que ele vai crescendo para os lados. Aqui apareceu, aqui é um aeroporto
482 real, é um aeroporto que já existe, uma aeronave 2C 100%, ele atende até um 72,
483 que hoje é uma aeronave que leva 68 passageiros. O orçamento estimado não
484 tem desapropriação, o terminal previsto é o M-AC, aquele menor que nós falamos,
485 o pátio não vou ampliar, mas estou colocando área de segurança de fim de pista e
486 basicamente nesse caso aqui desse aeroporto vai ter uma recuperação de pista e
487 um ajuste de faixas. Por que ajuste de faixa? Porque eu tenho ter aquela linha
488 tracejada amarela, é uma faixa mínima de proteção para segurança de voo, então,
489 isso varia conforme o tamanho da pista, conforme a aeronave que eu pretendo
490 operar, mas o nosso maior problema hoje nos aeroportos é essa proteção desse
491 faixa, ela não foi respeitada na maioria dos aeroportos, ela está invadida, ela tem
492 edificação, foi construído hangar. Então, isso, uma boa parte dele vai ter que ser
493 realocado, os próprios Estados e Municípios já estão começando a trabalhar
494 nisso, os próprios proprietários dos hangares entendem a necessidade, nós não

495 tivemos até hoje nenhuma resistência de nenhum local, o pessoal não querendo
496 sair, não querendo trocar. Então, não aconteceu até agora. Nós temos ido nos
497 Estados, sempre que vamos em um aeroporto nós conversamos com todo mundo,
498 conversa com os proprietários, converso com o pessoal local, explico o porquê
499 daquilo, o pessoal tem entendido, tem sido bem legal isso. Então, o nosso trabalho
500 ambiental a maioria deles se restringe àquela faixa ali que nós precisamos
501 desapropriar, em algumas vezes nós precisamos tratar aquilo ali porque não teve
502 um tratamento ambiental no passado. Continuando. Uma coisa legal do programa,
503 o que é? Um dos focos dos programa é que queremos levantar a situação
504 ambiental de todos os aeroportos da aviação regional. Então, em todo o
505 licenciamento está sendo feito isso. Nós queremos fazer uma regularização
506 gradual do passivo ambiental de todos os aeroportos existentes, se você pensa
507 aeroportos regionais nós hoje temos a figura da licença de operação, nós temos
508 trabalhado e nós vimos que nos nossos regionais quase 60% deles não têm essa
509 licença, a maioria dele não tem licença nem de instalação e nem licença prévia,
510 construído sem ambiental, isso não estou falando de coisas que foram construídas
511 lá atrás não, tem aeroportos que foram construídos há 10, 15 anos que não tem
512 nada. O cara voa lá, tem uma licença, ele tem operação regular de aeronaves, ou
513 a aviação geral, ou aviação agrícola, mas não tem nada, nunca teve nada
514 ambiental feito lá. Então, isso é uma ideia do programa, nós temos uma parceria
515 com o Ministério do Meio Ambiente, temos tratado disso que é buscar regularizar
516 esse passivo ambiental, mas eu não posso fazer uma regularização de uma vez
517 para depois começar a operar, por isso que nós estamos colocando como gradual,
518 esse compromisso vai ser firmado, isso vai ser feito, os fatores relacionados a
519 licenças ambientais, se eu tenho algum custo relacionado de imediato para ter
520 uma licença de instalação, isso vai estar incorporado na obra, vai ser assumido
521 pela União Federal, isso vai ser feito e a ideia é que eu comece a operar e vá
522 buscando essa regularização gradualmente, durante a operação dos aeroportos
523 agora e melhores condições de infraestrutura e segurança. Então, eu tenho uma
524 parceria com esses órgãos licenciadores de licença ambiental de
525 empreendimentos, em todo Estado que nós vamos, nós falamos com o pessoal do
526 Município, fala com o pessoal do Estado, nós temos feito esse trabalho sempre
527 juntos, o pessoal do Banco do Brasil que é o parceiro executor do Programa da
528 Aviação Regional sempre que ele vai protocolar uma licença ambiental em algum
529 Estado ou Município ele vai lá, faz uma reunião prévia, nós temos participado das
530 reuniões, Andréia participou de várias já, não é Andréia? A nossa engenheira
531 ambiental tem participado bastante disso. Então, nós temos procurado apresentar
532 realmente o projeto, mostrar o que é a ideia, mostrar o que precisamos e temos
533 pedido essa parceria. E os aeroportos regionais possuem características de
534 impactos distintos de aeroportos de capitais, é isso que é um grande foco dessa
535 resolução é dizer: o regional é uma coisa e a capital é outra. Não estou tratando
536 de um Congonhas, não estou tratando de um Campinas, não estou tratando de
537 um aeroporto de São Paulo, de Porto Alegre, de Manaus, de Belém, é uma coisa
538 completamente diferente, ele é muito menor do que o outro, o impacto dele é
539 menor, ele tem uma base dados de operações, eu nunca vou ter um regional que

540 nós estamos implantando agora, nunca é... Mas eu digo, nos próximos 100 anos
541 com certeza não vou ter o movimento de uma capital em um regional. E se eu
542 pensar em outros países que têm uma malha regional muito grande isso não vai
543 acontecer nunca, a ideia é que os regionais sejam fornecedores de passageiros
544 para as capitais e daí eu tenha demanda de passageiros maior. As capitais vão
545 estar crescendo mais que os regionais. Então, eu tenho hoje 64 projetos de
546 aeroportos com o anteprojeto autorizado em diversas fases de licenciamento
547 ambiental, isso começou em julho de 2014, os primeiros protocolos, nós vamos
548 mostrar depois um gráfico mostrando como está hoje exatamente a situação do
549 licenciamento ambiental no País inteiro. Os anteprojetos eles têm que refletir os
550 estudos ambientais e condicionantes que sejam colocadas pelo órgão ambiental.
551 Isso é uma premissa do projeto e por isso até hoje não temos nenhum anteprojeto
552 concluído. Então, nós não conseguimos licitar nenhum aeroporto ainda porque nós
553 temos essa premissa. Tudo que for colocado pelo órgão ambiental vai ser
554 cumprido e vai ser colocado no anteprojeto como custo da obra, vai estar dentro lá
555 e vai ser pago pela União federal. As operações atuais em aeroportos existentes
556 têm licença de operação, nós já falamos, isso está acontecendo, é uma realidade,
557 isso acontece no Brasil. E não temos nenhuma diretriz a nível nacional para
558 licenciamento ambiental de aeroportos regionais. Isso é o maior questionamento
559 que nós temos recebido do pessoal de licenciamento dos Estados. Como não tem
560 diretrizes cada Estado está adotando o que entende ser razoável, então, estão
561 acontecendo discrepâncias muito grandes a nível nacional. Nós vamos ver isso
562 mais na frente também. Então, como nós falamos, eu tenho estudos ambientais
563 distintos para aeroportos com intervenções similares, nós temos casos que vamos
564 só recuperar uma pista, não estou expandindo exatamente nada no aeroporto, têm
565 Estados que já me deram a licença de instalação com alguns condicionantes
566 básicos e têm Estados que me pediram estudo arqueológico voltado para os anos
567 40 sendo que o aeroporto está lá há 50 anos naquele mesmo local, e nós vamos
568 ter que voltar atrás, isso demanda um tempo muito grande e eu não consigo ter
569 uma agilidade naquele processo. E se você olhar o projeto em si, a área em si eu
570 são praticamente igual, o impacto é igual, até o bioma onde está colocado é igual,
571 eu diria isso e estão sendo pedidas coisas completamente diferentes. Então, isso
572 é gerado por que? Não é nem culpa, mas o pessoal não tem uma base de para
573 onde trabalhar, o que eu vou usar como base para pedir meus termos de
574 referência, eu não tenho hoje essas diretrizes específicas, falta padronização.
575 Como estamos voltando para essa regularização do passivo ambiental, você não
576 tem histórico disso nos órgãos, nos órgãos os aeroportos estão colocados lá e
577 nunca teve nada ambiental tratado naquilo lá, nunca foi pedido uma licença prévia,
578 uma licença de instalação, de operação, a maioria não teve nem fiscalização no
579 aeroporto. Então, eu não tenho nada, eu não tenho nenhum histórico disso. Então,
580 isso acaba gerando essa exigência diferenciada e despadronizada entre os
581 diferentes órgãos estaduais. Como já falamos, a maioria dos aeroportos existentes
582 estão em área já consolidadas. Essa proposta nossa de Resolução do Conama, o
583 porquê, o que nós esperamos dessa proposta? O que nós esperamos? Que tenha
584 uma base normativa homogênea para garantir um correto tratamento ambiental e

585 proporcione agilidade ao processo, ter as diretrizes para enquadramento, isso é a
586 maior demanda que temos recebido dos Estados e dos próprios gestores
587 ambientais para ter mais segurança jurídica para os órgãos licenciadores e
588 gestores ambientais. Hoje o pessoal acaba pedindo tudo que pode pedir porque
589 não tem uma base de enquadramento, eu não tenho uma base eu vou pedir mais
590 para tentar ter uma base de segurança. Então, isso também ajuda, a segurança
591 jurídica. Definir claramente qual é o conteúdo mínimo dos estudos ambientais, ter
592 a segurança no meio ambiente e nos anais serem ser efetuadas, e continuidade
593 das operações com o compromisso de regularização. Hoje nós estamos operando
594 sem nenhum compromisso, a ideia é que se busque realmente recuperar esse
595 passivo ambiental característico dos regionais. Por que da urgência? É uma
596 oportunidade para a integração nacional, possui recursos próprios, pelo uso do
597 Fenac. Isso é interessante dizer, esse programa continua sendo uma prioridade do
598 programa, na verdade ele virou uma prioridade maior ainda porque se eu pensar
599 em investimentos eu estou falando em 10 bilhões em 270 aeroportos. Em
600 Guarulhos só para recuperar a parte que depois foi concedida, só em
601 investimentos para Guarulhos foram quase três bilhões já. Então, eu penso, em
602 um aeroporto de capital eu estou fazendo quase 100 regionais. Então, para o
603 Governo Federal é um “baixo investimento”, vamos dizer assim, mas dada a
604 amplitude do programa é um investimento baixo, é uma prioridade do Governo
605 para buscar a integração nacional, e outra vantagem, as concessões trouxeram
606 recurso para isso, o recurso não é do Tesouro Nacional, o recurso veio das
607 concessões dos aeroportos, hoje esse Fundo Nacional da Aviação Civil já tem em
608 caixa quase três bilhões de reais, ele vai chegar nos próximos três anos a 8, 9
609 bilhões de reais. Então, nós temos o recurso assegurado, é lógico não tem
610 dificuldade de recurso, ele está realmente contingenciado pelo Governo, não pode
611 ser usado para nada, ele tem uma parte contingenciada superávit primário do
612 Governo, isso está sendo feito, é a realidade, nós não podemos fugir dela, mas
613 nós também temos os nossos cortes que saíram agora do contingenciamento, se
614 vocês olharem o orçamento da Secretaria de Aviação Civil, a aviação regional foi
615 um dos que teve os menores cortes do Governo Federal. Então, ele continua
616 sendo uma prioridade para o Governo, nós temos recursos garantidos para o
617 início do programa este ano, nós pretendemos colocar pelo menos 10 licitações na
618 rua esse ano, a partir de setembro. Nós temos recurso para essas 10 estações
619 previstas, logicamente depende de quais eu vou conseguir colocar, como nós
620 falamos, nós não temos hoje nenhum anteprojeto está pronto, não tem nenhum
621 edital colocado, estão faltando algumas etapas para terminarmos essa
622 elaboração. Então, mas é interessante dizer que é um momento bom para isso,
623 nós estamos com o Governo com interesse, o recurso está garantido, nós temos
624 esse dinheiro no Tesouro, apesar de ele estar contingenciado o orçamento nosso
625 para esse ano não teve um contingenciamento de grande porte. E nós temos uma
626 previsão, uma sessão de planejamento da Fazenda que se a coisa, se realmente
627 nós conseguirmos terminar os projetos e os anteprojetos nós vamos ter recurso
628 para ampliar o número de aeroportos sendo construídos nos próximos anos,
629 sendo disponibilizados à população. Hoje como nós já falamos lá atrás eu não

630 tenho nenhum projeto em condições de licitação, ainda não conseguimos integrar
631 os condicionantes ambientais para os anteprojetos, o programa ainda não
632 decolou. Faltam diretrizes que dificultam o enquadramento, já falamos isso, não
633 tem segurança dos órgãos licenciadores e muitas vezes são solicitados estudos
634 mais completos e de forma genérica. Nós temos Estados que estão pegando os
635 aeroportos e não interessa, vou fazer só um pátio no aeroporto, tem Estados que
636 eu vejo só um pátio, eu não vou fazer mais, vou fazer só um terminal e vou
637 construir no do aeroporto inteiro, no do aeroporto inteiro é o mesmo pedido desse
638 que eu vou construir só um pátio, uma edificação. Isso tem acontecido e é a
639 realidade, e não é só em um Estado. Está acontecendo, são discrepâncias, assim,
640 incomparáveis, vamos dizer assim. E eu tenho vários aeroportos que têm
641 possibilidades de receber pequenos investimento em operações. Eu cito aqui o
642 Aeroporto de Cacoal, por exemplo, o que precisa aquele aeroporto de Cacoal?
643 Precisa fazer um pátio e uma ampliação do terminal e colocar instrumentos nele, é
644 um investimento mínimo, a previsão de investimento é cerca de 8 a 10 bilhões de
645 reais, que eu tenho como fazer em menos de um ano e que eu consigo ampliar o
646 aeroporto de forma a quase triplicar o número de passageiros que eu tenho
647 demanda na área, o pessoal está tendo que sair muitas vezes de carro do
648 aeroporto, ir para outra cidade próxima de Paraná, ou Vilhena para pegar outros
649 aeroportos porque eu não consigo operar mais por causa da limitação do
650 aeroporto. Então, são investimentos de muito baixo porte que me trariam um
651 grande ganho para a comunidade. Então, o que são os próximos passos? Nós
652 estamos querendo refletir os estudos ambientais nos anteprojetos, se nós
653 conseguirmos agora, estão saindo as primeiras licenças, vamos dizer assim, ainda
654 em um ritmo bem demorado em relação ao que se esperava prova o programa.
655 Elaborar os editais por licitação, fazer as obras, abrir o tráfego aéreo e aero
656 regionais, definir o plano nacional, isso já está em trabalho, começou esse
657 trabalho na SAC este ano, junto com o pessoal da ANAC, esse trabalho vai
658 envolver todo o planejamento aeroviário do País considerando a entrada dos
659 aeroportos regionais nisso e a integração com outros modais de transporte
660 ferroviário, rodoviário e hidrovias. Vai ser trabalhado com os Estados, o que é a
661 ideia? Primeiro o Governo federal vai fazer um plano básico disso e depois vai se
662 levado Estado por Estado para ser debatido o plano relacionado ao planejamento
663 do Estado para aquelas microrregiões que eu tenho dentro desse Estado. Então,
664 isso está sendo trabalhado já. Uma coisa importante, aeroportos que foram
665 inviáveis tecnicamente, o que demanda grandes investimentos, eles vão ser
666 avaliados pela priorização dentro da malha regional. Nós tivemos recentemente
667 uma aeroporto que nós estávamos tratando, por coincidência, esta semana, que
668 para que colocar um aeroporto lá para operar uma aeronave de turbo hélice para
669 quarenta e poucos passageiros para 40 e poucos passageiros eu teria um
670 investimento de dois bilhões de reais. O aeroporto está em uma Serra, está
671 próximo a um Parque Nacional, então, é um aeroporto inviável, nós chamamos o
672 pessoal do Estado, a prefeitura, conversamos e dissemos: não tem condições
673 nenhuma de fazer aeroporto, eu tenho certeza que ambientalmente nós não
674 vamos conseguir na área que seria mais adequada, eu vou ter que cortar topo de

675 serra, uma série de coisas e não tenho como fazer isso. Então, está tendo esse
676 entendimento, nós estamos tratando muito claramente com nós Estados ao dizer:
677 nós vamos construir, em vez de fazer aqui vai ter o aeroporto no Município
678 próximo, o Estado tem o compromisso de melhorar a rodovia daquele aeroporto
679 para o outro, a população vai acabar sendo atendida por esse aeroporto. Então,
680 isso está sendo tratado muito claramente, são poucos casos inviáveis, hoje nós
681 temos em 270 cerca de 9 ou 10 que são inviáveis. Nós estamos fazendo um
682 trabalho muito grande em parceria com a Universidade Federal de Santa Catarina
683 na identificação das microrregiões de interesse brasileiro. Então, o para foi
684 mapeado, dividido em 69 microrregiões, a maioria deles têm 2, 3 aeroportos para
685 mostrar qual é a vocação, qual é o aeroporto que eu devo investir naquela região,
686 o que eu tenho que fazer nos outros aeroportos, lógico que eu vou ter
687 investimento em todos, alguns mais e outros menos. E mostrando qual seria o raio
688 de influência daquilo ali, que comunidade que eu vou estar atendendo com
689 aqueles aeroportos que estou colocando nesse lugar e qual a projeção de
690 crescimento da economia daquelas regiões com a implantação daquele aeroporto
691 no local. Isso também está sendo tratado com UFSC, é um paralelo do programa
692 e é um paralelo voltado ao desenvolvimento regional, estamos fazendo isso para
693 mostrar cada vez mais para a cidade como nós falamos, que o aeroporto sozinho
694 é uma coisa, mas ele não é sozinho, ele é todo um equipamento público que vai
695 trazer um desenvolvimento para a região. Então, aqui é o nosso mapa atual nos
696 270 aeroportos, nós temos 220 que o licenciamento não está iniciado, nós temos 4
697 que está o termo de referência e tem 46 que foram emitidos os termos de
698 referência. Ali são mapas da prazos, aquelas listas vermelhas, nós estamos ali
699 com os Estados, nós temos hoje 8 EIA/RIMA pedidos, 22 PCAs, 20 RAS, 12 ASV
700 em andamento, 1 é AP, 2 é ARPGR, 7 RCAs, 1 RDA e 1 RRA. Então, nós
701 estamos vendo a diversidade de estudos que estão sendo pedidos. Ali lado tem a
702 quantidade desses estudos, os Estados que já emitiram termo de referência e ali
703 do lado é o tempo que nós demoramos para que fosse emitido o termo de
704 referência, não é o licenciamento, é só para que nós recebêssemos um termo
705 dizendo eu quero que sejam feitos esses estudos. Então, nós estamos ali, 222
706 dias, no caso daqueles EIA-/RIMA, 243 para PCA, cheguei a 280 aqui para uma
707 RAS, naqueles três Estados. 259 para ASV, no caso da Bahia e ali estão os 198
708 Mato Grosso, 140 no Rio Grande do Sul, 195 São Paulo. O RDA foi emitido até
709 rapidamente, 155 em São Paulo, na RRA. Então, nós vemos que os tempos de
710 emissão, nós não estamos questionando o tempo de estudo ambiental que eu vou
711 demorar para fazer os estudos, os estudos estão contratados, nós já temos esses
712 contratos de todos esses estudos, mas o tempo para sabermos o que vamos
713 fazer, o que está impactando o programa, isso vem tudo lá atrás, nós não tiramos
714 a razão dos Estados, dos Municípios, o pessoal não tem uma diretriz para isso.
715 Eles não tem a segurança de dizer, eu vou pedir, eu sei que é um aeroporto
716 regional, estou fazendo só um pátio, vou recuperar uma coisinha aqui, mas o que
717 eu peço para aquela aeroporto? Então, está gerando essa demanda longa de
718 tempo para nós sabermos o que vamos fazer. Então, hoje nós temos, como já
719 falamos, saíram 10 licenças ambientais, têm 11 efetivamente de licenciamento, 37

720 que eu estou som os estudos fazendo e 212 que eu ainda não iniciei. No
721 programa tem 270 aeroportos, como falamos, o programa está num andamento
722 bom, o estudo de viabilidade técnico de 258 aeroportos já estão entregues. A
723 segunda etapa são estudos preliminares, já tenho 162 entregues, entre um e outro
724 estudo preliminar e anteprojeto é a parte que eu faço as tratativas com os
725 Estados, que eu vou lá, visito, converso. Então, nós já temos 64 anteprojetos
726 autorizados, quando eu autorizo o anteprojeto eu autorizo o licenciamento
727 ambiental, e autorizo a definição de zona de proteção, que é o quê? Para definir o
728 entorno, para saber se tem obstáculos no entorno e já passar para as prefeituras:
729 “prefeitura, eu preciso que tire aquele obstáculo do entorno”. Ou se for um
730 obstáculo que não pode ser retirado isso vai afetar o meu projeto do aeroporto.
731 Então, isso é tudo tratado em paralelo. E ali é que é a etapa das tratativas, entre a
732 162 e 164. Esse 164 a nossa ideia é que até julho ou agosto nós estejamos
733 chegando a 90, nós estamos com um programa forte de tratativas com os
734 Estados, nós já estivemos no Amazonas, já estivemos no Piauí, estamos indo no
735 Maranhão agora e vamos no Mato Grosso do Sul, já estivemos no Mato Grosso,
736 vamos no Pará na sequência. Então, nós estamos focando realmente a Amazônia
737 Legal e dali vimos descendo para o Nordeste e depois Sudeste e Centro-Oeste e
738 Sul. Então, isso está andando rapidamente. Então, por isso essa previsão que até
739 julho nós tenhamos cerca de 90 anteprojetos autorizados e com isso eu vou ter 90
740 aeroportos com licenciamento ambiental nas suas diversas fases de andamento.
741 Hoje eu tenho 48, com aqueles 64 autorizados esse número está crescendo por
742 semana, entre 4 e 5 e estão entrando em licenciamento ambiental também. Ou
743 seja, é protocolado um pedido de termo de referência nos órgãos ambientais.
744 Então, só fica essa mensagem. O Brasil quer e vai decolar, nós estamos
745 trabalhando muito fortemente nesse programa, estamos dedicados, estamos
746 trabalhando com vários órgãos, estamos trabalhando com os Estados, estamos
747 apresentando às comunidades, por isso que nós trouxemos essa urgência desse
748 programa, nós estamos em uma fase que precisamos que isso realmente decole,
749 nós temos interesse do Brasil, nós não sabemos quanto tempo vai demorar esse
750 interesse. Quanto tempo esse recurso vai ficar lá realmente destinado só para
751 aviação civil, daqui há pouco eu estou 3, 4, 5, 10 bilhões parados há anos num
752 fundo, isso começa a chamar atenção e acaba tirando o foco disso e prejudicando
753 o momento que nós estamos que é muito bom para aviação regional. Eu quero
754 agradecer a todos de antemão e pedir que qualquer pergunta estamos à
755 disposições nesse momento ou a qualquer momento, meus contatos estão aqui, a
756 Adriana tem o contato da nossa área, de todo mundo. E querendo ir lá, querendo
757 conversar alguma coisa mais específica, precisa saber de determinada região e
758 etc., desde já estamos à disposição. Obrigado.

759

760

761 *(Palmas!)*.

762

763

764 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Muito boa mesmo a sua
765 exposição. Muito obrigada. E eu já tenho, quero abrir a palavra, mas eu já tenho
766 um inscrito que é o nosso Conselheiro do MAPA, o Márcio Mazzaro.

767

768

769 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – obrigado. Parabéns
770 pela exposição, a lucidez e a segurança na exposição da matéria. Para nós do
771 Ministério da Agricultura é uma oportunidade muito interessante, a Ministra vai ter
772 muito interesse em conhecer mais aprofundadamente essa proposta. E eu vejo
773 que a primeira pergunta que eu gostaria de saber, a proposição, eu não vi a
774 Minuta da Resolução. Eu acho que não tem ainda, ou tem, não sei. Ela busca o
775 reconhecimento do Conama de que a atividade é de baixo impacto ou pretende-se
776 uma proposta de licenciamento único ou padrão para esses empreendimentos?
777 Esse é um ponto importante. Segundo, ressaltar, já que a proposta em si busca
778 um desenvolvimento para o País muito interessante porque hoje nós vivemos um
779 problema sério com relação à falta de recursos ou indisponibilidade, não só do
780 Governo Federal, como Governos Estaduais em relação às estradas. Hoje há,
781 pelo investimento do País nos últimos anos no transporte rodoviário, isso fez com
782 que hoje nós temos estradas muitas vezes inviáveis para o fluxo de veículos que
783 hoje se aporta. Isso eu vejo que um dos motivos que vocês colocam justificador é
784 a questão do turismo, realmente o Brasil perde muita coisa em turismo por conta
785 falta de acesso, eu acho que isso é primordial, nós não viajamos no Brasil pela
786 falta de condições, é impossível você pegar um carro aqui ir para o Mato Grosso,
787 ir para qualquer outra região um pouco mais distante não só pela precariedade
788 das estradas regionais, mas também pela grande distância, o que o transporte
789 aéreo poderia e deve diminuir consideravelmente essa situação e proporcionando
790 um maior fluxo de turistas até nacionais e quem sabe até internacionais. E nós, no
791 caso voltado para o Ministério da Agricultura o interesse é muito grande na
792 questão do transportes de cargas. Você quando traz, regionaliza ou amplia essa
793 malha aérea, você tira das estradas muitos caminhões e também você
794 proporciona um transporte, sobretudo, para os considero agricultores de
795 hortaliças, que têm um prazo de validade muito curto, que precisa de transporte
796 mais ágil e muitas vezes você inviabiliza levar frutas, verduras e etc., para outros
797 centros que não os grandes centros produtores porque você não tem transporte
798 com agilidade. Então, isso para nós tem um interesse muito grande. Eu acho que
799 também para a questão da segurança nacional quanto mais você busca o seu
800 território, amplia o seu território, ocupa o seu território você dá a segurança
801 nacional ao próprio País, você amplia o escopo da segurança nacional. Então, eu
802 gostaria de parabenizar e solicitar a vocês, se pudessem disponibilizar para nós a
803 apresentação, eu gostaria, porque eu vou procurar demonstrar melhor para a
804 Ministra, eu acho que o Ministério da Agricultura, se ouvido, se consultado, mas
805 tem todo o apoio do Ministério da Agricultura no encaminhamento dessa proposta
806 e na urgência que eu acho que é significativa para o País. Muito obrigado.

807

808

809 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Obrigada. Eu vou ouvir,
810 está inscrito o Conselheiro Tadeu.

811

812

813 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Inicialmente nós gostaríamos, Presidente,
814 se for possível fazer uma cópia desse documento para ser distribuído aos
815 Conselheiros. Do documento do qual nós protocolamos.

816

817

818 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA)** – Você está
819 falando do documento recebido? Do documento de vocês. Perfeito, ele foi
820 recebido hoje e como resultado...

821

822

823 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Se for possível agora.

824

825

826 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA)** – Ok.

827

828

829 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Uma xerox.

830

831

832 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Vamos providenciar. E o
833 que o senhor quer comentar mais?

834

835

836 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Considerando que o rito tenha sido
837 obedecido, conforme a sua declaração, tenha obedecido os procedimentos legais
838 e adequados para uma proposta; considerando que venha a ser aprovada essa
839 análise da admissibilidade e pertinência; e considerando também que é realmente
840 uma necessidade a ampliação e a extensão de aeroportos também não apenas
841 para os centros, grandes centros que sempre são privilegiados nesse ponto.
842 Então, a proposta realmente é interessante e viabilizar essa oportunidade ao
843 interior do País; e considerando que, Eduardo, que a questão ambiental tem que
844 ser realmente levada a sério não apenas na questão de construção de aeroportos,
845 a questão ambiental tem que ser levada a sério em outras formas de transporte,
846 tanto marítima quanto ferroviária ou rodoviária. Porque nós percebemos que, mas
847 isso talvez seja um tema mais para segunda-feira na CTCA, mas que fique
848 registrado aqui que é preciso uma atenção especial nos ecossistema já dentro do
849 sítios ou no entorno dos sítios que você propõem ali, para que os Estados, os
850 órgãos licenciadores estaduais tenham essa segurança jurídica em aplicar, fazer
851 as exigências legais, medidas compensatórias, medidas mitigadoras, de forma
852 que os ecossistemas tenham, sejam mantidos equilíbrios dos ecossistemas, coisa
853 que não ocorre, como você sabe disso, em Santa Catarina nós conhecemos os

854 aeroportos regionais, lá não têm essa preocupação, tanto Navegantes quanto
855 Joinville, e como você colocou de que vários aeroportos foram licenciados sem
856 licenciamento ambiental, foram executados sem licenciamento ambiental, a
857 maioria deles. E vamos discutir mais na segunda-feira. Só que eu gostaria de
858 insistir nessa questão da cópia que fosse repassada.

859

860

861 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA)** – está sendo
862 providenciada já. Já saíram daqui exatamente fazer isso, para tirar 10 cópias cá.

863

864

865 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Para que vocês tenham conhecimento de
866 que nós como ambientalistas, a nossa preocupação vocês tenham o
867 conhecimento, eu não sei se você é da Secretaria da Presidência, da Infraero, que
868 vocês também tenham conhecimento da nossa preocupação.

869

870

871 **A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA)** – Tadeu, e
872 ainda uma questão, Regina, se me permite. Exatamente é este o fórum de
873 discussão se a matéria realmente atende a todos os requisitos e todos os
874 aspectos colocados no ofício. E aí está sendo providenciada a cópia. Ainda uma
875 questão que o Mazzaro levantou, Regina, a matéria está disponibilizada, no link da
876 convocação dessa reunião tem todo o texto lá, todo o processo, os pareceres e
877 etc., e a discussão da minuta em si vai acontecer segunda, sendo essa matéria
878 aprovada a pertinência e admissibilidade aqui.

879

880

881 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Alguém mais? Por favor.

882

883

884 **O SR. JOÃO RICARDO GUIMARÃES CAETANO (Governos Municipais Região
885 Sudeste)** – Bom dia. Eu queria cumprimentar o Eduardo, eu acho que
886 apresentação do Eduardo foi muito clara, acho que ela deixa também clara a
887 importância do tema e a pertinência de que o Conama se debruce sobre o assunto
888 pela importância de nós termos aí um a regra geral. Fica também bastante clara a
889 impossibilidade de se proceder o licenciamento face a várias abordagens dos
890 Estados, quer dizer, ninguém consegue licenciar nada em um País se nós
891 tivermos várias abordagens diferente no Estados e, inclusive vários prazos para os
892 termos de referência. Então, me parece muito claro e muito necessário que o
893 Conama se debruce sobre o assunto, sobre o mérito que começa a ser debatido
894 na segunda-feira e não hoje. Eu queria também elogiar a coordenação da reunião,
895 nós recebemos adequadamente todo o material com antecedência, a minuta,
896 todos os pareceres, isso foi disponibilizado a tempo hábil apesar de ser uma
897 reunião extraordinária nós nos sentimos bastante esclarecidos para vir para a

898 reunião para fazer o debate, mais ainda com a apresentação do Eduardo. Então,
899 eu queria cumprimentar e agradecer pela clareza da sua apresentação. Era isso.

900
901

902 **O SR. MÁRIO AUGUSTO DE CAMPOS CARDOSO (CNI)** – Eu queria aproveitar
903 só uma fala do Ivens aqui do DF em relação à discussão mais ampla de
904 licenciamento ambiental. A CNI também fez um documento há uns 2 anos atrás
905 mais ou menos, 2, 3 anos atrás, a Ministra Izabella participou e, inclusive do
906 lançamento do documento em que ela propõe algumas diretrizes para o
907 licenciamento. É lógico que seria o mundo ideal se nós pudéssemos estar já agora
908 discutindo a questão de licenciamento muito mais amplo do que licenciamento de
909 atividades específicas, mas eu creio que talvez vocês estejam vendo agora o
910 tamanho do problema, agora que a Abema está discutindo, nós acompanhamos,
911 nós temos muita em interface com os Estados, nós vimos acompanhando todo o
912 processo de consultas que vocês vêm fazendo. E vocês estão vendo que não vai
913 ser uma coisa de imediato. Isso deve entrar o ano que vem. E já aproveitando
914 essa fala, o mundo continua, nós precisamos modernizar o País, nós precisamos
915 crescer, nós precisamos dar solução para uma série de problemas que estão aqui
916 hoje. Nesse sentido, parabenizar a Secretaria de Aviação Civil pela iniciativa, eu
917 gostaria que, inclusive outros setores ligados à infraestrutura também tivessem a
918 mesma preocupação, nós não escutamos falar em ferrovia aqui no País, não sei
919 se está tudo bem, ou se a coisa é tão ruim que não tem ninguém cuidando. Eu
920 não sei qual seria a minha percepção. Eu gostei muito da apresentação, uma
921 coisa que eu ia colocar, Regina, aproveitando de novo a fala do Ivens, nós já
922 fizemos esse trabalho de licenciamento específico de atividade, aterros sanitários,
923 aquicultura, assentamentos rurais, energia eólica, agora eu acho que energia solar
924 está dentro dali da reta também para entrar esses dias. Mas nós não podemos
925 perder de vista, não pode esquecer, abandonar esse caminho de alterar
926 realmente, uma maneira mais significativa o licenciamento âmbito como um todo.
927 Quer dizer, é lógico que nós temos que correr atrás dessas urgências, o Brasil tem
928 que correr, tem que se modernizar, tem que crescer, mas também nós temos que
929 pensar na questão mais estruturante. Então, nós temos que cuidar desses dois
930 caminhos, paralelamente.

931
932

933 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Paralelamente e com a
934 mesma intensidade.

935
936

937 **O SR. MÁRIO AUGUSTO DE CAMPOS CARDOSO (CNI)** – Exatamente. Esse é
938 o recado. Mas assim, não tenho nenhum tipo de dúvida quanto à necessidade do
939 trabalho que foi feito de você tentar regularizar a situação que existe e nós
940 avançarmos um Brasil daqui para frente.

941
942

943 **O SR. JOÃO RICARDO GUIMARÃES CAETANO (Governos Municipais Região**
944 **Sudeste)** – Só para deixar registrado. Também para reforçar essa necessidade da
945 revisão dos procedimentos de licenciamento, da modernização, a Anamma
946 também está desencadeando um processo de discussão pública sobre isso,
947 também para posicionar os Municípios quanto a renovação da 237, da Resolução
948 Conama 01, de modernização, faremos isso provavelmente com a Frente Nacional
949 dos Prefeitos, também num processo da discussão pública com os Municípios
950 para apresentar a posição dos Municípios sobre esse tema. Então, é importante
951 só divulgar essa informação aqui. Obrigado.

952

953

954 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Antes de passar a palavra
955 ao Leopoldo, eu quero dizer assim, exatamente nós concordamos com a CNI. O
956 Ministério do Meio Ambiente tem claro e já deflagrou esse processo também dada
957 a urgência e necessito de toda a sociedade, da área ambiental, da indústria, de
958 todos os setores e de um em aperfeiçoamento, de uma modernização do
959 licenciamento ambiental que é estratégico, um instrumento estratégico para a
960 proteção ambiental e o desenvolvimento sustentável deste País, mas nós temos
961 isso claro e esse é um processo que está ocorrendo. Agora, como disse Mário,
962 nós temos, a vida continua, temos essas urgências. Então, os dois processos
963 estão merecendo igual atenção. Por favor, Leopoldo.

964

965

966 **O SR. ANTÔNIO LEOPOLDO NOGUEIRA NETO (MS)** – Na verdade, também
967 parabenizar a apresentação. Eu acho que está bem clara a necessidade e o foco
968 estratégico do programa. Eu queria verificar a possibilidade de complementação
969 na apresentação em relação a algumas questões que você colocou na sua fala,
970 mas que não conseguimos visualizar. Uma em relação a esses 270 aeroportos,
971 assim, as reais situações, se nós conseguimos, você colocou os quantitativos por
972 região, eu acho que em relação à questão da regularização fundiária, a questão
973 da existente ou não existente, quantos são novos, quantos não são novos, até
974 para nós visualizarmos o nível de complexidade também aqui no âmbito do
975 Conama. E a outra possibilidade também para nós é importante uma coisa que
976 você colocou sobre a questão regionalização, o Ministério da Saúde hoje também
977 tem duas políticas que dialogam com essa questão de desenvolvimento
978 sustentável, uma é política nacional de desenvolvimento regional sustentável e a
979 outra é o processo de regionalização, fortalecimento das regiões de saúde, que
980 para nós, como você coloca, tem essa função social de realmente complementar.
981 Hoje uma das grandes dificuldades que nós temos é realmente estar viabilizando
982 o transporte e o custo do transporte aéreo, principalmente de população, que
983 demanda o serviço de saúde, inclusive na Amazônia hoje nós temos contratos de
984 aviação, principalmente para atender as populações a um custo bastante alto.
985 Temos vivenciado acidentes regulares por falta de controle, assim, de um maior
986 controle e monitoramento dessa atividade. Se você puder disponibilizar não só
987 essa parametrização aí dos 270, para nós entendermos a dimensão desse

988 investimento, mas também para nós podermos discutir internamente em que
989 medida que essa infraestrutura dialoga também com o nosso processo de
990 regionalização e organização do serviço de saúde no País.

991

992

993 **A SRª. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA) –** Eu não sei se tem...

994

995

996 **O SR. LUCIANO MARCHESINI (Sema/PR) –** Como eu participei do processo do
997 licenciamento de 9 aeroportos lá no Paraná, no ano passado, a dúvida que surge
998 é em relação a... Você vai ter o aeroporto e você me disse aí que teremos em
999 torno de 10 bilhões para poder investir nessas reformas. Mas como ficam a
1000 questão das passagens e a questão do apoio ao voo regional? Não adianta você
1001 ter o aeroporto e não ter a empresa para poder voar. E não ficou claro, eu gostaria
1002 se você pudesse.

1003

1004

1005 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação da Presidência da**
1006 **República) –** Só para eu responder o nosso amigo do Ministério da Saúde. A
1007 parte, essa questão que você falou da regionalização talvez fosse interessante
1008 trabalhar no conjunto mostrando para vocês, de repente, em uma reunião
1009 específica como nós fizemos a microrregionalização do transporte aéreo, essas
1010 110 microrregiões do Brasil. Então, já me coloco à disposição a hora que você
1011 quiser agendar uma reunião para tratar e nós mostrarmos a vocês como é que
1012 fizemos, quais foram os fatores que levaram a definição daquelas microrregiões,
1013 que eu acho que vai bem de encontro ao que vocês estão planejando em relação
1014 à saúde. Em relação à parte de infraestrutura e controle, realmente a atividade
1015 hoje de táxi-aéreo que é o que vocês têm que ter porque não têm voo comercial,
1016 ela é sempre menos regulada do que a aviação comercial, a ANAC tem
1017 regulamentos de controle muito mais fortes para comercial do que para táxi-aéreo.
1018 E aí com isso acontece, você vê o índice de acidentes na aviação comercial é
1019 baixíssimo, mas na táxi-aéreo em geral começa a ampliar por causa dessa
1020 redução do controle. Então, isso é uma coisa que tem que ampliar, que eu coloco
1021 voos comerciais em um local é, logicamente o controle da ANAC vai ter que ser
1022 maior porque o objetivo deles e a atribuição deles é fazer isso. Então, isso acaba
1023 melhorando a segurança também, esse nível de abrangência e segurança. A parte
1024 da distribuição nós temos isso lá na SAC e eu vou ver se eu passo para a Regina
1025 para ela disponibilizar para todos, como é que estão os 270, quais os novos, quais
1026 estão sendo estudados. Nos inviáveis na verdade nós não cravamos nenhum
1027 ainda como inviável, nós estamos tratando com os Estados para ver alternativas.
1028 Porque às vezes você chega no Estado e diz: para nós ele é inviável dentro desse
1029 programas. Mas o Estado entende: eu preciso daquele aeroporto para atender a
1030 aviação geral e realmente aquele foco da cidade vai ser esse porque tem um outro
1031 que está próximo, que atenderia o comercial. Então, nós acabamos mantendo
1032 aquele aeroporto no programa por um investimento um pouco menor e aí dar um

1033 foco maior em um outro próximo para ser o regional. Então, isso nós não temos
1034 nenhum cravado, esse é inviável não vou fazer nada, mas nós estamos
1035 trabalhando nesse estudo deles. Agora voltando aqui para Luciano, essa questão
1036 do Paraná que você perguntou, dos 9 lá, no Paraná tem mais, são 15, se não me
1037 engano que são regionais... Já passaram no processo. Então, os subsídio é o
1038 seguinte, ele faz parte do PDAR, que é a Política de Desenvolvimento da Aviação
1039 Regional, virou uma lei no início do ano, ele está sendo regulamentado na
1040 Secretaria de Aviação Civil agora. O que é a ideia desse subsídio? Eu não vou
1041 simplesmente subsidiar um voo que ele voe vazio, isso não existe, que foi o maior
1042 defeito daquele programa de subsídios que teve na década de 80. E que ele
1043 acabou se auto extinguindo por causa disso. Então, em que ele é baseado? Ele é
1044 baseado nos passageiros e no subsídio ao preço de passagem que aquele
1045 passageiro efetivamente está pagando naquela aeronave. E o foco dele é pegar
1046 aquele preço da passagem e trazer ele para o próximo, a passagem entre capitais.
1047 Como eu estou hoje, se estou voando de Manaus para Tefé eu estou pagando
1048 quase que o dobro do que se fosse de Manaus para Belém. Então, a ideia é pegar
1049 e trazer, não vai ser um subsídio completo, logicamente a passagem não vai ser
1050 zerada, mas a ideia é trazer a passagem do interior ao mesmo preço que o voo
1051 entre capitais, trazer aquela redução de custo para isso. Então, esse que é o foco
1052 do subsídio e é assim que está sendo tratado e discutido pelas empresas aéreas.
1053 O outro lado do subsídio é que ele vai tirar do passageiro aquela taxa de
1054 embarque, aquelas taxas que você paga hoje numa passagem. Isso vai ser
1055 colocado pela SAC até para ajudar os regionais a se subsidiarem. Então, isso
1056 vai diminuir também o preço da passagem. Hoje eu tenho caso de passagem,
1057 você pega passagem de R\$ 100,00, 25% da passagem é uma taxa. É a taxa de
1058 embarque. Então, isso vai ser subsidiado no programa, mas isso vai ser pago
1059 diretamente para o gestor do aeroporto. Então, a empresa aérea, na verdade já
1060 não era dela mesmo, isso já vinha para um fundo para a Infraero e tal, só que
1061 agora isso vai ser direcionado para o gestor daquele aeroporto. Então, é assim
1062 que está sendo tratada essa política e a ideia, e já está avançada a discussão é
1063 que comecem a funcionar, rodar realmente este ano, no final do segundo
1064 semestre.

1065

1066

1067 **A SR^a CELMA ALVES DOS ANJOS (Anamma Nacional)** – É só a título de
1068 curiosidade mesmo, alguns desses procedimentos de licenciamento desses
1069 aeroportos regionais, foi dada a entrada dentro do órgão municipal?

1070

1071

1072 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação da Presidência da**
1073 **República)** – Têm alguns Municípios que têm uma delegação estadual para esse
1074 licenciamento. Por exemplo, citando eu acho que no Mato Grosso, Sinop, foi dado
1075 em Sinop pelo próprio Estado, mas primeiro o banco com quem nós protocolamos
1076 procurou o Estado e o Estado que passa essa orientação se por acaso tem uma
1077 delegação para o Município ou não.

1078

1079

1080 **A SRª CELMA ALVES DOS ANJOS (Anamma Nacional) –** Mas então não houve
1081 nenhum impedimento do ponto de vista da aviação civil com relação a esse
1082 repasse aos Municípios descentralizados com competência?

1083

1084

1085 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação da Presidência da**
1086 **República) –** Não. Desde que o Estado diga é competência do Município o
1087 protocolo é no Município. Vai protocolar conforme o rito previsto em cada Estado.

1088

1089

1090 **A SRª. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA) –** Eu acho que se ninguém
1091 mais quer pedir nenhum esclarecimento, eu acho que a matéria que está
1092 submetida ao Cipam está suficientemente esclarecida da importância, o interesse.
1093 Eu então coloco em votação. Leopoldo, por favor, você quer se manifestar? Em
1094 votação?

1095

1096

1097 **O SR. ANTÔNIO LEOPOLDO NOGUEIRA NETO (MS) –** Voto favorável.

1098

1099

1100 **O SR. IVENS LÚCIO DO AMARAL DRUMOND (Abema/GDF) –** Voto favorável.

1101

1102

1103 **A SRª DENISE DALEVA COSTA (Governo de Goiás) -** Voto favorável.

1104

1105

1106 **O SR. MÁRIO AUGUSTO DE CAMPOS CARDOSO (CNI) –** Voto favorável à
1107 matéria.

1108

1109

1110 **A SRª. MARIA ÂNGELA DE CAMARGO (Setor Florestal) –** Voto favorável.

1111

1112

1113 **A SRª. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA) –** O MAPA não vota.
1114 Desculpa. É suplente. Luciano?

1115

1116

1117 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA) –** Só um
1118 esclarecimento. O Luciano ele é Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos.

1119

1120

1121 **A SRª. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA) –** De qualquer forma não
1122 conta, mas favorável.

1123

1124

1125 **A SR^a CELMA ALVES DOS ANJOS (Anamma Nacional)** – Favorável a que seja
1126 prosseguido.

1127

1128

1129 **O SR. JOÃO RICARDO GUIMARÃES CAETANO (Governos Municipais Região**
1130 **Sudeste)** – Favorável.

1131

1132

1133 **O SR. PAULO HENRIQUE DE CARVALHO (ONG Ponto Terra)** Favorável à
1134 matéria.

1135

1136

1137 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Favorável, mas que as nossas
1138 preocupações sejam realmente atendidas. Principalmente nas questões
1139 ambientais, a partir da Câmara Técnica.

1140

1141

1142 **A SR^a. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA)** – Muito bem. Então, muito
1143 obrigada. Está aprovado por unanimidade. Vamos então discutir o mérito na
1144 Câmara Técnica e tenho certeza que vamos conseguir sucesso. É muito
1145 importante essa Resolução. Obrigada.

1146

1147

1148 *(Palmas!).*

1149

1150

1151 **O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica)** – Eduardo, você autoriza pode a gravação?
1152 Pode gravar?

1153