

01
A
R



Nº	019
----	-----

Data: 23/03/2015

IDENTIFICAÇÃO

Tipo e Número

Procedência

Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA

Registro

00000.007250/2015-00

Interessado

Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

Assunto

"Proposta de Resolução Conama sobre Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais. Vol.I

PROVIDÊNCIAS

☒ Autuação ☐ Arquivamento ☐ Abertura de volume ☐ Encerramento de volume ☐ Desarquivamento

☐ Reconstituição do processo nº _____

☐ Outros _____

Justificativa (no caso de reconstituição do processo)

Nome e ramal para contato após providência:

Rúbia Faria - 2216

AUTENTICAÇÃO

Solicitante

Data: 23 / 03 / 2015

Carimbo/Assinatura

Protocolo Central/Unidade Protocolizadora

Recebi em: 27/03/15 Hora: 17 : 05

Assinatura

Via Única

Rubia Costa Faria
Agente Administrativo
Matr. 1833261
D/CONAMA/SECEX/MAA

SECEX/SPOA/CGGA

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
DCONAMA/SECEX/MMA

MMA Protocolo CONAMA	
Nº 7250/2015	
DATA	RUBRICA
22/03/15	[assinatura]

NOTA INFORMATIVA nº 047 /2015/DCONAMA/SECEX/MMA

Brasília/DF, 23 de março de 2015.

ASSUNTO: abertura de processo de resolução CONAMA sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais

1. DESTINATÁRIO

Administrativo/Dconama

2. INTERESSADO

DCONAMA/SECEX/MMA.

3. REFERÊNCIA

Ofício nº 37/2015/DPROFAA/SEAP/SAC-PR

4. INFORMAÇÃO

4.1. Por meio do Ofício nº 37/2015/DPROFAA/SEAP/SAC-PR, de 16 de março de 2015, o Conselheiro Eduardo Henn Bernardi, titular da Secretaria de Aviação Civil, encaminhou ao Secretário-Executivo do CONAMA minuta de Resolução que estabelece critérios e diretrizes para o licenciamento de aeroportos regionais. Foram apresentadas as justificativas indicando a relevância da matéria, aspectos ambientais que devem ser observados e os impactos prováveis em conformidade com os art. 11 e 12 do Regimento Interno.

4.2. Por ocasião da 117ª Reunião Ordinária do CONAMA, a Secretaria de Aviação Civil-SAC apresentou ao Plenário requerimento de Regime de Urgência em conformidade com o art. 18 do Regimento Interno. O pedido de urgência foi aprovado pelos Conselheiros conforme se verifica no resultado da 117ª Reunião Ordinária CONAMA (anexo).

4.3. Ante do exposto e considerando que não há inconformidade com o Regimento Interno, recomenda-se a abertura de processo com vista a prosseguir com o trâmite administrativo.

Vinicius Vitoi Silva

Vinicius Vitoi Silva
Analista Ambiental

De acordo. Encaminhe-se para as providências necessárias.

[Assinatura]
Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora-Substituta



EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - Deconama
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º andar, sala 950 - CEP: 70.068-901
Tel. (61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Resultado da 117ª Reunião Ordinária do CONAMA
Data: 18 março de 2015
Horário: 09h às 18h
Local: Auditório nº 1, Edifício Sede do Ibama, Setor de Clubes Esportivos Norte
- Trecho 2, Brasília/DF

Deliberações

Aprovado o requerimento de urgência apresentado pela Secretaria de Aviação Civil – SAC para a nova proposta de resolução CONAMA que “estabelece critérios e diretrizes para o licenciamento ambiental dos aeroportos regionais”.

Ratificada a comissão que representará o CONAMA no Fórum Interconselhos da Secretaria Geral da Presidência da República, o qual discutirá o PPA 2016-2019 em reunião a ser realizada entre os dias 14 e 17/04/2015. A comissão será composta pelas seguintes entidades ambientalistas: KANINDÉ, FURPA, SNE, Sócios da Natureza, FBCN, Argonautas, MIRA-SERRA e SODEMAP.

Ordem do Dia

RESOLUÇÕES

Processo nº 02000.000110/2011-68 – Proposta de Resolução CONAMA que dispõe sobre o controle da utilização de produtos ou processos para recuperação de ambientes hídricos e dá outras providências
Proponente: IBAMA

Processo retirado de pauta pelo proponente da matéria, conforme art. 19 do Regimento Interno.

Processo nº 02000.001299/2011-14 – Proposta de Revisão da Resolução CONAMA nº 307/2002 para reclassificação dos resíduos de tintas.
Proponente: CNI

Pedido de vista (art. 21) realizado pelas seguintes entidades: CNI, Instituto Guaicuy, SODEMAP, Ponto Terra, Movimento Nacional dos Catadores, KANINDÉ, MMA e IBAMA.



EM BRANCO

REQUERIMENTO DE REGIME DE URGÊNCIA

MMA Protocolo CONAMA	
Nº 6945/2015	
DATA	RUBRICA
18/03/15	

Os conselheiros abaixo assinados requerem, com base no art. 18 do Regimento Interno do Conama, que a matéria Licenciamento Ambiental para Aeroportos Regionais, referente ao Processo de nº _____, tramite em regime de urgência, pelas seguintes razões:

JUSTIFICATIVA

A tramitação desta matéria em regime de urgência, justifica-se pela necessidade de estabelecimento de regras que harmonizem o enquadramento do licenciamento ambiental para aeroportos regionais, previstas na proposta de Resolução apresentada.

Busca-se, com isso, garantir que o Programa de Aviação Regional obtenha êxito no que tange ao correto tratamento ambiental a ser conferido às ações planejadas, evitando-se entendimentos divergentes entre os órgãos ambientais licenciadores, o que pode gerar distintas ações de controle ambiental.

Confirmando o acima exposto, foi observado, durante a fase inicial de implementação do Programa, que intervenções de natureza similar e com impactos ambientais equivalentes, estão gerando solicitações de estudos ambientais prévios com diferentes níveis de complexidade. O entendimento desta Secretaria de Aviação Civil - SAC/PR é de que tal fato provém da inexistência de regramento CONAMA específico para as hipóteses de reforma, ampliação ou regularização de aeroportos regionais, sejam estes novos ou existentes.

Ressalto que o tratamento ambiental e o consequente licenciamento dos aeroportos regionais do Programa constitui-se em etapa crítica e fundamental para o andamento do mesmo, sendo, portanto, urgente a necessidade de pacificação de entendimentos entre os órgãos, garantindo-se segurança imediata ao meio ambiente e permitindo celeridade do processo.

Por fim, o sucesso no tratamento ambiental no âmbito do Programa de Aviação Regional (PIL: Aeroportos) é condição basilar para propiciar benefícios à população quanto à oferta de transporte aéreo em regiões até então não atendidas por este modal, buscando-se assim a integração regional e a equidade de opções de transporte para os brasileiros.

Assinaturas:

1. [Assinatura] (SAC/PR)
2. Regina Gualda (MMA)
3. Dione Macedo (MME)
4. JOHANESS ECK (SAC CIVIL)
5. MARCIO A. M. MIZADO (MAD) 
6. Katia Matsumoto Tancon Kmtancon (MT)
7. Elianeira Odizoro (MT)
8. PAULO GARCIA (MD) 
9. José Carlos O. Jones (NB/MB) 

João Luís,
para providências,
com urgência.

19/03/2015


Adriana Mandarino
Matr. 1413889
Gerente
DCONAMA/SECEX/MMA



PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA
SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Secretaria de Aeroportos

Departamento de Gestão do PROFAA

SCS Qd. 09 - Lote A - Torre C - Edifício Parque Cidade Corporate - 5º Andar
70308-200 - Brasília-DF (61) 3311-7385 – dprofaa.pil@aviacaocivil.gov.br

Ofício nº 37/2015/DPROFAA/SEAP/SAC-PR

Brasília, 16 de março de 2015.

Ao Senhor

FRANCISCO GAETANI

Secretário Executivo do Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Esplanada dos Ministérios, Bloco B - 6º andar, Sala 600

70068-900 - Brasília – DF

Assunto: Proposta de Resolução para Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais

Anexos: Minuta de Resolução e seus anexos técnicos.

Senhor Secretário Executivo,

1. Observada a recente designação de conselheiros representando a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República para o CONAMA (Portaria nº 36, de 5 de março de 2015) e em atenção ao Regimento Interno, mais especificamente aos artigos 11 e 12, encaminho para vossa apreciação proposta de Resolução que objetiva estabelecer critérios e diretrizes para o licenciamento ambiental de aeroportos regionais.
2. Sobre este tema, informo inicialmente que o Programa de Aviação Regional do Governo Federal, sob responsabilidade da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, abrange 270 aeroportos, em todo o território nacional. Este Programa objetiva a ampliação da oferta de transporte aéreo à população brasileira através da rede de aviação regional, o que permitirá a integração nacional e o incremento do desenvolvimento turístico, social e econômico das localidades do interior. A aviação regional é indispensável a um País de dimensões continentais como o Brasil. Por este motivo, constitui-se em projeto de alta prioridade para o Governo.
3. Especificamente quanto ao licenciamento ambiental dos aeroportos do Programa, considerando o âmbito nacional do mesmo e o disposto na Lei Complementar nº 140/2011, a qual define competência supletiva aos Órgãos Ambientais licenciadores nas três esferas de governo (Federal, Estadual, Municipal) e no Distrito Federal, foi identificada a necessidade de lidar com uma quantidade considerável de órgãos licenciadores no que tange aos aeroportos regionais, amparados na legislação ambiental vigente e suas externalidades, além da legislação ambiental específica.

EM BRANCO

4. Constatou-se, também, que não existem, até o momento, padrões estabelecidos quanto a procedimentos e regras para enquadramento específico desta atividade nos casos de reforma, ampliação ou regularização de aeroportos regionais existentes. Neste ponto observo que a maioria dos aeroportos que integram o Programa de Aviação Regional não possui licença ambiental ou qualquer outro tipo de controle ambiental inerente aos impactos gerados pela sua operação. Tal situação decorre do fato que vários aeroportos foram instalados antes da publicação da Lei nº 6.938/1981.

5. Os aeroportos regionais são equipamentos urbanos e notadamente se tornam polos atrativos de desenvolvimento. Desta forma sua presença propicia o adensamento populacional nas suas proximidades, acarretando a necessidade de desenvolvimento de planos diretores para a ocupação territorial de seu entorno, objetivando uma relação harmônica entre o aeroporto e os demais setores urbanos.

6. Neste cenário, o que se espera com esta proposta de Resolução é a implementação de bases normativas homogêneas que garantam o correto tratamento ambiental e propiciem agilidade ao processo de licenciamento, pacificando o entendimento das exigências entre os órgãos ambientais licenciadores.

7. Assim, a definição de diretrizes para o processo, com o estabelecimento de critérios de enquadramento, definição prévia do conteúdo mínimo exigível dos estudos ambientais, estabelecimento de prazos para a análise e concessão das licenças ambientais; garante lisura e transparência ao processo, gerando maior segurança jurídica aos órgãos ambientais e, em especial, aos gestores públicos.

8. Na proposta de Resolução buscou-se proceder a uma definição clara dos estudos necessários para cada tipologia, possibilitando a padronização de procedimentos, ganho de escala, segurança para o meio ambiente e celeridade à Administração Pública, responsável pelo investimento nos aeroportos regionais.

9. Colaborando com o que foi dito, verificamos que, nos estudos ambientais já realizados sobre o tema, o impacto ambiental constatado ocorre principalmente na fase de implantação do empreendimento, em razão, por exemplo, dos grandes volumes de movimentação de terra e, em decorrência dessa movimentação, a identificação de jazidas de empréstimos e áreas de bota-fora.

10. Outro aspecto importante relaciona-se com a necessidade de supressão vegetal para ampliação da área operacional e de segurança do aeroporto, em função das características das aeronaves de projeto. Em alguns casos específicos, a supressão vegetal pode acarretar, dentre outras medidas, a necessidade de manejo de fauna.

11. Além disso, se houver necessidade de ampliação dos sítios aeroportuários, há necessidade de desapropriação de áreas adjacentes ao aeroporto ocasionando, caso este se situe em área urbana, algum impacto socioeconômico que deve ser considerado e que também fazem parte da proposta ora submetida.

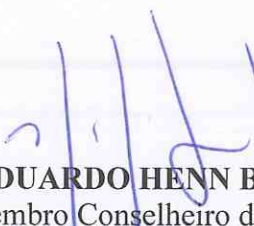
12

EM BRANCO

12. Ressalto ainda que estão contemplados, na proposta desta Resolução, os estudos ambientais para a necessária regularização da situação ambiental existente, inclusive em casos de ampliação ou implantação de novo aeroporto, cujos conteúdos mínimos a serem abordados constam nos textos colocados como anexos à proposta.

13. Por fim, nossa expectativa enquanto órgão responsável pelo Programa de Aviação Regional é que a aprovação e a consequente publicação da Resolução proposta propicie celeridade ao processo de licenciamento ambiental para aeroportos regionais, minimizando possíveis divergências de entendimento entre os órgãos licenciadores quanto às etapas do processo, sem prejuízo de outros estudos necessários inerentes às características regionais, assegurando o cumprimento do artigo 225 da Constituição Federal.

Atenciosamente,


EDUARDO HENN BERNARDI
Membro Conselheiro do CONAMA
(Portaria nº 36, de 5 de março de 2015)
Diretor do DPROFAA/SEAP – SAC/PR

EM BRANCO

RESOLUÇÃO n.º , de de 2015.

1

Estabelece critérios e diretrizes para o licenciamento ambiental dos aeroportos regionais.

O CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – CONAMA, no uso das competências que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VII, da Lei n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto em seu Regimento Interno;

Considerando as peculiaridades do procedimento de licenciamento ambiental para aeroportos regionais e a necessidade de padronização destes procedimentos no âmbito do SISNAMA; e

Considerando a inexistência de regras específicas acerca da categorização de aeroportos regionais para fins de licenciamento ambiental.

RESOLVE:

Art. 1º. Estabelecer critérios e procedimentos, nos termos da legislação em vigor e de acordo com as diretrizes definidas nesta Resolução, para:

I- licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais;

II- regularização ambiental de aeroportos regionais em operação até a data de entrada em vigor da presente Resolução, mediante processo de licenciamento ambiental corretivo;

III- atividades a serem realizadas dentro dos limites do sítio aeroportuário regional já existente, não passíveis de licenciamento ambiental, e consideradas de baixo potencial de impacto, nos termos do § 1º do art. 12 da Resolução CONAMA n.º 237, de 1997.

Art. 2º. Para os efeitos desta Resolução, entende-se por:

I- aeroporto regional: equipamentos públicos dotados de instalações, edificações e facilidades de apoio a aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas e que não atendem às regiões metropolitanas das capitais estaduais e ao Distrito Federal;

II- Sítio Aeroportuário: é toda a área patrimonial do aeroporto;

III- estruturas aeroportuárias: instalações, edificações e facilidades, contidas no sítio aeroportuário, que servem ao apoio às aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas, compreendendo, dentre outros, os seguintes elementos construtivos: Terminal de Passageiros e Cargas (TPS), Seção Contra-incêndio de Aeródromo (SCI), Torre de Controle (TWR) ou Estação Prestadora de serviços de telecomunicações e de

EM BRANCO

Tráfego Aéreo (EPTA), Pátio de Aeronaves, Pista de Pouso e Decolagem (PPD), Pista de Táxi (TWY), Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) e via de serviço para veículos.

IV - Relatório Ambiental Simplificado (RAS): estudos relativos aos aspectos ambientais relacionados à localização, instalação, operação e ampliação de uma atividade ou empreendimento, apresentado como subsídio para concessão de licença ambiental, que conterá, dentre outras, as informações relativas ao diagnóstico ambiental da região de inserção do empreendimento, sua caracterização, a identificação dos impactos ambientais e das medidas de controle, de mitigação e compensação;

V - Relatório de Controle Ambiental (RCA): relatório contendo o diagnóstico ambiental da região de inserção do empreendimento, sua caracterização, a identificação dos impactos ambientais, a descrição das atividades, dos riscos ambientais, com a identificação dos impactos e das medidas mitigadoras;

VI - Plano de Controle Ambiental (PCA): descreve os programas ambientais a serem implementados no aeroporto para controle, mitigação e compensação ambiental, mencionados no RAS ou no Termo de Referência específico emitido pelo Órgão Ambiental Licenciador;

Art. 3º. Para os efeitos desta Resolução, consideram-se de baixo potencial de impacto ambiental, as atividades desenvolvidas dentro dos limites dos sítios aeroportuários regionais, tanto para aeroportos novos quanto para os já existentes, que não impliquem em:

I - intervenção em áreas de preservação permanente, unidades de conservação, ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos;

II - em corte e supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração, no bioma Mata Atlântica, conforme dispõe a Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006;

III - em áreas regulares de rota, pousio, descanso, alimentação e reprodução de aves migratórias constantes de Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil, emitido pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio;

IV - em áreas de ocorrência de espécies ameaçadas de extinção, conforme listas oficiais.

§1º Além das atividades previstas neste artigo, poderão também ser consideradas de baixo potencial de impacto ambiental, quando assim avaliados pelo órgão ambiental competente, obras realizadas fora dos limites do sítio aeroportuário, desde que vinculadas à infraestrutura aeroportuária.

§2º Os empreendimentos e atividades referidos neste artigo ficam sujeitos ao licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado, nos termos do art. 12 da Resolução CONAMA nº 237, de 1997.

§3º Os empreendimentos e atividades que não sejam considerados de baixo potencial de impacto ambiental, deverão adotar as diretrizes do Estudo Ambiental contido no Anexo I

EM BRANCO

desta Resolução, considerando os procedimentos definidos na Resolução CONAMA n.º 237, de 1997 e, quando couber, na Resolução CONAMA n.º 01, de 1986.

Art. 4º. O licenciamento ambiental de atividades aeroportuárias regionais de baixo potencial de impacto ambiental, de que trata o art. 3º, será integrado pelas etapas de Licença de Instalação e de Licença de Operação, e deverá respeitar os termos e os prazos a seguir definidos:

§1º O requerimento da Licença de Instalação deverá ser instruído com:

I - estudo preliminar, contendo no mínimo: a localização, descrição e plantas da situação existente e das atividades a serem executadas, bem como a respectiva anotação de responsabilidade técnica;

II - Relatório Ambiental Simplificado – RAS e Plano de Controle Ambiental - PCA, elaborados em conformidade com os Anexos II e IV, desta Resolução;

III – documentos, autorizações e outorgas legalmente exigíveis, conforme o caso, por força de normas federais, estaduais e municipais, inclusive urbanísticas;

IV – requerimento de autorização de supressão de vegetação, quando couber; e

V – manifestação da Prefeitura Municipal, quanto aos impactos relativos ao adensamento populacional, equipamentos urbanos e comunitários, uso e ocupação do solo, geração de tráfego e demanda por transporte público, paisagem urbana e patrimônio natural e cultural, podendo para tanto solicitar a elaboração de Estudo de Impacto de Vizinhança, nos termos do art. 37 da Lei n.º 10.257, de 2001.

§ 2º O prazo de análise do requerimento de Licença de Instalação dos aeroportos regionais e das atividades de baixo potencial de impacto ambiental será de 90 dias, contados a partir da data do protocolo dos documentos elencados nos incisos I a V.

§ 3º O órgão ambiental manifestar-se-á quanto ao pedido referido no *caput* com base em parecer técnico que contenha:

I - em caso de deferimento, a motivação da conclusão pela viabilidade ambiental das atividades pretendidas, a partir da documentação que houver instruído o pedido, bem como as condicionantes para a sua implementação, que deverão constar da respectiva licença;

II - em caso de indeferimento, a exposição das razões que fundamentaram a decisão.

§ 4º A contagem do prazo previsto no § 2º será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo responsável pelo empreendimento.

§ 5º O requerimento da Licença de Operação deverá ser instruído com relatório de cumprimento das condicionantes estabelecidas na Licença de Instalação e apresentação do Plano de Controle Ambiental - PCA, a serem analisados pelo órgão ambiental no prazo de 45 dias, contados a partir da data de protocolo do respectivo pedido.

EM BRANCO

§ 6º Integram a Licença de Operação as seguintes atividades de manutenção, quando desenvolvidas dentro dos limites do aeroporto regional licenciado:

I - poda de árvores nativas ou exóticas, que coloquem em risco a operação aeroportuária;

II - controle de plantas invasoras, inclusive com o uso de herbicidas específicos, devidamente registrados perante os órgãos competentes, observados os instrumentos normativos pertinentes ao emprego de produtos tóxicos;

III - limpeza e reparo de sistemas de drenagem, bueiros e canais;

IV - implantação de cercas, defensas metálicas ou similares;

V - reparos e manutenção em obras de arte; e

VI – melhorias ou modernizações em estruturas aeroportuárias, que não impliquem em ampliação dessas estruturas.

Art. 5º. Nos casos de novos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental poderá, em uma única fase, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização e autorizar a instalação do aeroporto, sendo emitida diretamente licença de instalação, desde que haja solicitação específica do responsável pelo empreendimento.

Art. 6º. A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação até a data de publicação desta Resolução será feita mediante licenciamento ambiental corretivo, com a emissão de Licença de Operação e deverá ser instruída com Relatório de Controle Ambiental – RCA, em conformidade com o Termo de Referência constante do Anexo III.

§ 1º A análise do RCA deverá ser realizada mediante parecer técnico pelo órgão competente, no prazo de 90 dias, conclusivo quanto à viabilidade de emissão da Licença de Operação e seu respectivo conteúdo.

§ 2º As obras de melhoria ou de ampliação de aeroportos regionais consideradas de baixo potencial de impacto ambiental poderão ser autorizadas no curso do procedimento do licenciamento ambiental corretivo.

Art. 7º. Os prazos estipulados nos art. 4º e 6º poderão ser alterados, desde que motivados e com a concordância do responsável pelo empreendimento e do órgão ambiental competente.

Art. 8º. Quando houver a necessidade de supressão de vegetação a autorização deverá ser requerida concomitantemente ao protocolo da etapa pertinente do licenciamento ambiental.

Art. 9º. As autorizações para manejo de fauna silvestre, incluindo o levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento, quando requeridas para a elaboração de estudos ambientais, deverão ser emitidas em um prazo máximo de 20 dias, a partir do seu requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão licenciador.

EM BRANCO

Art. 10. A critério do órgão ambiental competente, poderão ser feitas exigências complementares no licenciamento ambiental, mediante despacho fundamentado.

Art. 11. Ficam autorizadas, sem prejuízo de outras licenças e autorizações cabíveis, a operação dos aeroportos regionais até a emissão da Licença de Operação.

Art. 12. O responsável pelo empreendimento deverá comunicar imediatamente ao órgão ambiental competente a identificação de impactos ambientais supervenientes, para a manifestação e a adoção das providências que se fizerem necessárias.

Art. 13. A execução de intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o meio ambiente, a saúde e a segurança da população e dos trabalhadores dos aeroportos regionais, deverá obrigatoriamente ser comunicada ao órgão ambiental competente.

Art. 14. Os postos de armazenamento e de abastecimento de combustíveis integrados ao aeroporto regional deverão ser licenciados por meio de procedimento específico, conforme o estabelecido na Resolução CONAMA n.º 273, de 2000, e demais normas correlatas.

Art. 15. O órgão ambiental competente, mediante decisão motivada, assegurado o contraditório e ressalvadas as situações de emergência ou de urgência, poderá, a qualquer tempo modificar as condicionantes e as medidas de controle e de adequação do empreendimento, suspender ou cancelar a licença expedida, quando ocorrer:

I - violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou infração às normas legais; e

II - superveniência de graves riscos ambientais ou à saúde.

Art. 16. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA
Presidente do Conselho

EM BRANCO

ANEXO I

Estudo Ambiental Proposta de Termo de Referência

ESTUDO AMBIENTAL

Este anexo apresenta o conteúdo mínimo para a elaboração do Estudo Ambiental, que integra o procedimento ordinário para o licenciamento ambiental de aeroportos regionais não enquadrados como de baixo potencial de impacto ambiental e que remetam aos procedimentos disciplinados na Resolução Conama nº 237/1997, que o caracterize como de alto potencial de impacto ambiental.

Os estudos a serem realizados devem se basear em informações levantadas acerca dos fatores ambientais da área de influência, que deverá ser delimitada. Devem ser levantados e avaliados os impactos ambientais relativos às etapas do projeto (planejamento, implantação e operação) e propostas medidas mitigadoras e programas de monitoramento e controle dos impactos negativos. As metodologias para o estudo ambiental e para a avaliação dos impactos ambientais deverão ser detalhadas.

A Área de Influência Direta (AID) é aquela cuja incidência dos impactos da reforma, ampliação ou implantação, e operação do aeroporto regional ocorre de forma direta sobre os recursos ambientais, modificando a sua qualidade ou diminuindo seu potencial de conservação ou aproveitamento. Para sua delimitação deverão ser considerados: o entorno do aeroporto regional; as áreas destinadas aos canteiros de obras; as áreas onde serão abertos novos acessos; e outras áreas que sofrerão alterações decorrentes da ação direta do empreendimento, a serem identificadas no decorrer dos estudos.

A Área de Influência Indireta (AII) é aquela potencialmente ameaçada pelos impactos indiretos oriundos das intervenções no aeroporto regional, e sua delimitação deve considerar as demandas do empreendimento por serviços e equipamentos públicos e as características urbano-regionais. Para os meios físico e biótico sua delimitação deverá considerar o entorno de até 20 km de raio a partir do centro geométrico do aeroporto, em consonância com a Resolução Conama nº 004/1995.

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do empreendedor:

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, endereço, fone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, fone e e-mail).

1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;

EM BRANCO

- Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail);
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail); e
- ART da empresa.

1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

- Nome;
- Formação profissional;
- Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber;
- Número do Cadastro Técnico Federal; e
- ART, quando couber.

Observação: Cada membro da equipe técnica deverá rubricar as páginas sob sua responsabilidade, e todos deverão assinar o Estudo Ambiental na página de identificação da equipe técnica multidisciplinar. O coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.

1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas Latitude/Longitude dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário.

2. CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

Apresentar os objetivos das obras no aeroporto regional e síntese das suas justificativas técnica, econômica e socioambiental, e relacionar o aeroporto ao cenário regional e sua importância. Utilizar recursos cartográficos para representar a interconexão do aeroporto com a situação atual.

2.1. Descrição Técnica do Projeto:

- Área atual do sítio aeroportuário e futura, caso haja ampliação;
- Distâncias de segurança, considerando a área de segurança aeroportuária;
- Nome, descrição e localização das edificações no sítio aeroportuário;
- Descrição sucinta das vias de serviço, *taxiways*, RESA e pátio de aeronaves, pista de pouso e decolagens, e do sistema de drenagem pluvial;
- Indicação de pontos de interligação e localização com a rede de abastecimento e de esgoto do município; e
- Indicar as interferências do aeroporto com edificações na zona urbana, com ferrovias, oleodutos e gasodutos, pivôs centrais entre outros.

EM BRANCO

2.2. Implantação do Projeto

- Descrever e detalhar o projeto e localização georreferenciada de toda a obra e infraestrutura associada;
- Descrever o sistema de tratamento de efluentes e seu lançamento em corpo receptor;
- Caracterizar a(s) área(s) destinada(s) ao canteiro de obra, incluindo leiaute e descrição de suas unidades;
- Caracterizar áreas de oficinas mecânicas, de hangares e de postos de abastecimento de aeronaves;
- Descrever a geração e destinação dos resíduos e efluentes gerados durante a implantação do empreendimento;
- Estimar os volumes de corte e aterro, necessidades de acesso, de áreas de bota-fora e de empréstimo;
- Indicar as potenciais jazidas e suas respectivas distâncias ao aeroporto;
- Estimar a contratação da mão-de-obra (empregos diretos e indiretos e qualificação necessária);
- Estimar o fluxo de tráfego;
- Estimativa das áreas de supressão de vegetação destacando as Áreas de Preservação Permanente e de Reserva Legal averbadas, considerando todas suas áreas de apoio e infraestrutura durante as obras;
- Apresentar as diretrizes para logística de saúde, transporte e emergência médica das frentes de trabalho, e estimar a demanda prevista para utilizar os sistemas locais de saúde no período de obras;
- Considerar os riscos construtivos, a probabilidade de sinistros e a questão das doenças tropicais à luz das orientações da FUNASA/MS e especificar as ações de controle;
- Ações/intervenções no ambiente natural necessárias/os para a reforma, ampliação ou implantação, operação e manutenção do aeroporto; e
- Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis, relacionados ao empreendimento nas fases de instalação e operação, suas consequências, métodos e meios de intervenção.

2.3. Operação e Manutenção

- Indicar as ações necessárias para a operação e manutenção do aeroporto;
- Movimentação diária de passageiros atual e futura, após as obras;
- Número estimado de pousos e decolagens de aeronaves e seus respectivos modelos e código de referência (de acordo com a RBAC nº 154);
- Indicar o quantitativo de pessoal envolvido;
- Indicar as restrições ao uso na área de segurança aeroportuária; e
- Indicar os acessos permanentes.

EM BRANCO

3. ESTUDOS DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS

Apresentar a finalidade, os objetivos que justificam a necessidade das obras no aeroporto de forma técnica e econômica, e sua compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais.

Apresentar as alternativas locais e tecnológicas para o aeroporto proposto, em caso de novo sítio aeroportuário, considerando as hipóteses de não implantação do mesmo.

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O levantamento de informações visando ao estudo ambiental em seu entorno deverá considerar para as AID e AII, o levantamento de dados secundários para o diagnóstico dos meios físico, biótico e socioeconômico. Para a AID, quando da inexistência de dados secundários, poderá ser realizado levantamento de dados primários.

Os estudos devem apresentar em textos, mapas e plantas, quando pertinente, a localização do aeroporto indicando a delimitação cartográfica das áreas de influência com a localização do município no estado e com municípios limítrofes; ressaltando a localização de unidades de conservação e respectivas zonas de amortecimento, outras áreas legalmente demarcadas protegidas por Lei (terras indígenas, territórios quilombolas, projetos de assentamento e outras comunidades tradicionais) e áreas prioritárias para a conservação da biodiversidade.

Em caso da existência de zoneamento ecológico-econômico federal, estadual ou municipal, identificar e enumerar as características da zona onde está inserido o aeroporto.

Todas as bases e metodologias utilizadas devem ser especificadas, e os estudos abrangerão os aspectos abaixo relacionados:

4.1. Meio Físico

4.1.1. Clima

Em especial regime de precipitação, regime de ventos e fenômenos meteorológicos extremos.

4.1.2. Geologia, Geomorfologia e Geotecnia

Descrever as principais unidades geomorfológicas e suas características dinâmicas; caracterizar os diversos padrões de relevo e os diferentes graus de suscetibilidade ao desencadeamento de movimentos de massa, processos erosivos e assoreamento de corpos d'água, tanto naturais como de origem antrópica. Identificar, mapear e caracterizar as áreas prováveis de serem utilizadas para empréstimo e bota-fora, com vistas à obtenção de licença ambiental específica.

4.1.3. Recursos Minerais

EM BRANCO

Considerando às bases de dados oficiais do DNPM, identificar os processos de extrações minerais existentes na AID, com localização geográfica das diferentes áreas registradas, incluindo informações sobre a situação legal dos processos (requerimento/autorização de pesquisa ou lavra).

4.1.4. Recursos Hídricos

Identificar e mapear os principais localizados nas áreas de influência do aeroporto, incluindo informações sobre classes dos rios e usos preponderantes da água. Mapear as nascentes e as áreas alagáveis, apresentando uma análise dos fenômenos de cheias e vazantes, a fim de subsidiar o Projeto Executivo das obras no aeroporto quanto à locação de estruturas, a definição de métodos construtivos em áreas alagadas e sujeitas à inundação sazonal. Avaliar as condições de drenagem nas áreas úmidas em que for necessária a construção de acessos, com o objetivo de verificar as interferências nos fatores bióticos e abióticos.

4.1.5. Cavidades

Levantar as áreas de ocorrência de cavidades naturais subterrâneas na AID, de acordo com a legislação vigente.

4.2. Meio Biótico

Caracterizar os ecossistemas nas áreas atingidas pelas intervenções do aeroporto, a distribuição, interferência e sua relevância biogeográfica.

Descrever e caracterizar a cobertura vegetal, indicar a sua extensão e distribuição em mapa georreferenciado; inventário florestal do sítio aeroportuário (estratos vegetais e composição florística). Identificar e caracterizar as unidades de conservação no âmbito federal, estadual e municipal, localizadas nas áreas de influência do aeroporto e as respectivas distâncias em relação ao empreendimento. Mapear e apresentar a relação das áreas prioritárias para conservação da biodiversidade formalmente definidas. Caracterizar as populações faunísticas e sua distribuição espacial e sazonal, com especial atenção às espécies ameaçadas de extinção, raras e/ou endêmicas e migratórias.

A caracterização da vegetação deve conter, no mínimo:

- Mapeamento das fitofisionomias presentes;
- Mapeamento dos fragmentos florestais indicando suas áreas (em hectares) e seus estágios sucessionais;
- Espécies da flora, informando ordem, família, nome científico, nome vulgar; estado de conservação; considerando as listas oficiais de espécies ameaçadas, tendo como referência as listas: CITES, IUCN, Ministério do Meio Ambiente, listas estaduais e municipais. Georreferenciar o local onde foram encontradas aquelas ameaçadas de extinção; condição de bioindicadora, endêmica, rara, exótica, não descrita pela ciência e não descrita para a região;

EM BRANCO

- A caracterização da fauna deve conter, no mínimo: espécies da fauna informando ordem, família, nome científico, nome vulgar; estado de conservação, considerando as listas oficiais de espécies ameaçadas, tendo como referência as listas: CITES, IUCN, Ministério do Meio Ambiente, estaduais e municipais, georreferenciando o local onde foram encontradas aquelas ameaçadas de extinção; condição de bioindicadora, endêmica, rara, exótica, não descrita pela ciência e não descrita para a região;
- Habitat; e
- Destacar as espécies de importância cinegética, invasoras, de risco epidemiológico e as migratórias. Para as espécies migratórias, as rotas deverão ser apresentadas em mapa com escala apropriada. Identificar e mapear em escala compatível os sítios de reprodução, nidificação e refúgio da fauna.

4.3. Meio Socioeconômico

Demonstrar os efeitos sociais e econômicos advindos do aeroporto. O estudo do meio socioeconômico deverá conter, no mínimo:

4.3.1. Caracterização Populacional

Apresentar quantitativo, distribuição e mapeamento da população, densidade e crescimento populacional, e avaliar as expectativas da população em relação ao empreendimento.

4.3.2. Uso e Ocupação do Solo

Descrever a ocupação humana na região. Apresentar mapa de uso e ocupação do solo, em escala adequada; indicar os usos predominantes, áreas urbanas e malha viária. Identificar os planos diretores ou de ordenamento territorial no município envolvido; caracterizar quanto à localização, área, número de famílias e atividades econômicas. Identificar as principais atividades agrossilvopastoris; indicar as culturas temporárias e permanentes. Identificar a ocorrência de interceptação de reservas legais averbadas, nos casos de novo sítio aeroportuário ou de ampliação do sítio existente.

4.3.3. Estrutura Produtiva e de Serviços

Caracterizar os setores produtivos e de serviços, formais e informais, incluindo os seus principais fluxos e mercados. Identificar e caracterizar a infraestrutura existente em relação a: transporte, energia elétrica, comunicação, e segurança pública. Caracterizar a infraestrutura e os serviços de saúde. Apresentar as atuais atividades econômicas das comunidades na AID do aeroporto.

4.3.4. Caracterização das Condições de Saúde e Doenças Endêmicas

Analisar a ocorrência na área de influência do aeroporto de DST's e doenças endêmicas, notadamente malária, dengue e febre amarela; apresentar, quando disponível em estatísticas oficiais, os dados

EM BRANCO

quantitativos da evolução dos casos, a fim de possibilitar uma avaliação da influência do empreendimento nestas ocorrências.

4.3.5. Caracterização dos territórios de Comunidades Tradicionais e Quilombolas e Terras Indígenas

Identificar a existência de territórios de comunidades tradicionais (definidas pelo Decreto nº 6.040, de 2007) e quilombolas e terras indígenas; apresentar a distância entre essas e o aeroporto.

4.3.6. Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

Caracterizar e avaliar a situação do patrimônio histórico, cultural e arqueológico com base em informações oficiais; Identificar e mapear possíveis áreas de valor histórico, cultural, arqueológico e paisagístico, incluindo os bens tombados pelo IPHAN ou outros Órgãos Estaduais e Municipais de proteção ao patrimônio histórico.

4.3.7. Análise integrada

A análise integrada tem como objetivo fornecer dados para avaliar e identificar os impactos decorrentes do empreendimento, bem como a qualidade ambiental futura da região. Esta análise, que caracteriza a área de influência do aeroporto de forma integrada, deve ser realizada após a conclusão do diagnóstico. Deve conter as inter-relações entre os meios físico, biótico e socioeconômico, ilustrados com mapas de integração, sensibilidades e restrições ambientais.

A metodologia deverá ser claramente especificada, referenciada, justificada e apresentada ao Órgão Ambiental licenciador de forma detalhada, junto a cada tema. Para os levantamentos primários no meio biótico, quando couber, com previsão de uma coleta, que poderá ser realizada em período seco ou úmido, subsequente à emissão da autorização de captura e coleta de fauna.

Poderão ser considerados como dados primários as informações provenientes de levantamentos primários coletados e disponibilizadas em estudos de impacto ambiental, aprovados por órgão ambiental competente e em estudos técnicos elaborados por exigência dos órgãos envolvidos, em prazo não superior a 5 (cinco) anos, com abrangência nas áreas de influência direta e indireta do empreendimento.

Descrição dos fatores ambientais e identificação e avaliação dos impactos ambientais decorrentes do aeroporto, subsidiando a análise integrada.

5. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

Deverão ser analisados os impactos ambientais potenciais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos às fases de planejamento, reforma, ampliação ou implantação

EM BRANCO

e operação do aeroporto. Os impactos serão avaliados considerando as áreas de influência definidas.

Na avaliação dos impactos sinérgicos e cumulativos deverão ser considerados os usos socioeconômicos existentes nas áreas de influência direta e indireta, de forma a possibilitar o planejamento e integração efetiva das medidas mitigadoras.

A apresentação dos resultados deverá conter:

- Metodologia de identificação dos impactos, avaliação e análise de suas interações;
- Planilha contendo os impactos e as medidas necessárias para seu controle.

6. PROGNÓSTICO AMBIENTAL

O prognóstico ambiental deverá ser elaborado após a realização do diagnóstico, análise integrada e avaliação de impactos, considerando os seguintes cenários:

- Não implantação do aeroporto, em caso de novo sítio aeroportuário, ou a não realização de obras de reforma com ou sem ampliação;
- Reforma, ampliação ou implantação, e operação do aeroporto, com a implementação das medidas e programas ambientais e os reflexos sobre os meios físico, biótico, socioeconômico e no desenvolvimento da região; e
- Outros empreendimentos existentes ou em fase de planejamento e suas relações sinérgicas, efeitos cumulativos e conflitos oriundos da implantação e operação do aeroporto.

7. MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

Identificar as medidas de controle que possam minimizar ou evitar os impactos negativos do aeroporto, bem como as medidas que possam potencializar os impactos positivos. Na proposição das medidas deverão ser considerados a fase do empreendimento em que deverão ser implementadas; definição de responsabilidades e período de sua aplicação: curto, médio ou longo prazo.

Deverão ser propostos programas para avaliação sistemática das obras de reforma, ampliação ou implantação e operação do aeroporto. Apresentar, dentre outros, os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental;
- Programa de comunicação social;
- Programa de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Plano Ambiental para a Construção.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Citar as referências consultadas, incluindo as páginas eletrônicas com data e hora do acesso, segundo as normas de publicação de trabalhos científicos da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

EM BRANCO

ANEXO II

Relatório Ambiental Simplificado Proposta de Termo de Referência

RELATÓRIO AMBIENTAL SIMPLIFICADO (RAS)

O Relatório Ambiental Simplificado (RAS) tem como objetivo oferecer elementos para a análise da viabilidade ambiental de empreendimentos ou atividades consideradas potencial ou efetivamente causadoras de degradação do meio ambiente.

O RAS deve propiciar a avaliação dos impactos ambientais causados nas fases de implantação e operação do empreendimento, e a definição de medidas mitigadoras e/ou compensatórias para a minimização ou eliminação dos impactos ambientais negativos.

Segue abaixo um roteiro do RAS que contempla o conteúdo mínimo das informações a serem consideradas na elaboração do relatório. Cabe ressaltar que, dependendo da complexidade do empreendimento, poderão ser solicitadas informações complementares.

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do empreendedor:

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, endereço, fone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, fone e e-mail).

1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail);
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail); e
- ART da empresa.

1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

- Nome;
- Formação profissional;
- Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber;
- Número do Cadastro Técnico Federal; e
- ART, quando couber.

EM BRANCO

Observação: Cada membro da equipe técnica deverá rubricar as páginas sob sua responsabilidade, e todos deverão assinar o RAS na página de identificação da equipe técnica multidisciplinar. O coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.

1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas Latitude/Longitude dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário.

2. CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

A caracterização do projeto deve ser apresentada de forma a possibilitar a sua compreensão, a compatibilidade com as normas legais, a sua adequação ambiental e conter no mínimo:

- Justificativa do empreendimento com base na demanda a ser atendida, geração de empregos, dentre outros;
- Projeto conceitual do empreendimento;
- Área total do terreno e área total construída;
- Vias de acessos e condições de tráfego;
- Descrição e apresentação do projeto com: plantas, cortes e perfis das diversas unidades previstas. As informações devem abordar as ações e suas principais características durante as fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento;
- Taxa de impermeabilização do solo prevista para a ocupação da área;
- Volume, classificação e destino final dos resíduos gerados a partir de demolições/desmanche de estruturas preexistentes. A caracterização dos resíduos deve ser fundamentada na Resolução CONAMA Nº 307/2002;
- Volume e tipos de resíduos da construção civil que serão gerados e destino final em acordo com a Resolução CONAMA Nº 307/2002;
- População e densidade de ocupação;
- Demanda a ser gerada pelo empreendimento (indicando sistemas previstos de abastecimento de água, e energia, disposição final de efluentes e resíduos sólidos);
- Canteiro de obras, incluindo geração prevista de resíduos sólidos, efluentes sanitários e industriais;
- Produção de ruído, odor e material particulado durante as fases de implantação e operação do empreendimento; e
- Valor total do investimento.

EM BRANCO

3. ESTUDO DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS

Apresentar a finalidade, os objetivos que justificam a necessidade das obras no aeroporto de forma técnica e econômica, e sua compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais.

Apresentar as alternativas locais e tecnológicas para o aeroporto proposto, em caso de novo sítio aeroportuário, considerando as hipóteses de não implantação do mesmo.

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

A caracterização da situação ambiental da área a ser diretamente afetada deve proporcionar a análise dos meios físico, biótico e socioeconômico antes da implantação do empreendimento;

A caracterização deverá abordar, no mínimo:

- Descrição geral da área do empreendimento, incluindo dados sobre o uso atual e uso anterior. Caso a área tenha sido utilizada para atividades industriais, classificar a atividade com seu respectivo código de acordo com a nomenclatura do IBGE. Documentar por meio de fotografias atualizadas, legendadas e datadas;
- Coordenadas geográficas dos limites da área utilizando o sistema de referência UTM;
- Condições e características dos acessos e tráfego - mencionado a hierarquização viária municipal;
- Informações sobre a bacia hidrográfica e sub-bacia as quais estão inseridas o empreendimento. Identificar os corpos d'água e respectivas classes de uso, se existente;
- Profundidade do freático e uso da água no local, à montante e à jusante, se existente;
- Geologia e geomorfologia do solo, voltados ao entendimento da dinâmica superficial do local e região. Informar a declividade da área;
- Condições geotécnicas do solo. Ensaios geotécnicos que se mostrarem necessários deverão ser anexados ao relatório ambiental para subsidiarem a análise;
- Susceptibilidade da área afetada aos fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso, recalque);
- Identificação de terrenos alagadiços ou sujeito a inundações. Se positivo, apresentar planta mostrando a cota de inundação, datar e descrever os últimos três eventos de enchentes ocorridos no local;
- No caso de passivo ambiental, a descrição das principais conclusões a respeito da contaminação do solo, das águas superficiais e subterrâneas, e

EM BRANCO

respectiva análise de risco à saúde humana. Caso necessária medida mitigadora ou corretiva, descrever o processo proposto;

- Ecossistemas terrestres, aquáticos e de transição;
- Emissões de ruído de acordo com os dispositivos legais da legislação vigente;
- Emissões de odores e materiais particulados na atmosfera;
- Unidades de conservação federais, estaduais e municipais na área do projeto e relacionar as possíveis restrições devidas as proximidades do empreendimento de unidade de conservação (UC) e Área de Preservação Permanente (APP);
- Mapa de uso e ocupação do solo, considerando um raio mínimo de 500 (quinhentos) metros ao redor do empreendimento;
- Patrimônios arquitetônicos, históricos ou artísticos na área do empreendimento.

5. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

Correlacionar os potenciais impactos ambientais positivos e negativos causados pelas diversas ações do empreendimento nas fases de implantação e operação, de acordo com o fator afetado (físico, biótico e socioeconômico).

Considerar no mínimo as seguintes interferências:

- Na infraestrutura existente de abastecimento de água, energia, esgotamento sanitário, de águas pluviais e de resíduos sólidos;
- Na infraestrutura existente de educação, transportes, saúde, lazer, etc;
- No uso do solo;
- No tráfego da área durante as fases de implantação e operação;
- No nível de ruído durante a fase de implantação;
- Na emissão de odores e particulados na atmosfera durante a fase de implantação;
- Na intensificação dos processos erosivos;
- Na cobertura vegetal e fauna;
- Nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos;
- Na oferta de emprego de mão de obra qualificada e não qualificada nas fases de implantação e de ocupação do empreendimento.

6. PROGNÓSTICO AMBIENTAL

O prognóstico ambiental deverá ser elaborado após a realização do diagnóstico, análise integrada e avaliação de impactos, considerando os seguintes cenários:

- Não implantação do aeroporto, em caso de novo sítio aeroportuário, ou a não realização de obras de reforma com ou sem ampliação;

EM BRANCO

- Reforma, ampliação ou implantação, e operação do aeroporto, com a implementação das medidas e programas ambientais e os reflexos sobre os meios físico, biótico, socioeconômico e no desenvolvimento da região; e
- Outros empreendimentos existentes ou em fase de planejamento e suas relações sinérgicas, efeitos cumulativos e conflitos oriundos da implantação e operação do aeroporto.

7. MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

Propor medidas mitigadoras e/ou compensatórias para cada impacto ambiental previsto e apresentar quadro-síntese, relacionando os impactos com as medidas propostas, cronograma e responsável pela execução.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Citar as referências consultadas, incluindo as páginas eletrônicas com data e hora do acesso, segundo as normas de publicação de trabalhos científicos da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

EM BRANCO

EM BRANCO

ANEXO III

Relatório de Controle Ambiental Proposta de Termo de Referência

RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL (RCA)

O presente Termo de Referência tem como objetivo estabelecer um referencial para a elaboração do Relatório de Controle Ambiental (RCA) para empreendimentos aeroportuários, visando sua regularização ambiental.

O RCA deverá contemplar um **diagnóstico** a ser desenvolvido com base nas informações levantadas acerca dos **fatores ambientais** na sua **área de influência**; identificar, analisar e avaliar os **impactos ambientais** decorrentes do empreendimento, bem como propor medidas mitigadoras, planos, programas de monitoramento e controle dos impactos, além dos passivos ambientais identificados.

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do empreendedor:

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, endereço, fone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, fone e e-mail).

1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail);
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail); e
- ART da empresa.

1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

- Nome;
- Formação profissional;
- Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber;
- Número do Cadastro Técnico Federal; e
- ART, quando couber.

Observação: Cada membro da equipe técnica deverá rubricar as páginas sob sua responsabilidade, e todos deverão assinar o RCA na página de identificação da

EM BRANCO

- Apresentar a finalidade, os objetivos que justificam a necessidade do empreendimento de forma técnica e econômica, e sua compatibilidade com as políticas setoriais, planos e programas governamentais;
- Apresentar as vias de acessos e condições de tráfego (mapa).

2.3. Informações específicas

- Área total do terreno e área total construída;
- Área destinada a expansões (ampliação);
- Área destinada a disposição dos resíduos sólidos no solo;
- Uso do solo e os cursos d'água presentes no sítios aeroportuário, se existente do aeroporto.

Emissões:

Apresentar informações que permitam caracterizar as emissões geradas no empreendimento, incluindo:

- Caracterização e quantificação (diária, mensal e anual) dos resíduos sólidos gerados no empreendimento;
- Vazão de todos os efluentes líquidos do processo produtivo, quando for o caso;
- Produção de ruído, odor e material particulado durante as fases de operação do empreendimento.

Sistema de controle de efluentes e resíduos sólidos:

Apresentar informações referentes ao sistema de controle, tratamento e disposição final dos efluentes líquidos, óleos e graxas gerados no empreendimento aeroportuário, quando for o caso, incluindo:

- Localização das unidades de tratamento e/ou disposição final de efluentes líquidos (quando for o caso) e resíduos sólidos;
- Sistema de tratamento dos efluentes líquidos, se existente;
- Sistema de armazenamento e/ou disposição final de resíduos sólidos;

3. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

O diagnóstico deve traduzir a dinâmica ambiental das áreas de influência dos sítios aeroportuários. Deve apresentar a descrição dos fatores ambientais e permitir a identificação e avaliação dos impactos ambientais decorrentes da operação do empreendimento de modo a subsidiar a análise integrada, multi e interdisciplinar, e possibilitar a gestão ambiental do empreendimento.

EM BRANCO

equipe técnica multidisciplinar. O coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.

1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas Latitude/Longitude dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário.

2. CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

O conteúdo básico do RCA para a atividade aeroportuária deverá abordar aspectos como: a descrição do local onde se encontra o empreendimento, o tipo de uso do aeroporto (transporte de passageiros e/ou cargas), a amplitude de atendimento do aeroporto (cidades e estados), a caracterização das emissões geradas nos diversos setores do empreendimento (ruídos, efluentes líquidos, poluição atmosférica e resíduos sólidos), descrição do sistema de controle de águas pluviais, descrição do sistema de tratamento dos efluentes líquidos e dos resíduos sólidos, descrição dos métodos de disposição final dos efluentes líquidos e resíduos sólidos, diagnóstico ambiental da área de influência do empreendimento, avaliação dos impactos ambientais causados pela operação do aeroporto, avaliação da ocorrência de acidentes, monitoramento ambiental e análise custo x benefício.

Quando da realização de obras de ampliação, fornecer informações acerca do projeto conceitual da obra, taxa de impermeabilização do solo prevista para a área a ser ampliada, indicação do canteiro de obras com os resíduos sólidos a serem gerados, assim como efluentes sólidos e industriais, quando couber, valor total do investimento e cronograma físico da obra.

A caracterização do empreendimento aeroportuário deve ser apresentada de forma a possibilitar a sua compreensão, a compatibilidade com as normas legais, a sua adequação ambiental e conter no mínimo:

2.1. Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário

- Descrição e apresentação do empreendimento aeroportuário com: plantas, cortes e perfis das diversas infraestruturas existentes (TPS, pátio, pista, TWR, hangares e etc.);
- Restrições ao uso do solo na área do sítio aeroportuário e acessos permanentes;
- Infraestrutura e sistemas associados ao empreendimento: abastecimento de água, e energia, disposição final de efluentes e resíduos sólidos.

2.2. Localização e Justificativa de Empreendimento Aeroportuário

- Localização georreferenciada do sítio aeroportuário, relacionando os municípios e regiões nas quais se inserem, em escala a ser acordada;

EM BRANCO

As informações relativas às áreas de influência podem ser baseadas em dados secundários, desde que sejam atuais e possibilitem a compreensão sobre os temas em questão, sendo complementadas, quando necessário, com dados primários.

Todas as bases e metodologias utilizadas devem ser claramente especificadas, referenciadas, justificadas e apresentadas de forma detalhada, junto ao tema. Os estudos devem ser apresentados em textos, mapas e plantas, quando pertinente.

Os resultados dos estudos e levantamentos com vistas a compor o diagnóstico ambiental da área de influência do empreendimento abrangerão os aspectos abaixo relacionados:

Meio Físico:

Identificar os corpos d'água e usos do solo na AID do sítio aeroportuário, descrever a qualidade ambiental do recurso hídrico, áreas inundáveis na área de estudo; tipo de relevo, tipos de solo, acidentes geográficos. Caracterizar o clima e as condições meteorológicas (regime de chuva, vento, temperatura, umidade do ar); geologia, pedologia, geomorfologia, meteorologia e qualidade do ar.

Meio Biótico:

Realizar diagnóstico descritivo do meio biótico, contemplando a vegetação predominante (descrever e mapear os grandes aspectos fitofisionômicos da vegetação nativa) e as principais espécies já identificadas; inventário florestal da área de influência do sítio aeroportuário (estratos vegetais e composição florística). Identificar na fauna, espécies animais predominantes, inclusive avifauna, existência de rotas migratórias de aves, espécies endêmicas e em risco de extinção.

Meio Socioeconômico:

Descrever a infraestrutura existente (vias de acesso, rodovias, ferrovias, sistemas produtivos e outras), e as principais atividades econômicas na área de influência do sítio aeroportuário.

Identificar e mapear a existência de povos e comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas na área de influência do empreendimento; e ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica, sítios de interesse arqueológico, histórico e cultural, com base nas informações oficiais disponíveis.

Descrever em linhas gerais, o relacionamento do empreendimento com a população, na área de influência do sítio aeroportuário, o nível de conhecimento da população quanto aos usos do aeroporto, quanto aos potenciais impactos para o meio ambiente e bem estar da população, e as ações do empreendedor no sentido de minimizar os impactos ambientais produzidos.

4. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS E PASSIVOS AMBIENTAIS

Deverão ser identificadas as ações impactantes e analisados os impactos ambientais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos à operação do empreendimento.

EM BRANCO

Os impactos serão avaliados na área de influência definida para cada um dos meios (físico, biótico e socioeconômico) caracterizados no diagnóstico ambiental. Na avaliação dos impactos considerar as propriedades cumulativas e sinérgicas e suas associações com os usos socioeconômicos existentes na área de influência, de forma a possibilitar o planejamento e integração efetiva das medidas mitigadoras.

Deverão ser identificadas, descritas (fichas de identificação de passivos com relatório fotográfico e croquis/representações) e devidamente localizadas (listagem de coordenadas e mapas em escala adequada), no mínimo, as seguintes situações de **passivos ambientais** resultantes da implantação e operação do empreendimento aeroportuário:

Meio Físico:

Possíveis áreas contaminadas – ar, solo e água; áreas de empréstimo, bota-fora ou outras áreas de apoio abandonadas ou não recuperadas; processos erosivos em desenvolvimento; interferências sobre drenagem fluvial.

Meio Biótico:

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

Meio Socioeconômico:

Levantamento das ocupações irregulares existentes na área de influência do empreendimento, e identificação dos pontos críticos para a segurança dos usuários e comunidades lindeiras.

5. MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS

Apresentar, no formato de planos e programas, as medidas mitigadoras e compensatórias aos impactos ambientais negativos identificados, bem como programas de monitoramento, controle e recuperação.

Os programas de controle ambiental deverão considerar: o componente ambiental afetado; o caráter corretivo; o agente executor, com definição de responsabilidades e o cronograma de execução das medidas, hierarquizando-as em termos de curto, médio e longo prazo.

Os programas de monitoramento e acompanhamento das **medidas corretivas** deverão indicar e justificar: parâmetros selecionados para a avaliação dos impactos sobre cada um dos fatores ambientais considerados; rede de amostragens, incluindo seu dimensionamento e distribuição espacial; métodos de coleta e análise das amostras; e periodicidade das amostragens para cada parâmetro, segundo diversos fatores ambientais.

Os programas de monitoramento, controle e recuperação deverão ser apresentados, a exemplo de:

- Programa de gestão ambiental;
- Programa de comunicação social;
- Programa de educação ambiental;

EM BRANCO

- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

O RCA deverá conter a bibliografia citada e consultada, especificada por área de abrangência do conhecimento. Todas as referências bibliográficas utilizadas deverão ser mencionadas no texto e referenciadas em capítulo próprio, segundo as normas de publicação de trabalhos científicos da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.

EM BRANCO

EM BRANCO

ANEXO IV

Plano de Controle Ambiental Proposta de Termo de Referência

PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL (PCA)

O Plano de Controle Ambiental (PCA) deve ser apresentado para o pedido da licença de instalação ou outra licença que viabilize o início dos projetos e das obras.

O PCA deve apresentar todos os impactos previstos para a fase de implantação da obra, as respectivas, medidas mitigadoras e/ou de controle e como ficarão registradas estas medidas mitigadoras/controles.

Os registros poderão ser feitos por meio de fotos, relatórios, fichas de registros, notas fiscais e documentos (Certificados de Transportes de Resíduos (CTR), etc.) desde que comprovem a adoção das medidas mitigadoras/controles adotados.

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do empreendedor:

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, endereço, fone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, fone e e-mail).

1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

- Nome ou razão social;
- Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail);
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail); e
- ART da empresa.

1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

- Nome;
- Formação profissional;
- Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber;
- Número do Cadastro Técnico Federal; e
- ART, quando couber.

EM BRANCO

Observação: Cada membro da equipe técnica deverá rubricar as páginas sob sua responsabilidade, e todos deverão assinar o PCA na página de identificação da equipe técnica multidisciplinar. O coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.

1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas Latitude/Longitude dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário.

2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAÇÃO DO PCA

O PCA deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- Identificação do estabelecimento, conforme item 1;
- Descrever os impactos/interferências que ocorrerão no transcorrer da obra e indicar as medidas mitigadoras propostas, de acordo com as informações fornecidas pelo Órgão Ambiental Licenciador ou apresentadas no RAS, no RCA ou no Estudo Ambiental, conforme o caso. As medidas propostas deverão ser claramente descritas;
- Descrever quais serão as ações de controle dos impactos/interferências apontados no item anterior e sua periodicidade;
- Descrever qual será o método de registro que comprove o controle dos impactos/interferências (fotos, relatórios, fichas de registro, CTR, documentos fiscais, etc) e sua periodicidade de medição;
- O PCA deve ser assinado pelo responsável pela elaboração e implantação do plano;
- O PCA deve servir de subsídio para a elaboração do Relatório Final da Obra, a ser entregue para solicitação da Licença de Operação (LO).

3. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Citar as referências consultadas, incluindo as páginas eletrônicas com data e hora do acesso, segundo as normas de publicação de trabalhos científicos da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Ministerio do Meio Ambiente
SPOEX/SPOA/CGGA/DIATA/SEPRO

CONFERIDO

Processo apurado com 03 peça(s).

Data: 23/07/15


SERVIDOR



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente - DConama
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º andar, sala 950 - CEP: 70.068-901
Tel. (61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br



Ofício n. 020 /2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 24 de março de 2015.

A Sua Senhoria

VOLNEY ZANARDI JÚNIOR

Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama
70.818-900 - Brasília - DF

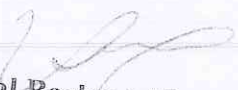
Assunto: **Solicitação de parecer.**

Ref.: **Processo nº 02000.000509/2015-72**

Senhor Presidente,

1. Nos termos do art. 12, § 2º, do Regimento Interno do CONAMA, encaminho para apreciação e elaboração de parecer a proposta de Resolução CONAMA, que dispõe sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais.
2. Considerando a competência do IBAMA para propositura de normas e critérios para o licenciamento ambiental, prevista no art. 8º, inciso I, da Lei nº 6.938/81 c/c o art. 7º, inciso I, do Decreto nº 99.274/90, encaminho a referida proposta para apreciação, buscando ratificação do órgão para que seja dada continuidade nos trâmites processuais no CONAMA.
3. Solicito especial atenção para o prazo regimental de 30 dias para entrega do referido parecer ao DConama.

Atenciosamente,


Adriana Sobral Barbosa Mandarinino
Diretora-Substituta



AR

PREENCHER COM LETRA DE FORMA

DESTINATÁRIO DO OBJETO / DESTINATAIRE

NOME OU

ENDEREÇO

CEP / CO

A sua Senhoria o Senhor
VOLNEY ZANARDI JÚNIOR
Presidente do IBAMA
SCEN Trecho 2 - Ed. Sede
IBAMA SEDE
CEP: 70818-900, BRASÍLIA/DF

PAÍS / PAYS

DECLARAÇÃO DE CONTEÚDO (SUJEITO À VERIFICAÇÃO) / DISCRIMINATION

Ofício nº 020/2015/CONAMA/SECEX/IBAMA
Ref.: 02000-000509/2015-42

NATUREZA DO ENVIO / NATURE DE L'ENVOI
☐ PRIORITÁRIA / PRIORITAIRE

☐ EMS

☐ SEGURADO / VALEUR DÉCLARÉ

ASSINATURA DO RECEBEDOR / SIGNATURE DU RÉCEPTEUR

NOME LEGÍVEL DO RECEBEDOR / NOM LISIBLE DU RÉCEPTEUR

Nº DOCUMENTO DE IDENTIFICAÇÃO DO
RECEBEDOR / ÓRGÃO EXPEDIDOR

4572-130

RUBRICA E MAT. DO EMPREGADO
SIGNATURE DE L'AGENT

Joaquim Moura Filho
Agente de Correios - Atividade Central
Matrícula nº 131.057.7

DATA DE RECEBIMENTO
DATE DE LIVRATION

24/3/2017

CARIMBO DO DESTINATÁRIO
LUGAR DE DESTINAÇÃO
BUREAU DE DESTINATION



ENDEREÇO PARA DEVOLUÇÃO NO VERSO / ADRESSE DE RETOUR DANS LE VERSO

114 x 186 mm

75240203-0

FC0463 / 16



Ministério do Meio Ambiente

Área Administrativa

Protocolo Geral Nº 00000.010534/2015-00

(Folha de Rosto - Nº de Protocolo: 00000.010534/2015-00)

DE:	PARA:
DATA:	HORA:
☐ Acompanhar ☐ Arquivar ☐ Dar encaminhamento interno ☐ Devolver ☐ Falar-me ☐ Providenciar	☐ Aguardar ☐ Conhecer ☐ Dar parecer ☐ Examinar e Informar ☐ Preparar minuta de resposta ☐ Responder

Despacho / Observação

St Simões, para providenciar, com urgência.

27/04/2015

[Assinatura]
Adriana Mandarino
Matr. 1413889
Gerente
DCONAMA/SECEX/MMA

Recibo de Entrega de Documento

(Nº de Protocolo: 00000.010534/2015-00)

Data: ____/____/____ Hora: ____:____ Ass: _____

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
SCEN Trecho 2 Ed. Sede do Ibama - Cx. Postal nº 09566 Brasília - DF
CEP: 70818-900 e 61) 3316-1001 at 1003
www.ibama.gov.br



MMA Protocolo CONAMA	
Nº 10534/2015	
DATA	RUBRICA
24/04/15	

OF 02001.004300/2015-78 GABIN/PRESI/IBAMA

Brasília, 20 de abril de 2015.

À Senhora

ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO

Diretora Substituta do Departamento de Apoio ao Conama

Esplanada dos Ministérios - Bloco B, 9º andar, sala 950

BRASILIA - DISTRITO FEDERAL

CEP.: 70068901

Assunto: Resposta ao Ofício n. 020/2015/DCONAMA/SECEX/MMA - Proposta de Resolução Conama para licenciamento ambiental de aeroportos regionais

REFERENCIA: OF 02001.005660/2015-97/DCONAMA/SECEX/MMA

Senhora Diretora Substituta,

1. Em atenção ao Ofício n. 020/2015/DCONAMA/SECEX/MMA, encaminho manifestação da Diretoria de Licenciamento Ambiental - DILIC deste Instituto referente à proposta de Resolução Conama para licenciamento ambiental de aeroportos regionais.
2. Nesse contexto, esta Autarquia se manifesta favoravelmente à tramitação da proposta no âmbito do Conama, destacando-se as sugestões apontadas no PAR. 02001.001375/2015-05 COPAH/IBAMA.

Atenciosamente,

VOLNEY ZANARDI JÚNIOR
Presidente do IBAMA

Ministério do Meio Ambiente
Recebido / CGGA/SEPRO
Data 22/04/15
Guilherme 16H57
Rubrica

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
INSTITUTO BRASILEIRO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS NATURAIS RENOVÁVEIS
Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias



PAR. 02001.001375/2015-05 COPAH/IBAMA

Assunto: Avaliação da proposta de Resolução CONAMA para licenciamento ambiental de aeroportos regionais

Origem: Coordenação de Portos, Aeroportos e Hidrovias

Ementa: Avaliação da proposta de Resolução CONAMA para licenciamento ambiental de aeroportos regionais

O IBAMA recebeu em 27/03/2015 o Ofício nº 020/2015/DCONAMA/SECEX/MMA, referente à solicitação de avaliação de proposta de Resolução CONAMA referente ao licenciamento ambiental de aeroportos regionais.

De forma geral, verifica-se que a proposta está adequada para o licenciamento ambiental de aeroportos, inclusive podendo ser aplicada a outros que não os regionais.

Como recomendações, esta Coordenação sugere a alteração de alguns pontos:

- ^ No caso do artigo 11, estabelecimento de prazo para abertura de processo de licenciamento ambiental para regularização dos aeroportos em operação que não possuem licença junto aos órgãos ambientais pertinentes;
- ^ No item 7 da proposta de Termo de Referência para Estudo Ambiental constante no anexo I, incluir a solicitação de cronograma de implementação das ações de controle para cada impacto e definição da equipe responsável pela execução das ações.
- ^ Consideração, no âmbito do Plano de Controle Ambiental, dos termos da Lei 12.725/2012, que dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos.

Brasília, 17 de abril de 2015

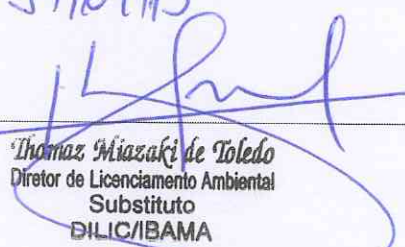

Mariana Graciosa Pereira
Coordenadora da COPAH/IBAMA

 De acordo.

A Proposta, com
vistas à submissão ao CONAMA.

17/04/15

IBAMA


Thomas Miazaki de Toledo
Diretor de Licenciamento Ambiental
Substituto
DILIC/IBAMA

pag. 1/1

17/04/2015 - 14:53

A CONSIDERAÇÃO SUPERIOR,
em 17.4.2015

Marcus Vinícius Leite Cabral de Melo
Coordenador Geral de Transportes,
Mineração e Obras Cíveis
CGTMO/DILIC/IBAMA

EM BRANCO

DIGITALIZADO NO IBAMA



MMA/IBAMA/SEDE - PROTOCOLO

Documento - Tipo: 16

Nº. 02001.0056 00 /2015- 91

Recebido em 27/03/2015

Assinatura



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º andar, sala 950 – CEP: 70.068-901

Tel. (61) 2028.2207/2102 - conama@mma.gov.br

Ofício n. 020 /2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 24 de março de 2015.

A Sua Senhoria

VOLNEY ZANARDI JÚNIOR

Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - Ibama
70.818-900 – Brasília – DF

Assunto: **Solicitação de parecer.**

Ref.: **Processo nº 02000.000509/2015-72**

Senhor Presidente,

1. Nos termos do art. 12, § 2º, do Regimento Interno do CONAMA, encaminho para apreciação e elaboração de parecer a proposta de Resolução CONAMA, que dispõe sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais.
2. Considerando a competência do IBAMA para propositura de normas e critérios para o licenciamento ambiental, prevista no art. 8º, inciso I, da Lei nº 6.938/81 c/c o art. 7º, inciso I, do Decreto nº 99.274/90, encaminho a referida proposta para apreciação, buscando ratificação do órgão para que seja dada continuidade nos trâmites processuais no CONAMA.
3. Solicito especial atenção para o prazo regimental de 30 dias para entrega do referido parecer ao DConama.

Atenciosamente,


Adriana Sobral Barbosa Mandarinino
Diretora-Substituta



EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
SECRETARIA EXECUTIVA
DEPARTAMENTO DE APOIO AO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – DCONAMA

DESPACHO N° 06 /2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

REF: Processo 02000.000509/2015-72

ASS: Solicitação de Parecer sobre proposta de Resolução CONAMA sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais.

INT: Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.

Ao Senhor Consultor Jurídico junto ao Ministério do Meio Ambiente.

1. Nos termos do art. 12, § 2º, do Regimento Interno do CONAMA, encaminho para parecer a proposta de Resolução CONAMA sobre licenciamento de aeroportos regionais apresentada pela Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República.
2. Solicito especial atenção dessa Consultoria Jurídica quanto ao prazo de entrega da manifestação ora requerida, na medida em que a Plenária do CONAMA, realizada em 18 de março de 2015, aprovou a tramitação desse assunto em regime de urgência.

Brasília, 28 de abril de 2015.

Atenciosamente,


Adriana Sobral Barbosa Mandarino
Diretora-Substituta

EM BRANCO



PROTOCOLO DE ENTRADA DE PROCESSO NA CONJUR/MMA

Nº do Processo	Data de Ingresso	Hora	Origem:
02000 00509/2015 72	28/04/15	15:24	CONJUR/MMA

[Assinatura]
Servidor do Serviço de Apoio Administrativo

DESPACHO DO CONSULTOR JURÍDICO

Encaminhem-se os presentes autos à (o):

☐ Coordenação-Geral de Assuntos Jurídicos ☐ Coordenação-Geral de Atos, Contratos e Ajustes ☐ Apoio Administrativo

OBS:

Brasília, ____ / ____ / 201__

Consultor Jurídico

DESPACHO DO COORDENADOR-GERAL

Distribuem-se os presentes autos, para as providências pertinentes, à(o) Dr(a):

☐ Fernanda Fernandes	☐ Rodrigo Magalhães	☐ _____
☒ Gustavo Carolino	☐ Tânia Arrais	☐ _____
☐ Olavo Medeiros	☐ Tayse Oliveira	☐ _____
☐ Pedro Allemand	☐ Thais Madruga	☐ _____
☐ Rafael Amorim	☐ Tiago Mendes	☐ _____

OBS:

[Assinatura]
OLAVO MOURA TRAVESSOS DE MEDEIROS Brasília, 04 / 05 / 2015
Coordenador-Geral de Assuntos Jurídicos
Advogado da União - OAB nº 2028195

Coordenadora-Geral de Atos, Contratos e Ajustes

DISTRIBUIÇÃO

Efetuei a entrega dos presentes autos ao seu destinatário em

05 / 05 / 2015

[Assinatura]
Talita

Servidor do Serviço de Apoio Administrativo

Assessoria Técnica

Nome: _____

Data: ____ / ____ / 201__

RECEBIMENTO

Recebi os presentes autos.

Brasília, ____ / ____ / ____

Advogado(a)/Servidor(a)

DEVOLUÇÃO

Encaminho os presentes autos à Coordenação-Geral, com: *[Assinatura]*

Brasília, 11 / 05 / 2015

[Assinatura]
Advogado(a)/Servidor(a)

ARQUIVO/SAA

TERMO DE JUNTADA DE MANIFESTAÇÃO

Cartório Jurídico junto ao Ministério do Meio Ambiente

Nesta data faço a juntada aos presentes autos da seguinte manifestação:

☒ Parecer ☐ Nota ☐ Cota ☐ Informação ☐ Despacho ☐ Outros

nº 260/2013, de fls. 41 a 43, tendo como signatário(a) o(a) Dr. GUSTAVO

Brasília, 15 / 05 / 15 às 10 : 13


Assinatura e Carimbo



ADVOCACIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA-GERAL DA UNIÃO
CONSULTORIA JURÍDICA JUNTO AO MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
COORDENAÇÃO-GERAL DE ASSUNTOS JURÍDICOS

PARECER Nº 260 /2015/CGAJ/CONJUR/MMA/gfmc

PROCESSO Nº: 02000.000509/2015-72

INTERESSADO: Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República

ASSUNTO: Proposta de Resolução do CONAMA sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais

REF.: Despacho nº 06/2015/DCONAMA/SECEX/MMA
(26.6)

**EMENTA: CGAJ. PROPOSTA DE
RESOLUÇÃO CONAMA.
LICENCIAMENTO AMBIENTAL.
AEROPORTOS REGIONAIS**

**I – Proposta de Resolução do CONAMA sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais.
II – Manifestação pela inexistência de óbice jurídico.**

I – RELATÓRIO

1. Trata-se do Ofício nº 37/2015/DPROFAA/SEAP/SAC-PR (fls. 05/07), por meio do qual o membro conselheiro do CONAMA, representante da Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República, encaminha para a apreciação do Secretário Executivo do Conselho Nacional do Meio Ambiente a proposta de Resolução do CONAMA (fls. 08/33) que objetiva estabelecer critérios e diretrizes para o licenciamento ambiental de aeroportos regionais.

2. No referido ofício, a SAC/PR expõe que a aprovação da proposta propiciaria celeridade no processo de licenciamento ambiental de aeroportos regionais, minimizando possíveis divergências de entendimento entre os órgãos licenciadores quanto às etapas do processo, sem prejuízo de outros estudos necessários inerentes às características regionais, assegurando o cumprimento do art. 225 da Constituição Federal.



3. Considerando a competência do IBAMA para a propositura de normas e critérios para o licenciamento ambiental, a autarquia federal manifestou-se favoravelmente à tramitação da proposta no âmbito do CONAMA, com as seguintes alterações:

- a) No caso do artigo 11, estabelecimento de prazo para abertura de processo de licenciamento ambiental para regularização dos aeroportos em operação que não possuem licença junto aos órgãos ambientais pertinentes.
- b) No item 7 da proposta de Termo de Referência para Estudo Ambiental constante no anexo I, incluir a solicitação de cronograma de implementação das ações de controle para cada impacto e definição da equipe responsável pela execução das ações.
- c) Consideração, no âmbito do Plano de Controle Ambiental, dos termos da Lei 12.725/2012, que dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos.

4. Os autos foram enviados a esta Consultoria Jurídica para análise e emissão de Parecer (fl. 39).

5. É o relatório. Passo a opinar.

II- DA APRECIÇÃO JURÍDICA:

6. Destaca-se, inicialmente, que a presente análise jurídica por parte desta Consultoria Jurídica, fundamentada no §2º, do art. 12, do Regimento Interno do CONAMA, restringe-se à verificação da legalidade na admissibilidade da proposta em tela, de forma a subsidiar o Comitê de Integração de Políticas Ambientais (CIPAM) na sua decisão sobre admissibilidade e pertinência da proposta, nos termos do § 4º do mesmo artigo.

7. Dessa forma, verifica-se, que, em face do que dispõe o Regimento Interno do CONAMA quanto ao procedimento de admissibilidade de propostas de Resoluções do CONAMA¹, não se vislumbra óbice jurídico à admissibilidade e ao

¹Art. 12. As propostas de resolução deverão ser apresentadas à Secretaria Executiva do CONAMA por meio de minuta e justificativa com conteúdo técnico mínimo necessário à sua apreciação.

§1º A justificativa da proposta de resolução deverá conter, no mínimo, as seguintes informações:

- I - relevância da matéria ante às questões ambientais do País;
- II - degradação ambiental observada, quando for o caso, se possível com indicações quantitativas;
- III - aspectos ambientais a serem preservados, quando for o caso, se possível, com indicações quantitativas;
- IV - escopo do conteúdo normativo;
- V - impactos e consequências esperados e setores a serem afetados pela aprovação da matéria.



PROCESSO Nº 02000.000509/2015-72

prosseguimento da proposta em tela, que trata de Resolução sobre licenciamento de aeroportos regionais.

8. No que tange as competências do CONAMA, destacamos o disposto no art. 8º, inciso I, da Lei 6.938/1981:

Art. 8º Compete ao CONAMA: (Redação dada pela Lei nº 8.028, de 1990)

I - estabelecer, mediante proposta do IBAMA, normas e critérios para o licenciamento de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, a ser concedido pelos Estados e supervisionado pelo IBAMA; (Redação dada pela Lei nº 7.804, de 1989)

9. Nesse sentido, salienta-se, conforme se percebe do documento de fls. 36 a 38, apontado no item 3 desta manifestação jurídica, que foi observado o supratranscrito inciso I do art. 8º da Lei nº 6.938, de 1981, o qual estabelece que sendo a matéria atinente a licenciamento ambiental, imprescindível é a iniciativa, ou ao menos a ratificação², da proposta por parte do IBAMA, órgão executor do SISNAMA (art. 6º, IV da Lei 6938/81).

§2º A Secretaria Executiva do CONAMA solicitará a manifestação dos órgãos competentes do Ministério do Meio Ambiente sobre proposta de resolução e de recomendação, incluindo sua Consultoria Jurídica, entidades vinculadas e outras instituições, os quais deverão encaminhar seus pareceres no prazo máximo de trinta dias.

§3º Proposta de deliberação sobre normas e padrões compatíveis com o meio ambiente ecologicamente equilibrado e essencial à sadia qualidade de vida deverá ser analisada preliminarmente pelo IBAMA, a quem cabe encaminhá-la à Secretaria Executiva no prazo máximo de 45 dias.

§4º A proposta de resolução será submetida ao CIPAM, acompanhada dos pareceres e apresentada por seu proponente, para decisão sobre sua admissibilidade e pertinência.

§5º O Plenário será informado pelo presidente do CIPAM sobre as matérias admitidas e as não admitidas, além do encaminhamento dado para a tramitação nas Câmaras Técnicas.

§6º A decisão do CIPAM de não admissão de determinada proposta de resolução poderá ser revista pelo Plenário, desde que o recurso seja interposto por no mínimo onze conselheiros.

§7º Admitida pelo CIPAM ou pelo Plenário, a proposta de resolução será encaminhada à Câmara Técnica pertinente, respeitada a ordem cronológica de apresentação ou atendendo às prioridades fixadas pelo Plenário.

§8º Não será concedido pedido de vista durante o processo de admissibilidade e pertinência da proposta.

§9º Após a finalização dos trabalhos pela Câmara Técnica pertinente, a matéria será encaminhada à Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos-CTAJ, que, uma vez concluídos os seus trabalhos, remeterá a matéria ao Plenário.

§10 O processo de revisão de Resolução obedecerá ao mesmo trâmite de que trata este artigo.

² O estabelecimento de normas e critérios para o licenciamento, como, também, o estabelecimento de padrões de controle do ambiente é competência do CONAMA, consoante o art. 8º, I, da Lei 6.938/1981. Esse artigo diz que a competência do colegiado é "estabelecer, mediante proposta do IBAMA...". No art. 8º, V, há também a mesma expressão. Acreditamos que esses dois incisos que compõem o total de sete incisos acerca da competência do CONAMA não visam a manietar o referido conselho. Assim, não fica vedado aos componentes do Conselho propor normas e critérios para o licenciamento diferentes daqueles propostos pelo IBAMA, como, também, em relação a perda e restrição de benefícios fiscais. O IBAMA opinará sobre as proposições, e, então, o CONAMA cumprirá uma de suas atribuições, deliberando. Entender-se o contrário seria fazer o Conselho caudatário do órgão de execução. MACHADO, Paulo Affonso Leme. Direito Ambiental Brasileiro. 21ª Edição. São Paulo: Malheiros, 2013. Página 196-197.



10. Ademais, as manifestações técnicas foram favoráveis ao prosseguimento da proposta em questão, com especial destaque para as recomendações feitas pelo IBAMA (fl. 37).

11. Portanto, opina-se pela legalidade e pertinência da admissibilidade da proposta de Resolução do CONAMA sobre licenciamento de aeroportos regionais, pelo CIPAM.

12. Por fim, cumpre ressaltar que esta Consultoria Jurídica se reserva no direito de reanalisar a presente proposta, em momento oportuno, conforme § 3º do art. 25 do Regimento Interno do CONAMA, bem com se exime de analisar considerações de ordem técnica, conveniência e oportunidade da prática de atos administrativos, tendo em vista que tais exames não se inserem no âmbito da competência institucional deste Órgão Consultivo.

III- CONCLUSÃO

13. À luz do exposto, no exercício das atribuições previstas na LC nº 73/1993, opino pelo prosseguimento da proposta de Resolução do CONAMA sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais, visto que não se vislumbra óbice jurídico-formal.

14. Sendo esta a manifestação jurídica, propõe-se o encaminhamento dos autos ao Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA, para ciência quanto ao teor do presente parecer e demais providências pertinentes.

É o parecer.

À consideração superior.

Brasília, 11 de maio de 2015.

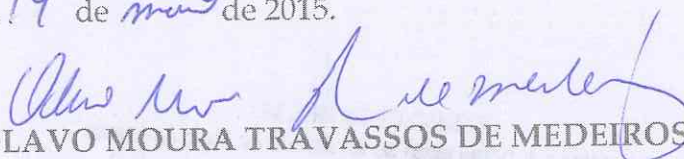
GUSTAVO FIGUEIREDO MELILO CAROLINO
Advogado da União



PROCESSO Nº 02000.000509/2015-72

De acordo. À consideração do Senhor Consultor Jurídico.

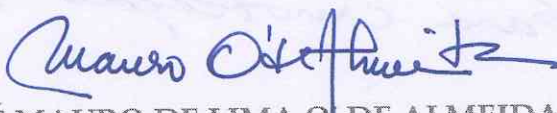
Brasília, 17 de maio de 2015.


OLAVO MOURA TRAVASSOS DE MEDEIROS
Advogado da União
Coordenador-Geral de Assuntos Jurídicos

DESPACHO Nº 360 /2015/CONJUR/MMA

Aprovo o PARECER Nº 260 /2015/CGAJ/CONJUR/MMA/gfmc.
Providencie-se, conforme sugerido.

Brasília, 14 de maio de 2015.


JOSÉ MAURO DE LIMA O DE ALMEIDA
Consultor Jurídico

TERMO DE REMISSA
Consultoria Jurídica ~~para~~ do Ministério do Meio Ambiente
Nesta data faço a remissão dos presentes autos à(s)

DCONAMA

Brasília, 15/05/15 às 10:14

Assinatura e Carimbo

Vfo Similans, para ciência
J Lócio para encocação do EIPAM.

15/05/2015


Adriana Mandarino
Matr. 1413889
Gerente
DCONAMA/SECEX/MMA



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º Andar, Sala 950 - CEP-70.068-901
Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 – conama@mma.gov.br



Ofício-Circular nº 17/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 22 de maio de 2015.

Assunto: Convocação para a 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM.

Ref.: 02000.001272/2012-02

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. No cumprimento do disposto no art. 27 c/c § 1º do art. 37, ambos do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM, a realizar-se no dia **29 de maio de 2015**, às **9h30**, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.

2. A pauta única da reunião consiste na admissibilidade da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na reunião plenária de 18 de março próximo passado. Os documentos pertinentes à análise estão disponíveis na página do CONAMA na internet, no endereço eletrônico:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1732

3. Às entidades da Sociedade Civil, com assento no CIPAM, cujo custeio de passagens e diárias está previsto no § 2º, art. 8º do Regimento Interno do CONAMA, solicito que entrem em contato com nossa equipe de apoio para confirmação de sua presença e participação integral na reunião ATÉ O DIA 25 DE MAIO DE 2015, para que sejam tomadas as providências necessárias.

Atenciosamente,


Adriana Sobral Barbosa Mandarinó

Diretora-Substituta

Assunto: Convocação para a 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM.

De: Conama <conama@mma.gov.br>

Data: 22/05/2015 17:21

Para: raimundo.filho@mma.gov.br, zilda.veloso@mma.gov.br, regina.gualda@mma.gov.br, daniela.buosi@saude.gov.br, marcio.mazzaro@agricultura.gov.br, luis.sabanay@mpa.gov.br, gabinete@semades.to.gov.br, artur.bruno@conpam.ce.gov.br, "gabinete.sema.ap@gmail.com >> Gabinete Sema" <gabinete.sema.ap@gmail.com>, marcelo_creao@yahoo.com.br, jacqueline@semarh.goias.gov.br, jacquelinevieira7@hotmail.com, anamma@anamma.com.br, renan291265@gmail.com, roberto.messias.franco@gmail.com, anamma@anamma.com.br, pedrowilson.anamma@gmail.com, mariapaixao13513@gmail.com, claudia.lins@cnm.org.br, coordenacao@cnm.org.br, jhonny.liberato@cnm.org.br, mcardoso@cni.org.br, mcaminha@fiesp.org.br, viniciuiladeira@cnt.org.br, marcilio.caron@terra.com.br, marcilio.caron@abraflor.org.br, bocuhy@uol.com.br, ilvanio@bol.com.br, mlucia.coelhosilva@gmail.com, Adriana Sobral Barbosa Mandarino <adriana.mandarino@mma.gov.br>, Vinicius Vitoi Silva <vinicius.silva@mma.gov.br>, Joao Henrique Evangelista <joao.evangelista@mma.gov.br>

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama

Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º Andar, Sala 950 - CEP-70.068-901

Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

Ofício-Circular n. **17/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.**

Brasília, 22 de maio de 2015.

Assunto: Convocação para a 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM.

Ref.: 02000.001272/2012-02

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. No cumprimento do disposto no art. 27 c/c § 1º do art. 37, ambos do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM, a realizar-se no dia **29 de maio de 2015, às 9h30**, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.

2. A pauta única da reunião consiste na admissibilidade da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na reunião plenária de 18 de março próximo passado. Os documentos pertinentes à análise estão disponíveis na página do CONAMA na internet, no endereço eletrônico:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1732

3. Às entidades da Sociedade Civil, com assento no CIPAM, cujo custeio de passagens e diárias está previsto no § 2º, art. 8º do Regimento Interno do CONAMA, solicito que entrem

em contato com nossa equipe de apoio para confirmação de sua presença e participação integral na reunião **ATÉ O DIA 25 DE MAIO DE 2015**, para que sejam tomadas as providências necessárias.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarin
Diretora-Substituta





MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama

Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º Andar, Sala 950 - CEP-70.068-901

Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

Ofício-Circular nº **JS**/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 22 de maio de 2015

Assunto: Comunicado da convocação para a 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM.

Ref.: 02000.001272/2012-02

Prezado(a) Senhor(a),

1. Comunico que foi convocada a 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM, a realizar-se no dia **29 de maio** de 2015, às **9h30**, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. “B”, na Esplanada dos Ministérios.
2. A pauta única da reunião consiste na admissibilidade da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na reunião plenária de 18 de março próximo passado. Os documentos pertinentes à análise estão disponíveis na página do CONAMA na internet, no endereço eletrônico:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1732
3. A deliberação sobre o tema em pauta é exclusiva dos membros desse Comitê, sendo que o custeio daqueles que não estão previstos no Regimento Interno do CONAMA deve ser feito pelo próprio interessado.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarinino

Diretora Substituta

25/05/2015



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama
Edifício Sede do Ministério do Meio Ambiente
Esplanada dos Ministérios - Bloco B, 9º andar, sala 950 – Cep 70068-901 - Brasília/DF
Telefones: (61) 2028-2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

Pauta da 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais

Data: 29 de maio de 2015, às 9h30

Local: Esplanada dos Ministérios - 9º andar - Sala 933 - Brasília/DF

1. Abertura pelo Presidente do CIPAM

2. Aprovação da transcrição *ipsis verbis* da 6ª reunião do CIPAM

3. Admissibilidade da matéria:

3.1. Processo nº 02000.000509/2015-72 – Proposta de Resolução Conama sobre Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais.

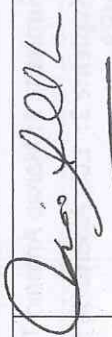
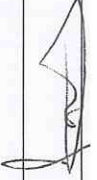
Proponente: Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR

4. Informes

5. Encerramento

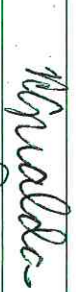
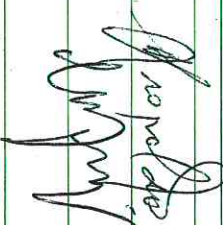
LISTA DE PRESEÇA

01ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM - Data 29 de Maio de 2015 - Sala 933, 9º Andar, Ed. Sede do MMA, Esplanada dos Ministérios, Bl. B

1ª VAGA	Titular: João Ricardo Guimarães Caetano	GOVERNO MUNICIPAL	(11) 4367-6400 / 97206-5747	joao.caetano@saobernardo.sp.gov.br	
	Suplente 1: Vanessa Arduína Lima		(22) 2645-3131 / (21) 99448-4254	vanessa.lima@anamma.com.br	
	Suplente 2: Pedro Wilson Guimarães		(62) 3524-1412 / 8595-8320	pedrowilson.anamma@gmail.com	
2ª VAGA	Titular: Cláudia Lins Lima – CNM	GOVERNO MUNICIPAL	(61) 2101-6024 / 9936-4097	claudia.lins@cnm.org.br	
	Suplente 1: Johnny Amorim Liberato – CNM		(61) 2101-6024	jhonny.liberato@cnm.org.br	
	Suplente 2: Celma Alves dos Anjos		(62) 3524-1401 / 8544-0929	celma2013@yahoo.com.br	
1ª VAGA	Titular: Mário Augusto de Campos Cardoso – CNI	SETOR EMPRESARIAL	(61) 3317-9482 / 9114-9268	mcardoso@cni.org.br	
	Suplente 1: Marco Antonio Ramos Caminha – CNI		(61) 3039-1332	mcaminha@fiesp.org.br	
	Suplente 2: Vinicius Ladeira Marques de Souza – CNT		(61) 3315-7029 / 8110-1817	viniciuladeira@cnt.org.br	
2ª VAGA	Titular: Marcílio Caron Neto – Setor Florestal	SETOR EMPRESARIAL	(41) 3297-1591 / 9967-1552	marcilio.caron@terra.com.br, marcilio.caron@abraflor.org.br	
	Suplente 1: Maria Angela de Camargo		(61) 3224-0108 / 8157-0666	angela.camargo@iba.org, angelachp23@yahoo.com.br	
	Suplente 2:				
1ª VAGA	Titular: Ronaldo Vasconcelos Novais	SOCIEDADE CIVIL	(31) 3275-3929 / 9617-0229	ronaldo@pontoterra.org.br	
	Suplente 1: Paulo Henrique de Carvalho		(31) 3654-9538 / 9734-2942	phcmnas@gmail.com	
	Suplente 2: Homero Brasil		(31) 3277-5240 / 8888-3404	homerobra@gmail.com	
2ª VAGA	Titular: Ilvanio Martins – Ecotrópica	SOCIEDADE CIVIL	(65) 3052-6615 / 9641-7444	ilvanio@bol.com.br	
	Suplente 1: Maria Lucia B. Coelho Silva-ABES		(51) 3331-3866 / 9806-7716	mlucia.coelhosilva@gmail.com	
	Suplente 2: Tadeu Santos – Ecotrópica		(48) 3371-3501 / 9985-0053	tadeusantos51@gmail.com	

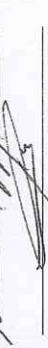
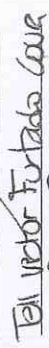


LISTA DE PRESENÇA
01ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais - CIPAM - Data 29 de Maio de 2015 - Sala 933, 9º Andar, Ed. Sede do MMA, Esplanada dos Ministérios, Bl. B

Nome - (Por Extenso - Legível)	Entidade	(DDD) Telefone	E-MAIL - (Legível)	Assinatura
Titular: Francisco Gaetani	PRESIDÊNCIA	(61) 2028-1205	francisco.gaetani@mma.gov.br	
1ª VAGA	GOVERNO FEDERAL	Titular: Raimundo Deusdará Filho	(61) 2028-1077 / 9208-0403	
Suplente 1: Zilda Maria Faria Veloso		(61) 2028-1241 / 9974-8156	zilda.veloso@mma.gov.br	
Suplente 2: Regina Elena Crespo Gualda		(61) 2028-1051 / 9234-7178	regina.gualda@mma.gov.br	
2ª VAGA	GOVERNO FEDERAL	Titular: Antonio Leopoldo Nogueira Neto	(61) 3213-8291	
Suplente 1: Marcio Antonio Teixeira Mazzaro		(61) 3218.2932 / 9981-6342	marcio.mazzaro@agricultura.gov.br	
Suplente 2: Luis Alberto de Mendonça Sabanay – MPA		(61) 3411-3721	luis.sabanay@mpa.gov.br	
1ª VAGA	GOVERNO ESTADUAL	Titular: Luzimeire Ribeiro de Moura Carreira–TO	(63) 3218-2180	
Suplente 1: Maria Dias Cavalcante – CE		(85) 3130-1233	maria.dias@conpam.ce.gov.br	
Suplente 2: Ivens Lúcio do Amaral Drummond – DF		(61) 2023-3517 / 8407-8435	ivensdrummond@sema.df.gov.br	
2ª VAGA	GOVERNO ESTADUAL	Titular: Marcelo Ivan Pantoja Creão – AP	(96) 3212-5301	
Suplente 1: Jacqueline Vieira da Silva		(62) 3201-5167 / 9972-8747	jacquelinevieira7@hotmail.com	
Suplente 2: Denise Daleva Costa – GO		(62) 3265-1335	denisgaleva@sema.go.gov.br sema@mail.com	

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

LISTA DE PRESEÇA – 1ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DO COMITÊ DE INTEGRAÇÃO DE POLÍTICAS AMBIENTAIS - CIPAM, DATA: 29/05/15 - 09H30
 LOCAL: SALA 933, 9º ANDAR, ED. SEDE DO MMA, ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BL. B - BRASÍLIA/DF

NOME - (POR EXTENSO - LEGÍVEL)	ENTIDADE	(DDD) TELEFONE / CEL	E-MAIL - (LEGÍVEL)	ASSINATURA
1- LUCIANO PINHO MARCHESINI	IAP/ SEMA-PR	4191893109	LUCIANO.MARCHESINI@Hotmail.com	
2- PAULO AFONSO	SAG-PR	613311-7138	PAULO.AFONSO@MINUCIVIL.GOV.BR	
3- TELL VIKTOR FURTADO GOURA	DSAST/SVS/MS	613213-8426	TELL.FURTADO@saude.gov.br	
4- ANDRUA REGINA FONTANA	GRC/PR	613311-7197	andrua.fontana@ambiente.gov.br	
5- GABRIEL FARIAS SORGENSEN	PATR/	6132046273	Gabriel.Sorgensen@patri.com.br	
6- ANDRUY FIGUEIREDO	MMA	61-20281166	andruy.figueiredo@mma.gov.br	
7- VINÍCIUS VITA SILO	MMA	61-2028-2109	Vinicius.Silva@mna.gov.br	
8- EDUARDO BEISZMAN	SSC	61-33117167	eduardo.beiszm@conama.gov.br	
9-				
10-				
11-				
12-				
13-				
14-				
15-				
16-				
17-				
18-				
19-				
20-				



EM BRANCO



Secretaria de Aviação Civil – PR

Aviação Regional



Programa de Aviação Regional

Histórico e Contexto

A democratização do transporte aéreo

Desenvolvimento expressivo do transporte aéreo brasileiro

- * A redução do custo da passagem aérea doméstica:

48% de redução entre 2004 e 2014

- * Aumento no número de passageiros:

117 milhões de passageiros em 2014 - 170% de aumento entre 2004-2014 (10% de média anual) (Fonte: ANAC)

E a demanda por transporte aéreo continuará crescendo...

- * O transporte aéreo brasileiro ainda está em expansão, e todas as projeções apontam para esta direção – devemos **triplicar a capacidade em 20 anos**

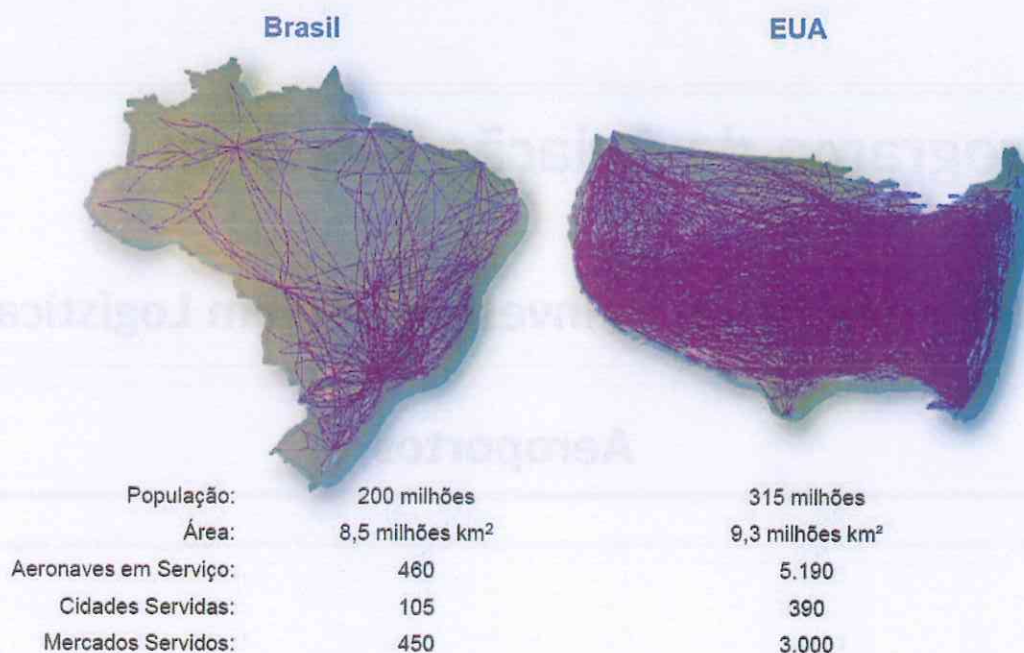


Razões para o Programa de Aviação Regional

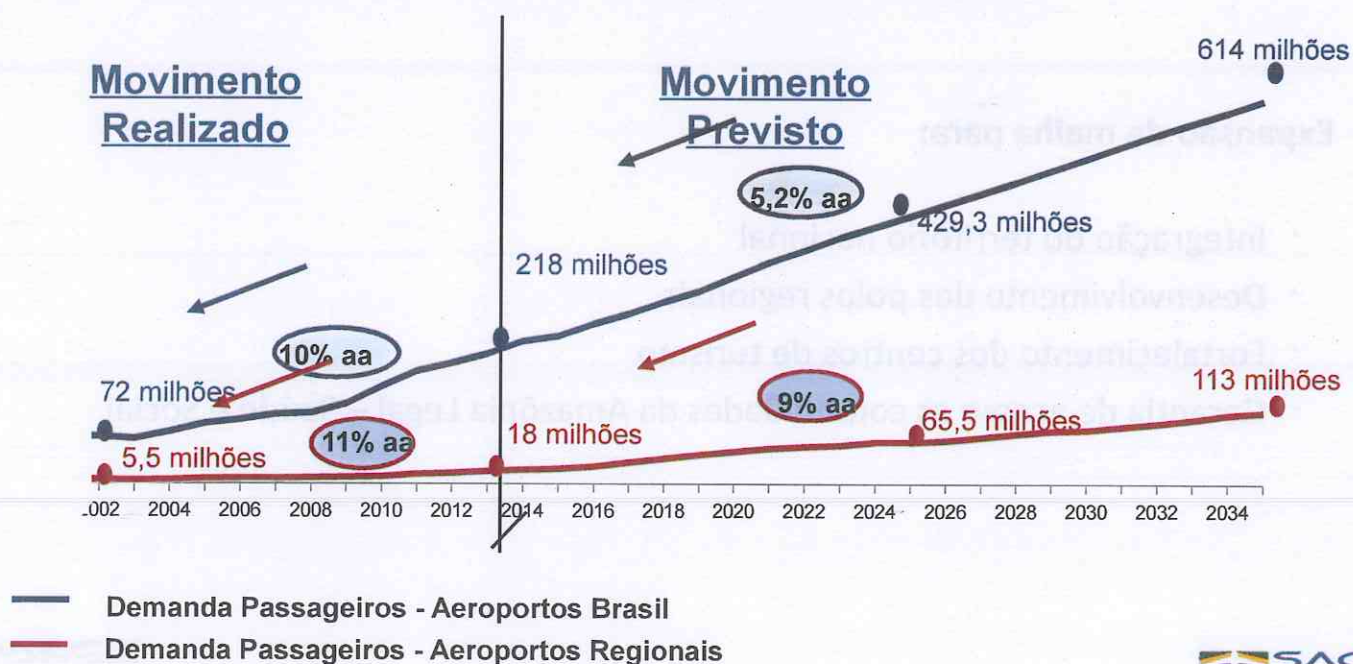
- * Atualmente, cerca de 80 aeroportos regionais recebem voos regulares. Com o Programa de Aviação Regional, estaremos aptos a receber voos regulares em um universo de 270 aeroportos
- * Mais de 40 milhões de brasileiros (21% da população) não tem acesso a um aeroporto a até 100 km de distância de sua residência
- * 43% da população do interior do país quer viajar, mas não tem como fazê-lo devido aos elevados custos (Fonte: DataPopular)
- * Devido à escassez de rotas, os voos regionais são 31% mais caros do que os voos entre capitais (Fonte: ANAC)



O potencial de crescimento da Aviação Regional



O crescimento verificado e projetado da Aviação Civil



Programa de Aviação Regional

PIL – Programa de Investimento em Logística

Aeroportos



Aviação Regional

Expansão da malha para:

- ▮ Integração do território nacional
- ▮ Desenvolvimento dos polos regionais
- ▮ Fortalecimento dos centros de turismo
- ▮ Garantia de acesso as comunidades da Amazônia Legal – Saúde e Social



Objetivos do Programa

- # Melhorar a qualidade dos serviços e a infraestrutura aeroportuária para os usuários
- # Ampliar a oferta de transporte aéreo à população brasileira
- # Reconstruir a rede de aviação regional

Principais ações estratégicas da Secretaria de Aviação Civil

Fortalecimento e ampliação da Aviação Regional

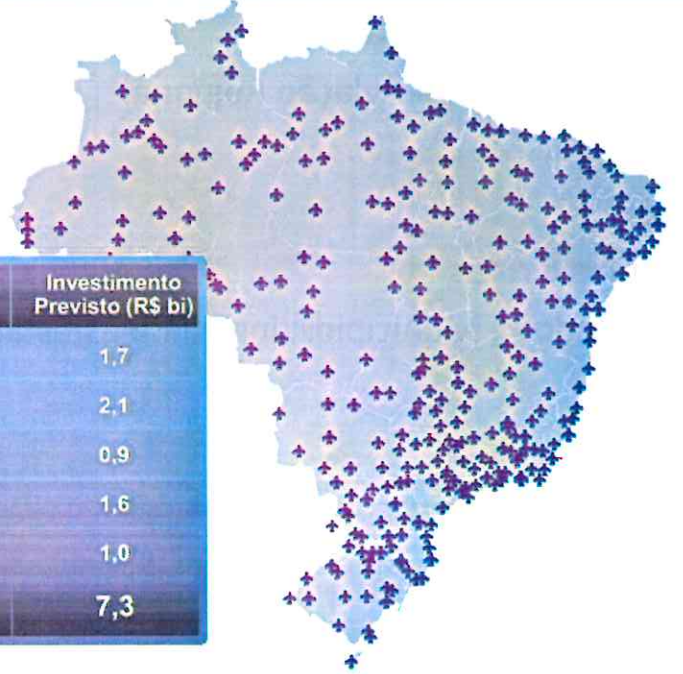
- # Investimentos
- # Subsídios a tarifas e rotas
- # Parceria com Estados e Municípios, incluindo a gestão dos aeroportos

Parcerias

Estados e Municípios

- Contrapartida de Estados e/ou Municípios: **entregar o sítio aeroportuário livre e desembaraçado**
- União investe na infraestrutura
- Investimentos serão padronizados conforme porte do aeroporto
- Garantia da gestão e conservação do investimento
- Aeroportos – Polos atrativos de desenvolvimento

Previsão de investimentos por região



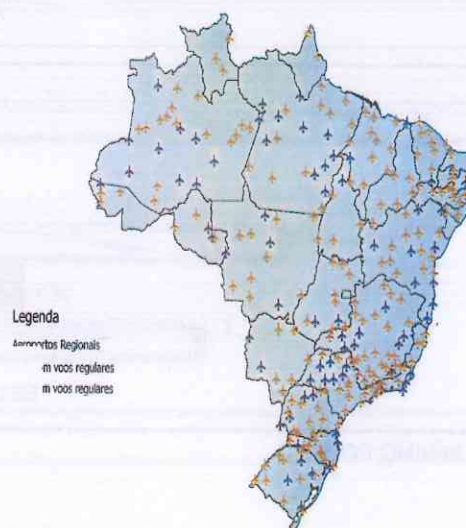
Região	1ª Fase	Investimento Previsto (R\$ bi)
Norte	67	1,7
Nordeste	64	2,1
Centro-Oeste	31	0,9
Sudeste	65	1,6
Sul	43	1,0
Total:	270	7,3

Aeroportos regionais – situação atual e futura

Situação atual



Com o Programa de Aviação Regional



Exemplos de sítios aeroportuários existentes



Bauru-Arealva/SP

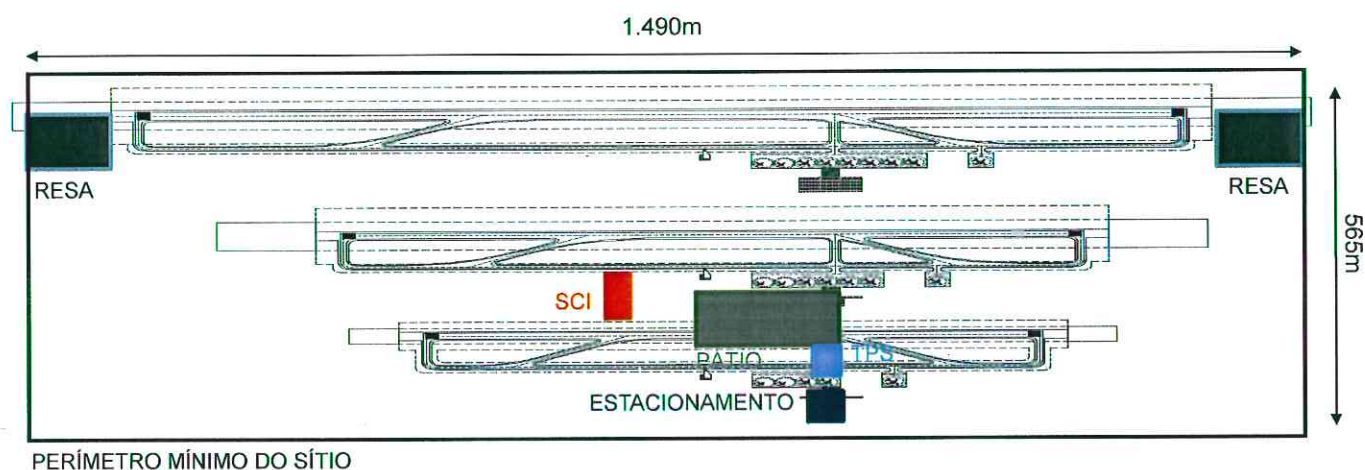


Tefé/AM



Gurupi/TO

Exemplo de sítio aeroportuário com enfoque dado pelo Programa



Exemplos de Terminais de Passageiros Existentes



Dourados/MS

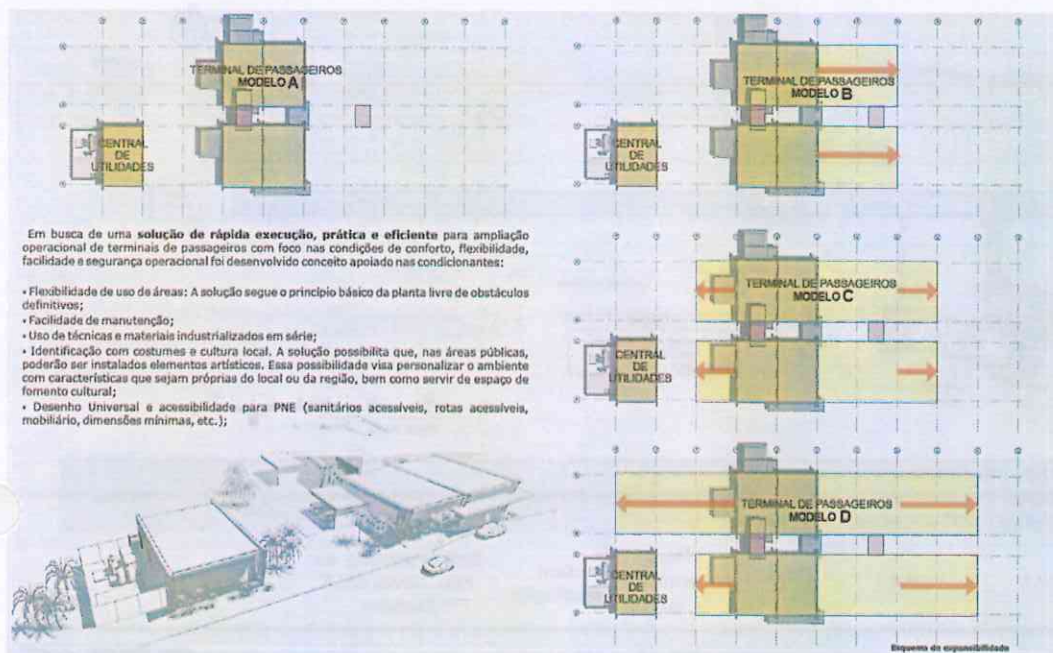
Barreiras/BA



Rondonópolis/MT



Concepção dos novos Terminais de Passageiros



Mód. A – 682 m²

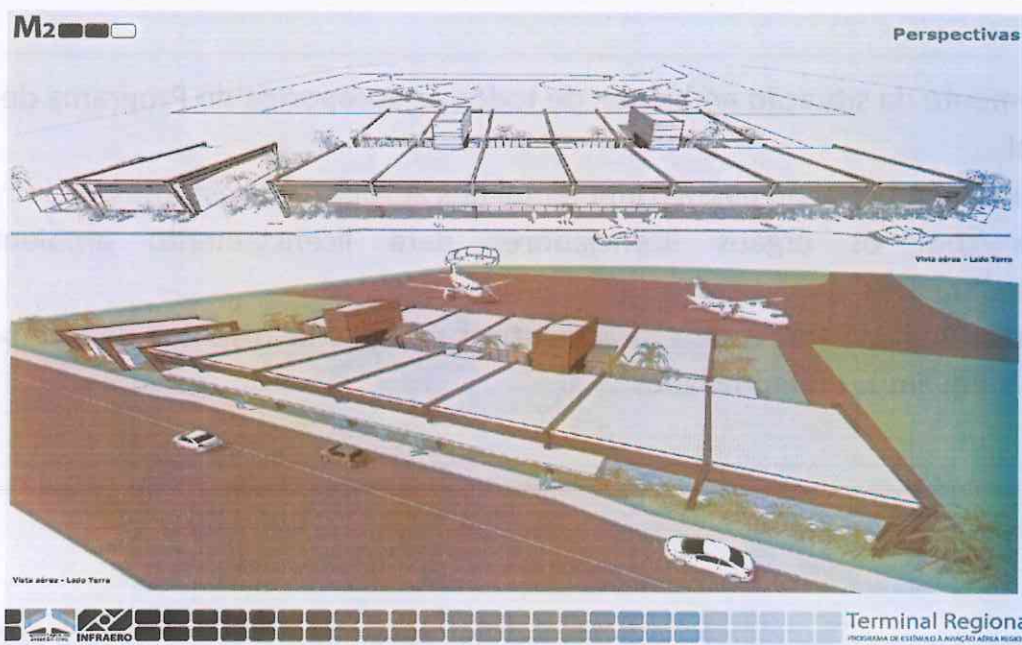
Mód. B – 1.210 m²

Mód. C – 1.935 m²

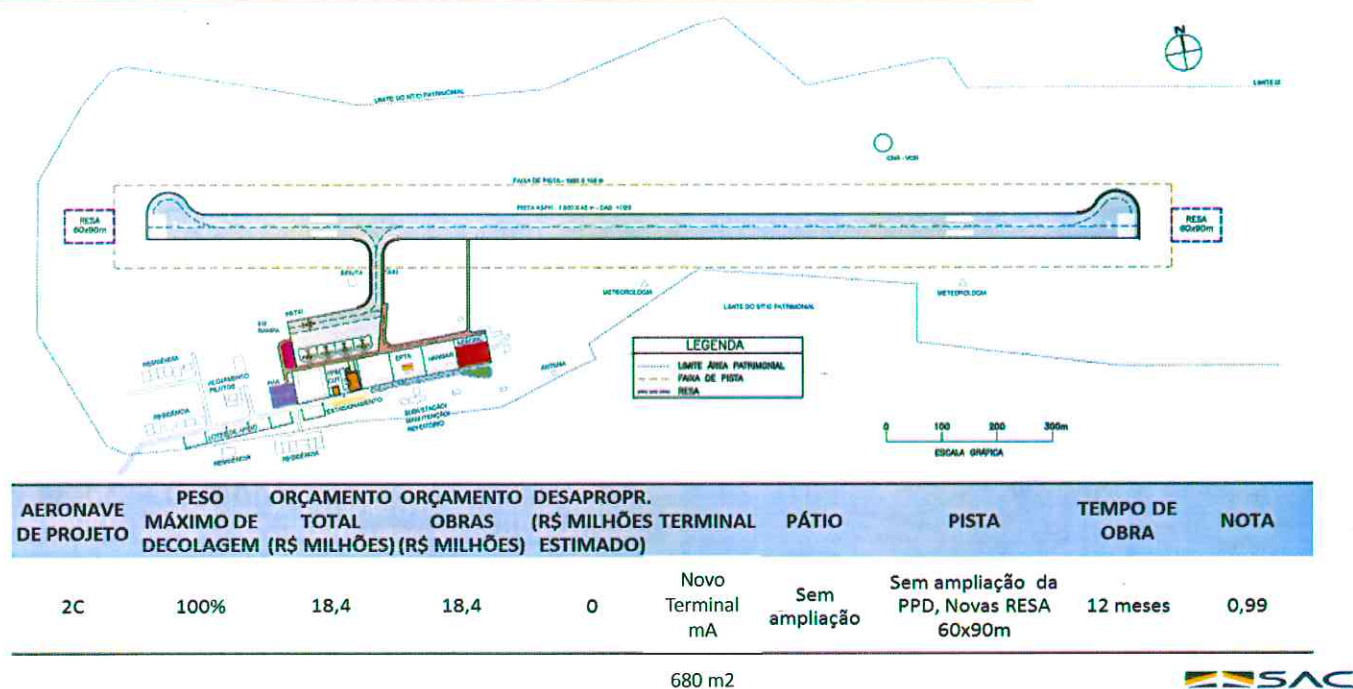
Mód. D – 2.884 m²



Perspectiva do Terminal de Passageiros Módulo C



Exemplo de cenário para definição do projeto a ser implantado



Ambiental - Objetivos

- Levantamento da situação ambiental de todos os aeroportos do Programa de Aviação Regional
- Regularização gradual do passivo ambiental dos aeroportos existentes
- Parceria com os órgãos licenciadores para licenciamento ambiental dos empreendimentos
- Aeroportos Regionais possuem características e impactos distintos de aeroportos de capitais e devem ser diferenciados

Ambiental – Situação Atual do Programa

- 64 projetos de aeroportos com a execução do anteprojeto autorizada, em diversas fases de licenciamento, desde julho/2014
- Os anteprojeto deverão refletir os estudos ambientais e eventuais condicionantes – Nenhum ainda concluído
- Operações atuais em aeroportos existentes sem Licença de Operação
- Falta de diretrizes a nível nacional para licenciamento ambiental de aeroportos regionais

Ambiental – Situação Atual – Fatos Observados

- Diversos órgãos licenciadores - Solicitação de estudos ambientais distintos para aeroportos com intervenções similares
- Não há diretrizes específicas para enquadramento dos aeroportos regionais – Falta de padronização
- Regularização do passivo ambiental – A maioria dos aeroportos regionais nunca passou por qualquer processo de licenciamento ou controle ambiental
- Maioria dos aeroportos são existentes – Áreas já consolidadas

Ambiental – Proposta SAC

Proposta de Resolução do CONAMA específica para Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais
O que se espera:

- Implementação de base normativa homogênea que garanta o correto tratamento ambiental e proporcione agilidade ao processo
- Definição de diretrizes para enquadramento – Maior segurança jurídica para órgãos licenciadores e gestores ambientais
- Definição clara do conteúdo mínimo dos estudos ambientais – Segurança para o meio ambiente e nas análises a serem efetuadas
- Continuidade das operações com compromissos de regularização – Recuperar o passivo ambiental característico dos aeroportos regionais



Ambiental – Porquê da Urgência

- O Programa de Aviação Regional é uma oportunidade para a integração nacional e possui recursos próprios oriundos do FNAC
- Ainda não há nenhum projeto em condições de licitação devido a não integração das condicionantes ambientais com os anteprojetos – Programa não decolou
- A falta de diretrizes dificulta o enquadramento e com isso não há segurança nos órgãos licenciadores na determinação dos estudos ambientais necessários, sendo muitas vezes solicitados estudos mais complexos e de forma genérica para aeroportos com diferentes níveis de intervenções
- Diversos aeroportos com possibilidade de receber pequenos investimentos e ampliar suas operações – Curto prazo para obtenção de benefícios



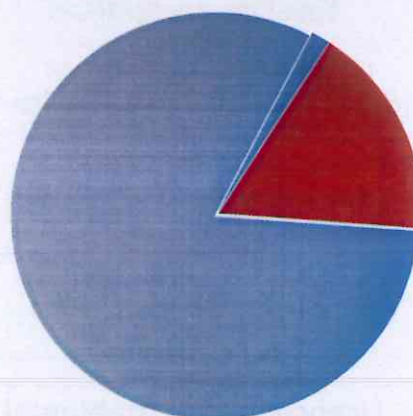
Ambiental – Próximos Passos

- Refletir os Estudos Ambientais nos Anteprojetos, contemplando eventuais custos relacionados aos planos
- Elaboração de Editais para licitação
- Execução de obras e abertura ao tráfego aéreo dos aeroportos regionais
- Definição do Plano Aeroviário Nacional
- Ressalva: Aeroportos inviáveis tecnicamente ou que demandem grandes investimentos serão avaliados quanto à priorização dentro da malha regional

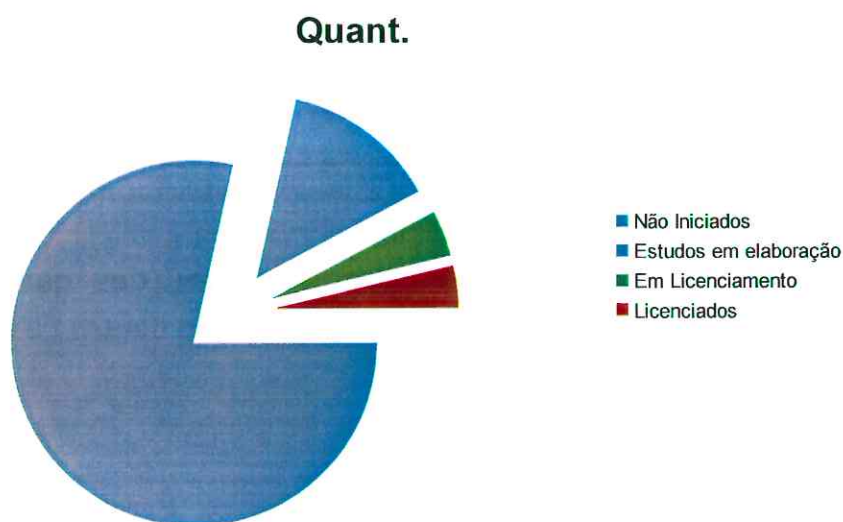
Licenciamento Ambiental

Estudo	Nº	UF	Dias (>90)
EIA-RIMA	8	MG-MS-PR	222
PCA	22	BA-GO-MG-MT-PA-PR-RO-RS-SP-TO	243
RAS	20	BA-GO-MT-PA-RS-SP-TO	280 / 260 / 185
ASV	12	BA-PE-PR-RS	259
EAP	1	MS	198
EAR/PGR	2	MS	140
RCA	7	PR-RO-SP-TO	195
RDA	1	SP	-
RRA	1	SP	155

Termos de Referência
Termos de Referência



Licenciamento Ambiental



Desenvolvimento do Programa

Situação Atual	Aeroportos
Total de aeroportos	270
Estudos de Viabilidade Técnica (EVT)	258
Entregues	
Estudos Preliminares (EP)	162
Entregues	
Anteprojetos (AP)	64
Autorizados	
Licenciamento Ambiental	48
Em andamento	



O Brasil quer, e vai decolar ✓

Obrigado



EM BRANCO

EM BRANCO



**Análise da Admissibilidade e Pertinência da Proposta de Resolução do Conama de
Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais**

Autoria: Representantes da Sociedade Civil no CIPAM

Ref.: PROCESSO ADMINISTRATIVO 02000.000509/2015-72

Data: 29 de maio de 2015

Ao

PRESIDENTE DO CIPAM

Esta análise é apresentada em cumprimento às competências dos membros do CIPAM, que têm responsabilidade de avaliar a admissibilidade e pertinência das propostas de matérias apresentadas por conselheiros do CONAMA. Sendo o CONAMA um conselho responsável pela proteção e melhoria da qualidade ambiental, o rito de admissibilidade de proposta a serem discutidas, avaliadas e deliberadas pelo Conselho deve ser rigorosamente observado por todos os membros do CIPAM visando sempre à defesa dos direitos ambientais e dos interesses coletivos, tendo destaque aquelas propostas que visem alterar regras consolidadas de proteção socioambiental no sentido de flexibilizá-las.

O rito de admissibilidade é detalhado pelo Artigo 12 do Regimento Interno, que requer a apresentação compulsória de instrumentos que auxiliem a análise e a avaliação pelos membros do CIPAM da pertinência da proposta do proponente.

Inicialmente, observa-se que no processo apresentado pela secretaria executiva do CONAMA aos membros do CIPAM não foi anexada a Justificativa do Proponente em conformidade com o Artigo 12 do Regimento Interno (caput e parágrafo 1). Vários outros pareceres poderiam ter sido solicitados pela secretaria, uma vez que a proposta incide sobre vários aspectos do licenciamento ambiental como recursos hídricos, biodiversidade, segurança química, gestão territorial e tantos outros.

Acreditamos que pode ter ocorrido um ato de distração por parte da secretaria executiva que não notou que o documento denominado "Justificativa" (presente no Processo) refere-se especificamente à solicitação pelo proponente de tramitação em Regime de Urgência que apresentou em 18 de março de 2015 ao Plenário por ocasião da 117ª Reunião Ordinária do CONAMA. No entanto, tal justificativa não se confunde com a justificativa exigida pelo Artigo 12. De todo modo, ainda há oportunidade de corrigir esse erro requerendo ao proponente que observe o Regimento Interno e apresente a Justificativa regimental, para que o CIPAM possa dar prosseguimento a sua avaliação assim que a receber.

EM BRANCO



Embora exista um ofício às fls. 5-7 que apresentem algumas considerações sobre a proposta, ele não atende todos os requisitos da justificativa regimental. Além disso, suscita questionamentos. Há ali afirmações que são discutíveis, por exemplo, a de que a causa de que aeroportos construídos antes de 1981 estariam até hoje sem licenciamento por falta de uma proposta como a que o proponente protocolou. Ora, todos os órgãos ambientais têm a sua disposição instrumentos legais suficientes há décadas para licenciar empreendimentos construídos antes de 1981. Ou então as refinarias da Petrobrás construídas na década de 70 não estariam licenciadas até hoje porque não existe uma resolução para refinarias? O ofício afirma que a proposta apresenta padronização clara de procedimentos, mas nem a definição do objeto do licenciamento ambiental foi apresentada de forma suficiente.

Esse equívoco que é a falta de uma justificativa que atenda as exigências e que nos impede de analisar a proposta à luz das obrigações que nos são impostas pelo Regimento Interno, fez saltar aos nossos olhos outro erro, que é justamente a solicitação ao Plenário de tramitação de urgência de proposta que não havia sido admitida ainda pelo CIPAM. De fato, a proposta do proponente só se torna uma *matéria* do CONAMA após a sua admissibilidade, o que ainda não ocorreu. Assim, por ocasião da 117ª Reunião Extraordinária ainda menos poderia ser objeto de requerimento de tramitação de urgência, pois não podem tramitar no CONAMA propostas que não foram admitidas.

Aproveitamos para registrar solicitação à secretaria executiva para que corrija a falha da ausência da Justificativa do proponente junto ao CIPAM o mais rápido possível, e esclareça por meio de Nota ao Plenário sobre o equívoco cometido ao permitir que tal requerimento de tramitação de regime de urgência fosse acatado pela Mesa Diretora dos trabalhos da 117ª RO e deliberado pelo Plenário.

A ementa da proposta se refere a licenciamento padronizado de aeroportos regionais e considera que inexistem regras específicas para a categorização desses aeroportos, um problema que a proposta pretenderá resolver. Categorização pressupõe categorias diferenciadas, então ou o aeroporto regional cujo licenciamento se quer padronizar é uma das categorias, ou pode-se supor que entre os aeroportos regionais existem diversas categorias. O artigo 2º que deveria resolver a maior parte do problema definindo os termos e os conceitos mais importantes, não cumpre esse papel, não define quais são as categorias que o proponente considerou tão necessário esclarecer para fins de aplicação da proposta, ao contrário, define aeroporto regional como um tipo de aeroporto que não atende as regiões metropolitanas, uma informação que pouco contribui para o trabalho dos técnicos da área de licenciamento ambiental.

Os efeitos das desconexões conceituais iniciais se revelam claramente no artigo 5º que menciona o suposto caso de um "aeroporto regional de baixo potencial de impacto ambiental", ao qual se dispensará a Licença Prévia. Além de vários aspectos que obrigatoriamente deveriam estar na proposta terem sido omitidos, é preocupante que um artigo de uma proposta de licenciamento de aeroportos dispense a LP de uma categoria que sequer foi definida.

EM BRANCO

O artigo 11 é ainda mais nefasto para o CONAMA que tem a obrigação de garantir a proteção ambiental, porque estabelece que aeroportos em *qualqueruma* das duas situações (novo ou existente) poderão operar sem LO.

O Parecer do IBAMA faz recomendações sobre este artigo, recomendando que um aeroporto existente possa operar sem LO desde que a proposta estabeleça um prazo para abertura de processo de licenciamento, o que concordamos, mas o IBAMA simplesmente não se manifesta quanto aos efeitos devastadores da dispensa de obtenção de LO para entrada em operação de um aeroporto novo.

A posição do IBAMA chega a ser mais preocupante do que o próprio artigo 11, pois recomenda que o CIPAM admita uma proposta nessas condições precárias.

Por motivo da falta de justificativa do proponente; e do Parecer do IBAMA recomendar uma decisão inadequada do CIPAM e não ter feito análise exaustiva dos vários aspectos incongruentes da proposta, interrompemos nossa análise para solicitar o que segue:

- 1) Contrários ao consentimento do IBAMA de que novos aeroportos regionais, cuja categorização e características são desconhecidas, possam operar antes de receberem LO, solicitamos aos membros do CIPAM que aprovem requerimento à secretaria executiva para que requeira ao IBAMA revisão do seu Parecer por instância superior. E que o Parecer seja ampliado para avaliar todas as dimensões conceituais da proposta e não apenas parte dela.
- 2) Solicitamos também à secretaria executiva que providencie os pareceres da área de conservação da biodiversidade e florestas, do ICMBio, do Departamento de Licenciamento Ambiental, de Gestão Territorial, de Recursos Hídricos, Segurança Química e Gestão de Resíduos, sobre diversos aspectos abordados e não abordados na proposta e que sobre a qual os temas incidem, lembrando que todos esses departamentos e órgãos estão preparados para assistir tecnicamente os colegiados na sua área de atuação conforme a estrutura regimental do MMA.
- 3) Solicitamos que o Parecer Jurídico que acompanhou o Parecer do IBAMA também seja revisado, complementado e ampliado para abranger todas as dimensões conceituais da proposta, e garanta segurança jurídica à decisão dos membros do CIPAM.
- 4) Que os Pareceres sejam publicados na página do CIPAM e entregues ao proponente para que este refaça a proposta e reapresente à secretaria executiva seguindo as recomendações e críticas dos pareceres solicitados, antes da próxima reunião do CIPAM.

Tadeu Santos - ONGSN

Ecotrópica

Paulo Henrique de Carvalho

Ponto Terra

EM BRANCO

MMA Protocolo CONAMA	
Nº 15715/2015-00	
DATA	RUBRICA
16/06/15	

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

Brasília/DF.
29 de Maio de 2015.

(Transcrição *ipsis verbis*)
Empresa ProXL Estenotípa

0

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

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

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

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

2

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

(Pausa)

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

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

A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA) – Então, muito bem. Ivens, Por gentileza.

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

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

3

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 Conselho 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 SRª. 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 Conselho 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 porque 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 SRª. 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 Conselho Ivens de porque 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

4

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

6

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

5

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 aumenta muito e
273 tome 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,
276 a 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 pensamos 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 desenhadas, 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 interesse 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

7

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 Secretaria de Aviação Civil. O que é a contrapartida dos
324 Estados e Municípios? É entregar o sítio aeroportuário livre e desembarcado, 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 terreno, que é
359 o terminal, as edificações, estacionamento e tal, estamos fazendo para 2025. Por

8

405 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação da Presidência da
406 República) – Isso é interessante perguntar, o que acontece? Hoje no Brasil nós
407 temos uma ideia um pouco equivocada do transporte de carga, quando se fala em
408 carga se pensa em aviões cargueiros, na verdade, se nós pensamos não no
409 Brasil, mas no mundo, mais de 80% do transporte de carga é feito no porão de
410 aeronaves de passageiros. Então, hoje, por exemplo, no Brasil nós temos
411 voo para carga de avião cargueiro mesmo, nós não chegamos a 10
412 aeroportos que têm potencial para isso. Enquanto que a maioria da carga no Brasil
413 é transportada em porão, e eu dotando para aeroportos regionais, para
414 passageiros, eu automaticamente eu estou colocando a capacidade de carga
415 nessas aeronaves. Isso foi um debate muito bom que nós tivemos com o pessoal
416 do Mato Grosso, essa pergunta foi feita lá na nossa visita, nós explicamos isso
417 para eles e depois as próprias empresas que têm interesse de cooperar
418 confirmaram com eles que de imediato eles vão implantar uma logística de carga
419 nessas aeronaves. Então, isso vai estar atendido, indiretamente, mas está sendo
420 pensado também. Então, o que nós temos hoje no Brasil? Aqui o mapa da
421 esquerda mostra o que é o Brasil hoje, nossa situação atual em termos de
422 aeroportos regionais, veja que não tem capitais colocados ali. Então, nós vemos
423 realmente aquele mapa de rotas que nós vimos está refletido aí, nossos
424 aeroportos regionais estão concentrados aqui nessa lateral direita do País, vamos
425 dizer assim, e ali, com o Programa da Aviação Regional é a nova situação que eu
426 vou ter no País com a implantação do 270 aeroportos. Nós vemos que o território
427 vai ser bem mais coberto, nós temos a viabilidade bem maior de rotas e
428 especialmente ali na área da Amazônia que hoje é muito desatendida, a Amazônia
429 Legal, nós estamos dando um foco bem grande em cobrir as áreas que não estão
430 hoje atendidas. Isso aqui é um exemplo de sítios aeroportuários existentes, são 3
431 sítios, nós trouxemos um de cada região. Mostrando como são hoje. Então, ali o
432 que é? Ali é Baurer Arealva, em São Paulo, você vê que o aeroporto já está lá
433 colocado, já tem o sítio, área protegida em volta e tudo. E ali a ideia é o quê?
434 Realmente um reforço, uma ampliação do pátio para atender maiores aeronaves.
435 Então, já tenho uma área que já é degradada, vamos dizer assim, com o passar
436 dos anos, nós estamos fazendo um ajuste dessa área. Eu tenho aqui embaixo Tefé,
437 no Amazonas, nós vemos a área do aeroporto colocada ali, a ideia também de
438 Tefé é basicamente uma expansão de pátio e terminal. E aqui Gurupi, em
439 Tocantins, que precisa de uma ampliação de pista, mas nós vemos que o sítio do
440 aeroporto já está previsto para esse tipo de coisa, faltava realmente investimentos.
441 E a maioria dos nossos aeroportos, como eu falei antes, nós temos cerca de 240,
442 270 que são aeroportos existentes e estão em uma dessas situações. Então, não
443 se trata de uma coisa nova, eu vou criar uma coisa nova e colocar lá, eu estou
444 tentando recuperar uma coisa que já existia. Depois vamos passar pela parte
445 ambiental, que é um componente muito importante do programa, é bem
446 interessante o trabalho que nós estamos prevendo fazer aqui dentro. Isso aqui é
447 um aeroporto padrão. Ali a intenção era mostrar o que era o aeroporto, tinha um
448 desdém de uma pista, de um pátio e tudo, mas sumiu, um pouco desculpas, eu

10

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

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

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 seguida 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 passo
474 para o modelo C e o modelo D. Então, a área que vai ser colocada 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 faixas? 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

11



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

12

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

14

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

13

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

15

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 páio, vou recuperar uma colônia 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

16

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

18

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 anteprojeto
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 anteprojeto 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.

(Palmas!).



17

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

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

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

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

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

819 O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica) – Uma xerox.

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

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

19

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

A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (DCONAMA) – está sendo providenciada já. Já saíram daqui exatamente fazer isso, para tirar 10 cópias cá.

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

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

A SRª. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Alguém mais? Por favor.

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

20

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

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

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

22

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

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

A SRª. REGINA ELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Paralelamente e com a mesma intensidade.

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

942

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

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

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

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

23

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 é que ele vai tirar do passageiro aquela taxa de
1053 embarque, aquelas taxas que você paga hoje numa passagem. Isso vai ser
1054 colocado pela SAC até para ajudar os regionais a se subsidiarem. Então, isso
1055 vai diminuir também o preço da passagem. Hoje eu tenho caso de passagem,
1056 você pega passagem de R\$ 100,00, 25% da passagem é uma taxa. É a taxa de
1057 embarque. Então, isso vai ser subsidiado no programa, mas isso vai ser pago
1058 diretamente para o gestor do aeroporto. Então, a empresa aérea, na verdade já
1059 não era dela mesmo, isso já vinha para um fundo para a Infraero e tal, só que
1060 agora isso vai ser direcionado para o gestor daquele aeroporto. Então, é assim
1061 que está sendo tratada essa política e a ideia, e já está avançada a discussão é
1062 que comecem a funcionar, rodar realmente este ano, no final do segundo
1063 semestre.

1064
1065
1066
1067 A SRª 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
1073 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação da Presidência da
1074 República) – Têm alguns Municípios que têm uma delegação estadual para esse
1075 licenciamento. Por exemplo, citando eu acho que no Mato Grosso, Sinop, foi dado
1076 em Sinop pelo próprio Estado, mas primeiro o banco com quem nós protocolamos
1077 procurou o Estado e o Estado que passa essa orientação se por acaso tem uma
delegação para o Município ou não.

24

1078
1079
1080
1081
1082
1083
1084
1085
1086
1087
1088
1089
1090
1091
1092
1093
1094
1095
1096
1097
1098
1099
1100
1101
1102
1103
1104
1105
1106
1107
1108
1109
1110
1111
1112
1113
1114
1115
1116
1117
1118
1119
1120
1121
1122

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

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

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

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

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

A SRª DENISE DALEVA COSTA (Governo de Goiás) – Voto favorável.

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

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

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

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

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

25



1123
1124
1125 A SRª CELMA ALVES DOS ANJOS (Anamma Nacional) – Favorável a que seja
1126 prosseguido.

1127
1128 O SR. JOÃO RICARDO GUIMARÃES CAETANO (Governos Municipais Região
1129 Sudeste) – Favorável.

1130
1131
1132 O SR. PAULO HENRIQUE DE CARVALHO (ONG Ponto Terra) Favorável à
1133 matéria.

1134
1135
1136 O SR. TADEU SANTOS (Ecotrópica) – Favorável, mas que as nossas
1137 preocupações sejam realmente atendidas. Principalmente nas questões
1138 ambientais, a partir da Câmara Técnica.

1139
1140
1141
1142 A SRª 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?

26



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama

Edifício Sede do Ministério do Meio Ambiente

Esplanada dos Ministérios - Bloco B, 9º andar, sala 950 – Cep 70068-901 - Brasília/DF

Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

Resultado da 1ª Reunião Extraordinária do Comitê de Integração de Políticas Ambientais

Data: 29 de maio de 2015, às 9h30

Local: Esplanada dos Ministérios - 9º andar - Sala 933 - Brasília/DF

1. Abertura pelo Presidente do CIPAM

A conselheira do MMA, Sra. Regina Elena Crespo Gualda, abriu a reunião às 10:15 hs com a presença dos membros do CIPAM:

Antônio Leopoldo Nogueira Neto – MS
Márcio Antônio Teixeira Mazzaro – MAPA
Ivens Lúcio do Amaral Drumond – Gov. DF
Denise Daleva Costa – Gov. Goiás
João Ricardo Guimarães Caetano – ANAMMA-Sudeste
Celma Alves dos Anjos – ANAMMA – Centro-oeste
Mário Augusto de Campos Cardoso – CNI
Maria Ângela de Carvalho – Setor Florestal
Paulo Henrique de Carvalho – Ponto Terra
Tadeu Santos – Ecotrópica

Regina Gualda fez breve relato sobre o tema e forneceu esclarecimentos sobre documento enviado pela Ecotrópica e distribuído ao Conselheiros do CIPAM. A Diretora Substituta do DCONAMA, Adriana Mandarino, complementou os esclarecimentos. Em seguida, teve início a apresentação sobre Licenciamento de Aeroportos Regionais pelo Conselheiro Eduardo Bernardi da Secretaria de Aviação Civil da Presidência (link).

Após a apresentação, foram respondidas as dúvidas necessárias para o posicionamento dos conselheiros.

2. Admissibilidade de matéria:

2.1 Processo nº 02000.000509/2015-72 - Proposta de Resolução CONAMA sobre Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais.

Proponente: Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR

Proposta admitida por unanimidade.

3. Informes

Não houve informe

4. Encerramento

A Reunião foi encerrada às 12:00 hs.



EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama

Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º Andar, Sala 950 - CEP-70.068-901

Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

Ofício-Circular nº 9/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 22 de maio de 2015

Assunto: Convocação para a 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA

Ref.: 02000.0002555/2011-82

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. No cumprimento do disposto no art. 37 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA, a realizar-se no dia 1º de junho de 2015, às 9h, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.

2. A pauta única da reunião consiste na apreciação da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na reunião plenária de 18 de março próximo passado.

3. Os documentos pertinentes à análise estão disponíveis na página do CONAMA na internet, no endereço eletrônico:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=17322.

4. Às entidades da Sociedade Civil, com assento na CTCA, cujo custeio de passagens e diárias está previsto no § 2º, art. 8º do Regimento Interno do CONAMA, solicito que entrem em contato com nossa equipe de apoio para confirmação de sua presença e participação integral na reunião ATÉ O DIA 25 DE MAIO DE 2015, para que sejam tomadas as providências necessárias.

Atenciosamente,


Adriana Sobral Barbosa Mandarino

Diretora-Substituta

Assunto: Convocação para a 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA

De: Conama <conama@mma.gov.br>

Data: 22/05/2015 16:59

Para: rodrigoagostinho@bauru.sp.gov.br, lilianabreu@bauru.sp.gov.br, hkoch@caxias.rs.gov.br, mauros@cetesbnet.sp.gov, joao.carli@cna.org.br, cna@cna.org.br, edezolt@cni.org.br, jneto@cni.org.br, wbaptista@cni.org.br, viniciusladeira@cnt.org.br, sociosnatureza@contato.net, tadeussantos51@gmail.com, rafaellv@fepam.rs.gov.br, saleseadvogados@gmail.com, epitacio.anamma@gmail.com, epitaciosantos@hotmail.com, rogeiro.mar.eng@hotmail.com, rosiraymba@hotmail.com, rogerio.mar.eng@hotmail.com, gab.femarh@gmail.com, lilian.martins@ibama.gov.br, andre.franca@inea.rj.gov.br, berenice.andradelima@ipojuca.pe.gov.br, bereandradelima.ipojuca@gmail.com, raimundo.filho@mma.gov.br, raimundo.deusdara@florestal.gov.br, dione.macedo@mme.gov.br, mauricioaraujo@naturantins.gov.br, rita.munck@portosdobrasil.gov.br, paula.ramalho@saobernardo.sp.gov.br, monica.fragoso@saude.gov.br, macfragoso1@yahoo.com.br, secretario.sema@sema.ba.gov.br, eugenio.spengler@gmail.com, mateus.amaral@transportes.gov.br, tita@uaigiga.com.br, aline_bettio@yahoo.com.br, wal_fmarques@yahoo.com.br, Adriana Sobral Barbosa Mandarinino <adriana.mandarinino@mma.gov.br>, Joao Henrique Evangelista <joao.evangelista@mma.gov.br>, Vinicius Vitoi Silva <vinicius.silva@mma.gov.br>

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º Andar, Sala 950 - CEP-70.068-901

Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

Ofício-Circular n.19/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 22 de maio de 2015

Assunto: Convocação para a 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA

Ref.: 02000.0002555/2011-82

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. No cumprimento do disposto no art. 37 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA, a realizar-se no dia 1º de junho de 2015, às 9h, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.
2. A pauta única da reunião consiste na apreciação da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na reunião plenária de 18 de março próximo passado.
3. Os documentos pertinentes à análise estão disponíveis na página do CONAMA na



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama

Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º Andar, Sala 950 - CEP-70.068-901

Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

Ofício-Circular nº 20/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 22 de maio de 2015

Assunto: Comunicado da convocação para a 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA

Ref.: 02000.0002555/2011-82

Prezado(a) Senhor(a),

1. Comunico que foi convocada a 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA, a realizar-se no dia 1º de junho de 2015, às 9h30, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.

2. A pauta única da reunião consiste apreciação da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na reunião plenária de 18 de março próximo passado. Os documentos pertinentes à análise estão disponíveis na página do CONAMA na internet, no endereço eletrônico:

http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1732

2. A deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos membros da Câmara Técnica de Controle Ambiental, sendo que o custeio daqueles que não estão previstos no Regimento Interno do CONAMA deve ser feito pelo próprio interessado.

Atenciosamente,

Adriana Sobral Barbosa Mandarino

Diretora-Substituta

25/05/2015



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Secretaria Executiva

Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DConama

Edifício Sede do Ministério do Meio Ambiente

Esplanada dos Ministérios - Bloco B, 9º andar, sala 950 – Cep 70068-901 - Brasília/DF

Telefones: (61) 2028-2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

Pauta da 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental

Data: 1º de junho de 2015, às 9h30

Local: Esplanada dos Ministérios - 9º andar - Sala 933 - Brasília/DF

1. Abertura pelo Presidente da CTCA

2. Aprovação da transcrição *ipsis verbis* da 9ª reunião ordinária da CTCA

3. Ordem do dia:

3.1. Processo nº 02000.000509/2015-72 – Proposta de Resolução Conama sobre Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais.

Proponente: Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR

4. Informes

5. Encerramento

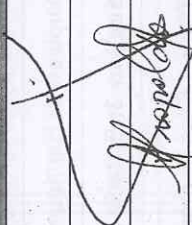
EM BRANCO

[Assinatura]

EM BRANCO

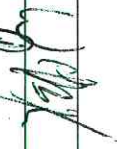
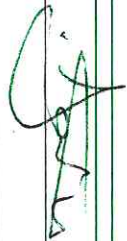
LISTA DE PRESENÇA

1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental do CONAMA - Data: 01 de junho de 2015 - Sala 933, 9º Andar - Esplanada dos Ministérios, Bloco B, Bra

	Nome - (Por Extenso - Legível)	Entidade	(DDD) Telefone	E-MAIL - (Legível)	Assinatura
1ª VAGA	Titular: Raimundo Deusdará Filho-MMA (Presidente)	GOVERNO FEDERAL	(61) 3341-1077 / 8137-6057	raimundo.filho@mama.gov.br	
	Suplente 1: Lilian Martins - IBAMA		(61) 3316-1098	lilian.martins@ibama.gov.br	
	Suplente 2: Antonio Leopoldo Nogueira Neto		(61) 3213-8417	antonio.leopoldo@saude.gov.br	
2ª VAGA	Titular: Dione Macedo - MME	GOVERNO FEDERAL	(61) 2032-5371 / 8120-5731	dione.macedo@mme.gov.br	
	Suplente 1: Mateus Salomé do Amaral - Min. Transportes		(61) 2029-7026 / 8634-3522	mateus.amaral@transporte.gov.br	
	Suplente 2: Rita de Cássia Vandanezi Munck		(61) 3411-3733	rita.munck@portosdobrasil.gov.br	
1ª VAGA	Titular: Eugenio Spengler - BA	GOVERNO ESTADUAL	(71) 3115-3807 / 9651-2452	secretario.sema@sema.ba.gov.br;	
	Suplente 1: Mauro Kazuo Sato - SP		(11) 3133-4050	eugenio.spengler@sema.ba.gov.br	
	Suplente 2: Sadi Cordeiro de Oliveira - RR		(95) 2121-8175	mauros@cetesbnet.sp.gov	
2ª VAGA	Titular: André Luiz França - RJ	GOVERNO ESTADUAL	(21) 2334-5707/99567-7580	andre.franca@inea.rj.gov.br	
	Suplente 1: Rafael Volguind - RS		(51) 3288-9417	rafaellv@fepam.rs.gov.br	
	Suplente 2: Maurício José Alexandre de Araujo - TO		(63) 3218-2652	mauricioaraujo@naturantins.gov.br	
1ª VAGA	Titular: Berenice Lima	GOVERNO MUNICIPAL	(81) 3551-1156/1147	berenice.andradelima@ipojuca.pe.gov.br	
	Suplente 1: Walder Faria Marques		(83) 8864-1582	wal_fmardes@yahoo.com.br	
	Suplente 2: Fernando Silva Sales		(62) 3524-1401	salesadvogados@gmail.com	



LISTA DE PRESEÇA
1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental do CONAMA - Data: 01 de junho de 2015 - Sala 933, 9º Andar - Esplanada dos
Ministérios, Bloco B, Bra

2ª VAGA		GOVERNO MUNICIPAL	(11) 4367-6400/97979-3131	paula.ramalho@saobernardo.sp.gov.br	
Titular: Paula Ciminelli Ramalho			(54) 3901-1445	hkoch@caxias.rs.gov.br	
Suplente 1: Henrique Gustavo Koch			(62) 8159-0132	epitacio.anamma@gmail.com / epitaciosantos@hotmail.com	
Suplente 2: Eptacio Santos					
1ª VAGA		SETOR EMPRESARIAL CNI	(61) 3317-9054 / 9965-8460	edezolt@cni.org.br	
Titular: Elisa Romano Dezolt			(61) 3317-9486 / 8485-3756	wbaptista@cni.org.br	
Suplente 1: Wanderley Coelho Baptista			(61) 3317-9884 / 9967-3504	jneto@cni.org.br	
Suplente 2: José Quadrelli Neto					
2ª VAGA		SETOR EMPRESARIAL CNT	(31) 3285-1729	tita@uaugiga.com.br	
Titular: Patricia Helena Gamboji Boson			(61) 3315-7231	joao.carli@cra.or.br / cna@cna.org.br	
Suplente 1: João Carlos de Petribú de Carli Filho			(61) 3315-7029	viniciuladeira@cnt.org.br	
Suplente 2: Vinicius Ladeira Marques de Souza					
1ª VAGA		SOCIEDADE CIVIL	(91) 98201-7480	ailton.limaymail.com	
Titular: Ailton Pires de Lima			(91) 99290-1757	fidelsipaixao@yahoo.com.br	
Suplente 1: Fidelis Junior Martins da Paixão			(91) 98142-6633	edu13siqueira@gmail.com	
Suplente 2: Carlos Eduardo Souza Siqueira					
2ª VAGA		SOCIEDADE CIVIL	(48) 3371-3501 / 9985-0053	tadeusantos@contato.net	
Titular: Tadeu Santos			(48) 3524-2092	anapaulacortez@terra.com.br	
Suplente 1: Ana Paula Cortez			(51) 3311-8923	avatche@hotmail.com	
Suplente 2: Ana Maria Datix Valls Atz					
DCONAM		Assessoria Técnica Titular: Vinicius Vitoi Silva	(61) 2028-2173	vinicius.silva@mma.gov.br	
Assessoria Técnica Supl.:					

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

LISTA DE PRESENÇA – 1ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA CÂMARA TÉCNICA DE CONTROLE AMBIENTAL, DATA: 01/06/15 - 09H30
 LOCAL: SALA 933, 9º ANDAR, ED. SEDE DO MMA, ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BL. B - BRASÍLIA/DF

NOME - (POR EXTENSO - LEGÍVEL)	ENTIDADE	(DDD)TELEFONE/CEL	E-MAIL - (LEGÍVEL)	ASSINATURA
1- Mariana Regina Fontana	SAC/PR	(61) 3311-7197	mariaa.fontana@ambiente.gov.br	Mariana R.
2- André Luís Simões de Araújo	Branco/Branco	(61) 3311-7197	andres@b.b.wm.br	André
3- Bill Victor Fortado Costa	MS/DSAS	(61) 3311-7197	Bill.fortado@saude.gov.br	Bill Fortado
4- Mariana Nascimento	SRHU/MMA	(61) 3311-7197	mariana.nascimento@mma.gov.br	Mariana
5- Fernando Sales	ANDMMA	(61) 3311-7197	fernando.sales@andmma.gov.br	Fernando
6- Anderson Figueiredo	MMA	(61) 3311-7197	andres.figueiredo@mma.gov.br	Anderson
7- Mariana Graça Pinheiro	IBAMA/DIC	(61) 3311-7197	mariana.pinheiro@ibama.gov.br	Mariana
8- Paulo Henrique	SAC/PR	(61) 3311-7197	PAULO.HENRIQUE@SAC.MMA.GOV.BR	Paulo
9- Fernando	SAC/PR	(61) 3311-7197	fernando@SAC.MMA.GOV.BR	Fernando
10- Paulo Roberto Brumatti	PRATI	(61) 3311-7197	PAULO.ROBERTO@PRATI.MMA.GOV.BR	Paulo
11-				
12-				
13-				
14-				
15-				
16-				
17-				
18-				
19-				
20-				



EM BRANCO