



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)

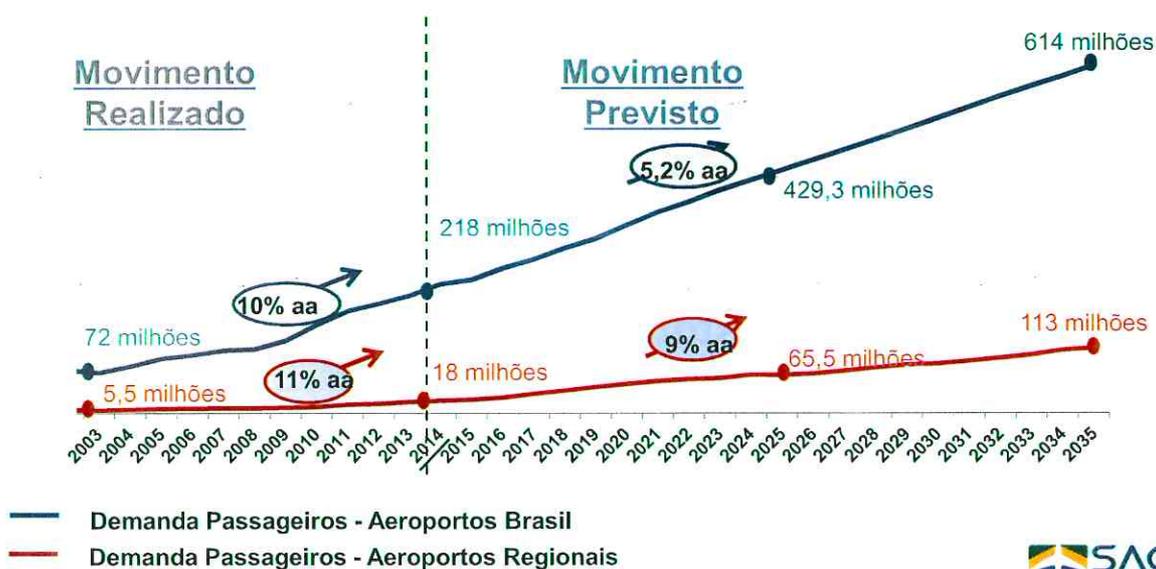
E a demanda por transporte aéreo continuará crescendo...

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

3



O crescimento verificado e projetado da Aviação Civil



4

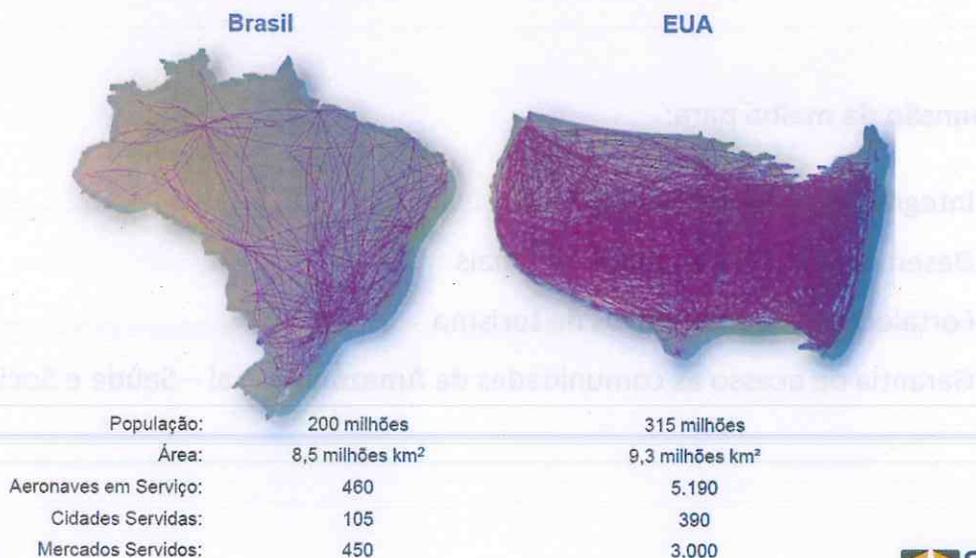


Razões para o Programa de Aviação Regional

- ✓ 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)

5

O potencial de crescimento da Aviação Regional



6

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

9



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

10



Parcerias

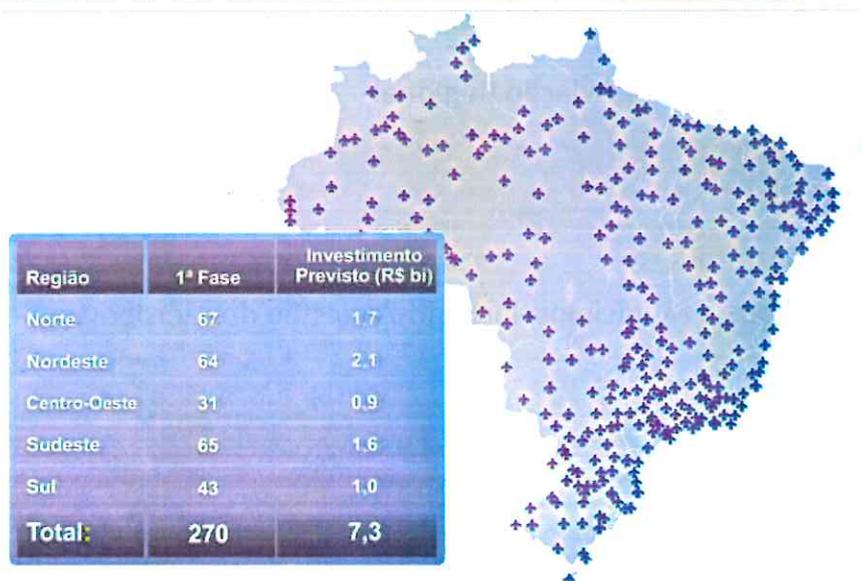
Estados e Municípios

- ✓ 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 – Pontos atrativos de desenvolvimento

11



Previsão de investimentos por região



12



Aeroportos regionais – situação atual e futura

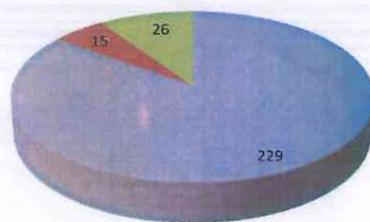
Situação atual



Com o Programa de Aviação Regional

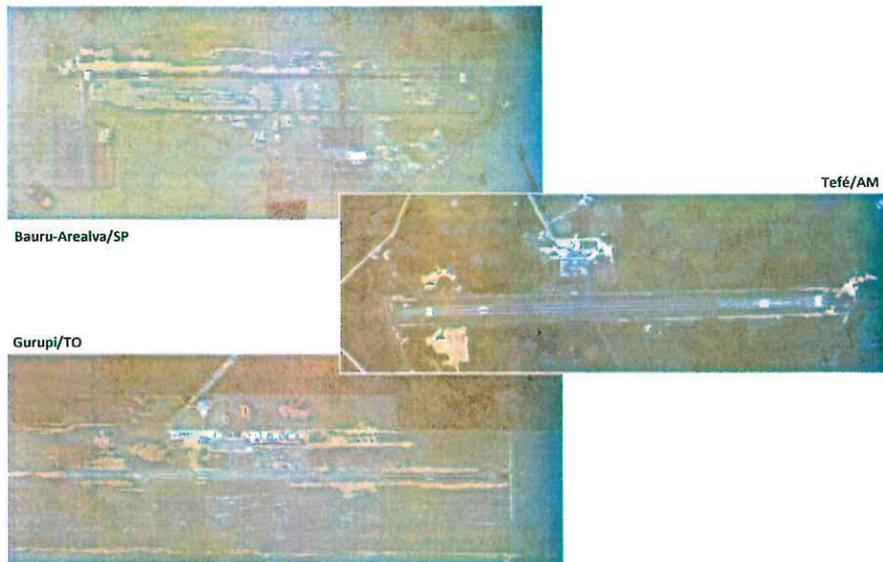


Situação da Infraestrutura



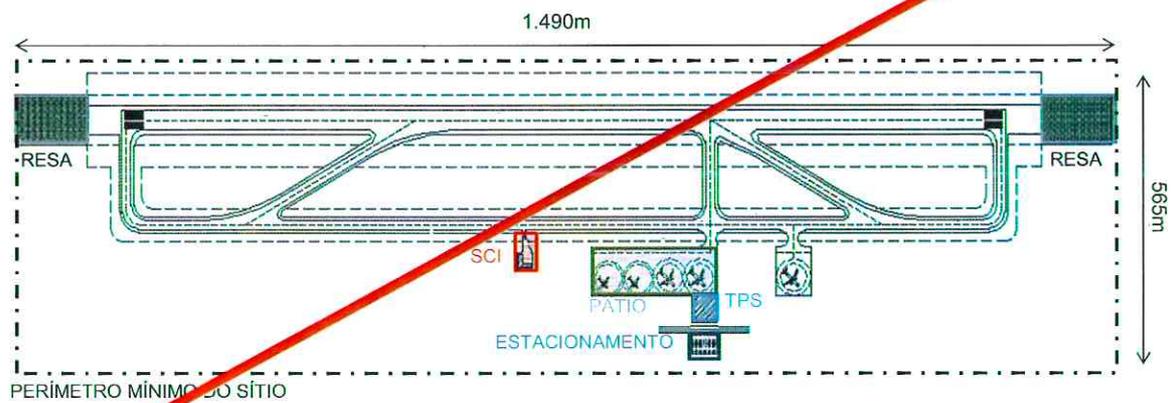
- AEROPORTOS EXISTENTES
- AEROPORTOS EM ESTUDO
- AEROPORTOS NOVOS

Exemplos de sítios aeroportuários existentes



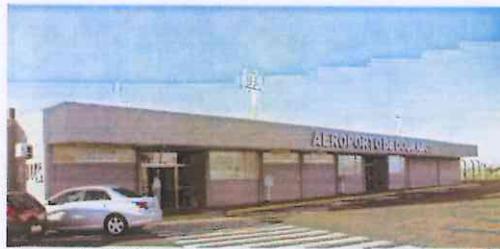
15

Exemplo de sítio aeroportuário com enfoque dado pelo Programa



16

Exemplos de Terminais de Passageiros Existentes



Dourados/MS



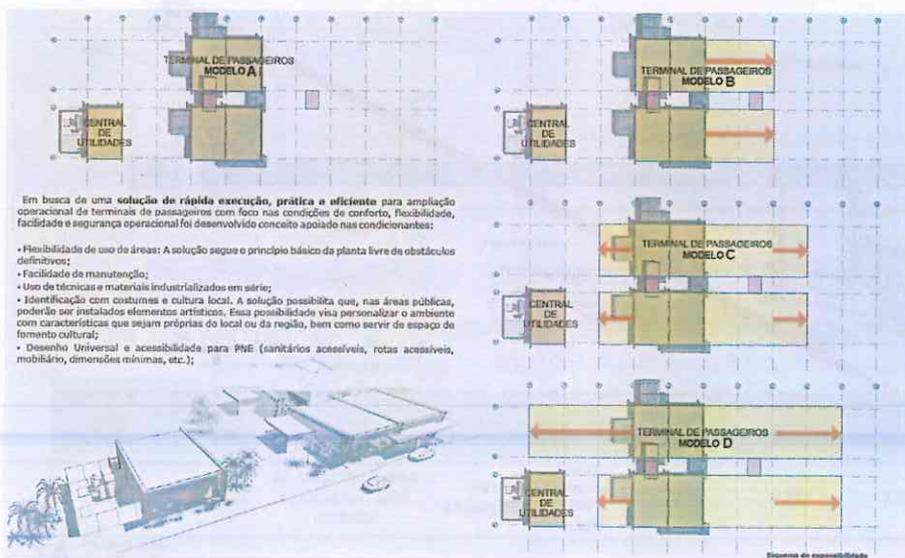
Rondonópolis/MT



Barreiras/BA

17

Concepção dos novos Terminais de Passageiros



Em busca de uma solução de rápida execução, prática e eficiente para ampliação operacional de terminais de passageiros com foco nas condições de conforto, flexibilidade, facilidade e segurança operacional foi desenvolvido conceito apoiado nas condicionantes:

- Flexibilidade de uso de áreas: A solução segue o princípio básico da planta livre de obstáculos definitivos;
- Facilidade de manutenção;
- Uso de técnicas e materiais industrializados em série;
- Identificação com costumes e cultura local: A solução possibilita que, nas áreas públicas, poderão ser instalados elementos artísticos. Essa possibilidade visa personalizar o ambiente com características que sejam próprias do local ou da região, bem como servir de espaço de fomento cultural;
- Desenho Universal e acessibilidade para PNE (sanitários acessíveis, rotas acessíveis, mobiliário, dimensões mínimas, etc.);

Mód. A – 682 m²

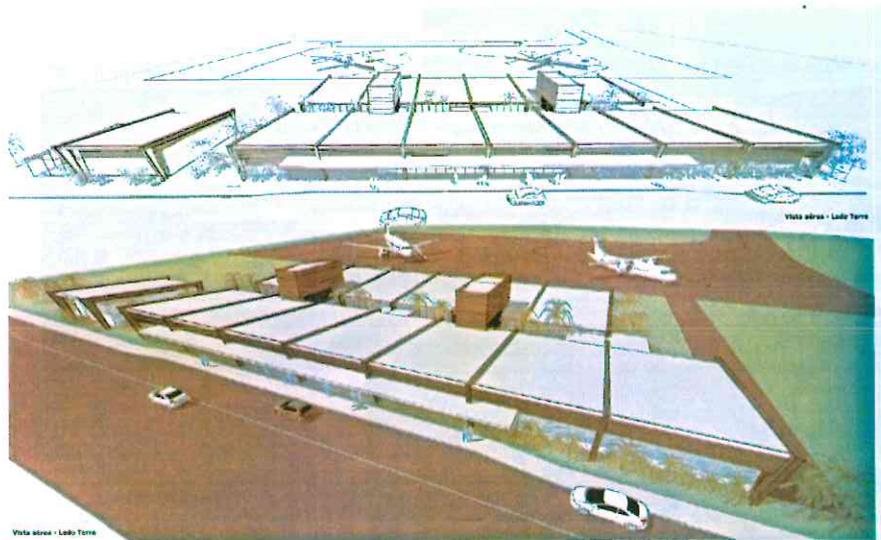
Mód. B – 1.210 m²

Mód. C – 1.935 m²

Mód. D – 2.884 m²

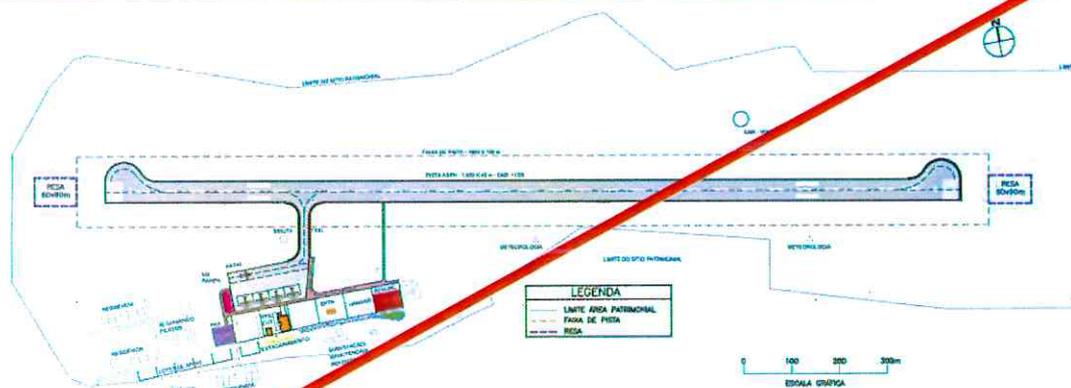
18

Perspectiva do Terminal de Passageiros Módulo C



19

Exemplo de cenário para definição do projeto a ser implantado



AERONAVE DE PROJETO	PESO MÁXIMO DE DECOLAGEM	ORÇAMENTO TOTAL (R\$ MILHÕES)	ORÇAMENTO OBRAS (R\$ MILHÕES)	DESAPROPR. (R\$ MILHÕES ESTIMADO)	TERMINAL	PÁTIO	PISTA	TEMPÓ DE OBRA	NOTA
2C	100%	18,4	18,4	0	Novo Terminal mA 680 m ²	Sem ampliação	Sem ampliação da PPD, Novas RESA 60x90m	12 meses	0,99



20



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 anteprojetos 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

23



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

24





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

25



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

26



Desenvolvimento do Programa

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

* Apenas 4 aeroportos já possuem LO

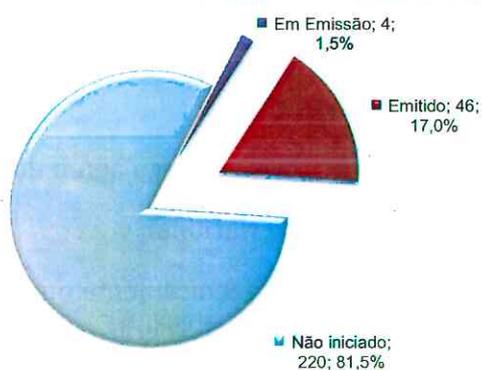
27



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

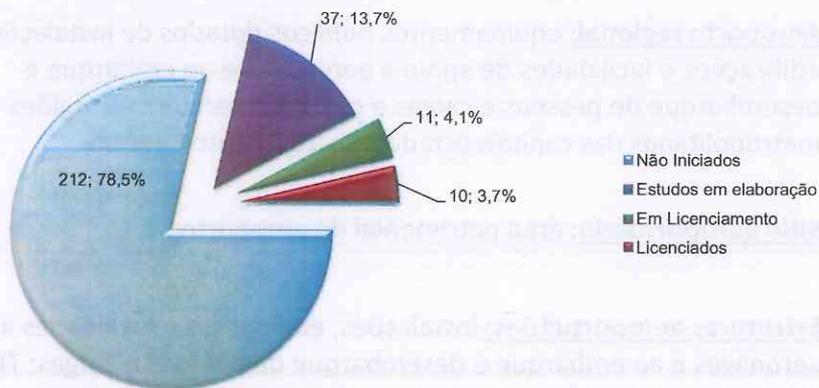
Termos de Referência



28



Licenciamento Ambiental



Licenciamento Ambiental

CRITÉRIOS GERAIS para Licenciamento Ambiental:

- I. Novos sítios aeroportuários; (LP → LI → LO)
- II. Regularização/ampliação de sítios existentes em operação; →(85% dos casos)
- III. Execução de atividades de baixo impacto no interior do sítio aeroportuário → (dispensa de licenciamento).

Licenciamento Ambiental

DEFINIÇÕES:

- 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:** área patrimonial do aeroporto;
- III. **Estruturas aeroportuárias:** instalações, edificações e facilidades ao apoio às aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas: TPS, SCI, TWR, EPTA, Pátio, Sistemas de pistas, Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) e via de serviço para veículos.

31



Licenciamento Ambiental

CRITÉRIOS que **NÃO SE APLICAM** a esta resolução:

- I. intervenção em APPs, UCs, 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/permanência 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.

32





Licenciamento Ambiental

PROPOSTA de Estudos Ambientais (padronização):

Licença	Estudo Proposto (anexos I a IV)	Prazo Análise (dias)
Instalação (LP)	RAS/PCA	90
Operação (LO)	RCA	45
Operação/ Regularização (LOR)	PCA/RCA	90
Autorização p/ manejo de fauna	Estudo específico solicitado pelo OA.	20
(*) Prévia (LP) ou Instalação (LI)	EA	-

(*) O Estudo Ambiental (EA), definido no Anexo I, equivale ao EIA-RIMA em complexidade de informações, porém sem realização de Audiência Pública.

33



PLANO DE LICENCIAMENTO DA SAC/PR

FASE I- Caso Geral							
Elaboração de Estudos							
Tempo (Ponto de Controle)	T0	T1	T2	T3	T3.1	T3.2	T4
Meta	Termo de Referência (TR) "padrão"	Protocolo de abertura TR (*)	Termo de Referência Ajustado (TR)	Termo de Entrega do EA;	Termo de Entrega AP	Termo de Recebimento AP	Licença Prévia
Ações	-Análise de risco conforme Planilha de Interferências e Custos Ambientais.	- Aclonamento do EA	- Aclonar AP; - Contato com órgão ambiental sobre a LP.	- Protocolar EA no órgão licenciador, 15 (?)	- Análise do AP pelo BB	- Recebimento do AP pelo BB	- Licitação dos Projetos Básicos, Executivos e Obras.
Nº Dias	90	± 30	60	15 (?)	15	(± 90) indefinido	
Produto contratado	Estudo Preliminar (EP)	Estudos Ambientais (EA)		Ajustes AP			Projetos Básicos e Executivos
Ação obrigatória		- Atendimento aos itens do Termo de Referência "padrão" / Definitivo. - Contato direto com órgão ambiental sobre o Licenciamento Prévio;		- Ajuste do AP conforme diretrizes do TR / EA; - Atendimento às solicitações complementares do órgão licenciador;		- O AP é necessário para o edital de licitação.	
Risco	Desapropriações, Supressão vegetal, comunidades tradicionais e sítios arqueológicos.	- Haverá menor risco de refazimento de AP se este for aclonado após os EA.		- Impacto financeiro: Ajustes ou refazimento do Anteprojeto.		- O órgão ambiental poderá solicitar mais informações no EA. - No caso de EIA/RIMA o prazo de análise pelo licenciador poderá ser maior até emissão da LP.	- Atraso na homologação da licitação devido demora na emissão da LP.

34



O Brasil quer, e vai decolar ✓

Obrigado





REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO

Brasília, 29 de maio de 2015

Ao Presidente da **Câmara Técnica de Controle Ambiental**

Requeremos esclarecimentos sobre o motivo pelo qual foi marcada uma reunião extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental (CTCA) para o dia útil seguinte à data da 1ª reunião extraordinária do CIPAM tendo sido inserido na pauta da CTCA a mesma proposta que não se sabe ainda se será admitida pelo CIPAM.

O CIPAM tem autonomia para admitir ou rejeitar a proposta e essa autonomia deve ser respeitada, não podendo ser admitida qualquer forma de pressão. Caso o CIPAM decida rejeitar ou adiar a avaliação da proposta por motivos justificados, a reunião marcada para o dia seguinte na CTCA terá que ser cancelada, causando prejuízos de diversas ordens para os seus membros e para o poder público. Isso se traduz como pressão sobre os membros do CIPAM e requer uma explicação pública.

Após a reunião do CIPAM qualquer câmara técnica que dependa do resultado dessa reunião só pode ser marcada pelo menos 5 dias depois, com tempo suficiente para cancelamento, se necessário, se tal reunião de CT depender do resultado do CIPAM, como é o caso.

Atenciosamente,

Tadeu Santos

Paulo Henrique de Carvalho

Membros do CIPAM – representantes da Sociedade Civil

EM BRANCO

ILMO SR RAIMUNDO DEUSDARÁ
PRESIDENTE DA CTCA



Mediante o cumprimento dos ritos regimentais e necessários para a Admissibilidade e Pertinência no CIPAM da proposta em questão da Aviação Civil e que estava de acordo conforme a Presidência e sua aprovação no dia 29/05/2015, repassamos preocupações manifestadas no documento devidamente protocolado e distribuído na mencionada reunião.

Conforme manifestação no período da manhã, insistimos na 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, porém já aprovada no dia 29.

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.

Por motivo da falta de justificativa do proponente; e do Parecer do IBAMA recomendar uma decisão inadequada inicialmente ao CIPAM e agora conseqüentemente a CTCA e não ter feito a análise exaustiva dos vários aspectos incongruentes da proposta, solicitamos o que segue:

- 1) Contrários aos ritos processuais e ao consentimento do IBAMA para novos aeroportos regionais, cuja categorização e características são desconhecidas, possam operar antes de receberem LO, solicitamos aos membros da CTCA que aprovem requerimento à presidência 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 Presidência da CTCA 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 da CTCA.
- 4) Que os Pareceres sejam publicados e entregues ao proponente para que este refaça a proposta e reapresente à CTCA seguindo as recomendações e críticas dos pareceres solicitados.


Tadeu Santos
ONG Sócios da Natureza
Integrante da CTCA
Região Sul/ 01/06/2015

EM BRANCO



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 da Câmara Técnica de Controle Ambiental

Data: 1º de junho de 2015, às 9h30

Local: Esplanada dos Ministérios - 8º andar - Sala 830 - Brasília/DF

1. Abertura pelo Presidente da Câmara Técnica de Controle Ambiental

O presidente da CTCA, Sr. Raimundo Deusdará Filho, abriu a reunião às 9:30 hs com a presença dos seguintes membros da Câmara Técnica de Controle Ambiental:

Antônio Leopoldo Nogueira Neto – MS
Mateus Salomé do Amaral – MT
Eugênio Spengler – Gov. BA
André Luiz França – Gov. RJ
Fernando Silva Sales – ANAMMA – Centro-oeste
Paula Ciminelli Ramalho – ANAMMA – Sudeste
Wanderley Coelho Baptista – CNI
José Quadrelli Neto – CNI
Patrícia Helena Gambogi Boson – CNT
Tadeu Santos – Sócios da Natureza

2. Ordem do Dia:

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

Raimundo Deusdará abriu a reunião com apresentação do membros e, em razão de documento encaminhado pelo Conselheiro Tadeu Santos, representante da Sociedade Civil, justificou os encaminhamentos para a análise da minuta de resolução. Foi realizada apresentação sobre o licenciamento de aeroportos regionais pelo Conselheiro Eduardo Bernardi da Secretaria de Aviação Civil da Presidência (link). Após a apresentação, iniciou-se o debate sobre a minuta e avaliação das propostas de emendas ao texto com deliberação até o artigo 10. Em razão de intervenção por parte do Conselheiro Tadeu Santos, a Diretora substituta do DCONAMA, Adriana Mandarino, reforçou argumentos que permitiram aos membros da CTCA se posicionarem sobre a matéria. Por fim, o presidente da CTCA propôs a realização de nova reunião extraordinária, no dia 10 de junho de 2015, o que foi acatado.

3. Encerramento

A Reunião foi encerrada às 17:15 hs.



EM BRANCO



GOVERNO FEDERAL
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

MMA Protocolo CONAMA	
Nº 17164/2015-00	
DATA	RUBRICA
26/06/15	Maria

1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental, CTCA.

Brasília/DF.
01 de junho de 2015.

(Transcrição *ipsis verbis*)
Empresa ProXL Estenotipia

0

45 A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Andréia Figueira, Ministério do Meio
46 Ambiente.

47
48
49
50 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Como essa
51 é uma reunião extraordinária, a transcrição da anterior vai ser aprovada na
52 próxima ordinária.

53
54
55 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Em caráter
56 de urgência em que ela reveste e aí teremos o dia para termos num esforço que
57 tenho certeza que vou contar com todos os senhores e senhoras de fazer uma
58 discussão consistente para termos uma boa Resolução a ser levada para a
59 plenária do Conama. Anteriormente, antes de passar a palavra à Secretaria de
60 Aviação Civil, eu queria que a Adriana fizesse algumas considerações a respeito
61 de um pedido do Tadeu, relacionado à questão dos prazos. Por favor, Adriana,
62 contextualiza o que ele questionou.

63
64
65 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Então, bom
66 dia a todos. Essa reunião foi marcada extraordinária na medida em que na última
67 plenária do Conama, em março a plenária aprovou o regime de urgência para
68 essa matéria. E ela passou no Ibama e na Conjur, na Consultoria Jurídica, que
69 são aqueles pareceres originários que vem para que a matéria possa ser admitida
70 pelo Cipam, e quando chegou a Ministra está fazendo uma consideração de fazer
71 uma plenária extraordinária, esse é um assunto que vai ficar claro na
72 apresentação da SAC, qual é a importância disso para o País e porque essa
73 urgência. Então, eu deixo de falar sobre isso, na medida em que a Secretaria da
74 Aviação Civil vai expor esse aspecto, mas agradeço a participação de todo
75 mundo, realmente foi um esforço concentrado principalmente para quem vem de
76 fora e deixa as suas agendas, e a intenção do Ministério é fazer hoje uma
77 discussão bastante proveitosa, agora intensa, no sentido de que possamos ir
78 ponto a ponto avaliando as questões ambientais e onde que essa questão do
79 licenciamento dos aeroportos regionais impacta a área ambiental, onde que estão
80 feitas as ressalvas de controle, de mitigação de danos etc. Nesse sentido a
81 sociedade civil apresentou um requerimento no Cipam questionando o porquê
82 dessa urgência e a matéria foi aprovada por unanimidade de votos. O Cipam
83 estava inteiro, 10 votos, e foi aprovada a admissibilidade, quer dizer, a relevância
84 disso e a competência do Conama para tratar desse assunto. E foi também
85 apresentado um outro requerimento ao presidente aqui da Câmara de Controle
86 Ambiental, Deusdará, eu vou fazer a leitura disso, e aí nós fazemos a resposta
87 para todos: requer esclarecimentos sobre o motivo pelo qual foi marcada uma
88 Reunião Extraordinária da CTCA para o dia útil seguinte à 1ª Reunião
89 Extraordinária do Cipam, tendo sido inserido na pauta do CTCA a mesma

2

1 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Bom dia.
2 Temos quórum, vamos começar. Vamos fazer uma rodada de apresentação. Meu
3 nome é Raimundo Deusdará, eu sou presidente da Câmara Técnica de Controle
4 Ambiental do Conama e membro representante do Ministério do Meio Ambiente
5 também na plenária do Conama. Da esquerda.

6
7
8 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Adriana
9 Mandarino, gerente de projetos, Departamento do apoio ao Conama.

10
11
12 O SR. PAULO AFONSO (Secretaria de Aviação Civil) – Paulo Afonso, da
13 Secretaria da Aviação Civil.

14
15
16 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Eduardo
17 Bernardes, Secretaria de Aviação Civil.

18
19
20 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT) – Patrícia Boson, CNT.

21
22
23 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Mateus Amaral, Ministério dos
24 Transportes.

25
26
27 A SRª. MARIANA NASCIMENTO (IMMA) – Mariana Nascimento, do MMA, eu
28 estou representando agora de tamanhos a diretora Zilda Veloso.

29
30
31 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Eu sou Ana Paula,
32 sou do Município de São Bernardo do Campo, representando a Anamma.

33
34
35 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Tadeu Santos, Sócios da
36 Natureza.

37
38
39 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Mariana Pereira, Ibama.

40
41
42 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eugênio, secretário da Bahia,
43 representando a Abema.

44



90 proposta que não se sabe ainda se será admitida pelo Cipam. Isso foi em 29. O
91 Cipam tem autonomia para admitir ou rejeitar a proposta e essa autonomia deve
92 ser respeitada, não podendo ser admitida qualquer forma de pressão. Caso o
93 Cipam decida rejeitar ou adiar a avaliação da proposta por motivos justificados, a
94 reunião marcada para o dia seguinte na CTCA terá que ser cancelada, causando
95 prejuízo de diversas ordens para seus membros e para o poder público. Isso se
96 traduz como pressão sobre os membros do Cipam e requer uma explicação
97 pública. Após a reunião do Cipam qualquer câmara técnica que dependa do
98 resultado dessa reunião, só pode ser marcada pelo menos cinco dias depois, com
99 tempo suficiente para o cancelamento, se necessário, se tal reunião da CT
100 depender dos resultados do Cipam como é o caso. Atenciosamente. Então, já
101 faço, Deusdará, a explicação do Departamento de Apoio ao Conama, a
102 compreensão que nós tivemos sobre isso. Efetivamente é uma situação
103 extraordinária, e por isso nós estamos usando os cinco dias úteis do Regimento
104 Interno. Como o Cipam faz uma admissibilidade ele não mexe na proposta e o que
105 Regimento Interno prevê [é que os documentos para avaliação da Câmara
106 estejam publicados com os 5 dias úteis. Então, nós entendemos que havia sim
107 esse cumprimento do requisito do Regimento e se o Cipam eventualmente
108 rejeitasse a matéria ou pedisse complementações na minuta inicial, o que
109 aconteceria seria um cancelamento dessa reunião. Efetivamente traria problemas
110 pessoais do ponto de vista de agenda de todo mundo, mas o entendimento do
111 Departamento de Apoio ao Conama é de que colocar essa matéria para ser
112 apreciada na Câmara era um interesse que se sobrepunha aos demais, e por isso
113 nós no nosso entendimento cumprimos o Regimento com os 5 dias úteis. O Cipam
114 volto a frisar, não faz a avaliação de artigo por artigo. Então, a minuta já estava no
115 site com os 5 dias de tendência.

116
117
118 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Obrigado,
119 Tadeu, você tem a palavra, alguma coisa?

120
121
122 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Bem, o nosso voto
123 favorável à proposta foi condicionada a considerarmos que o Ministério, o Conama
124 cumpriu os rituais do Regimento processuais legais. Houve uma provocação de
125 que não havia sido cumprido, e nós concordamos desde que esse ritual tenha sido
126 cumprido. Então, vamos levar para a discussão da proposta, principalmente dos
127 quesitos ambientais, onde nós apresentamos junto com esse requerimento um
128 documento, onde nós apontamos uma série de observações, de preocupações
129 relacionadas à questão ambiental.

130
131
132 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Durante o
133 debate nós vamos considerarmos as suas observações. Então, passo em seguida
134 a palavra para a Secretaria de Aviação Civil, dando o tempo máximo de 40

3

135 máximo para apresentação. Está razoável? Até 40 minutos, pode ter perguntas e
136 respostas, então, poderíamos colocar primeiro a apresentação e depois faríamos
137 as perguntas que os membros julgarem importantes. 40 minutos tudo, entre
138 apresentação e debates. Ok?

140
141 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação da Presidência da**
142 **República)** – Bom dia a todos. Só antes de começar eu queria apresentar nossa
143 equipe, quem está aqui, o Paulo que trabalha conosco, o Governador da Área de
144 Planejamento, Andréia e o André, nossos engenheiros ambientais que estão aqui
145 para ajudar em alguma dúvida, até para debate a Resolução em si. Então, vamos
146 passar rapidamente um histórico e contexto do que é o Programa de Aviação
147 Regional, nós até já passamos isso na outra reunião, nós vamos passar isso bem
148 rapidamente aqui para focar mais na parte ambiental propriamente dita do que
149 estamos tratando na Resolução em si. Então, o que é a ideia? É o
150 desenvolvimento expressivo do transporte aéreo brasileiro nos últimos 10 anos ele
151 gerado redução do custo da passagem aérea doméstica, nós tivemos 48% de
152 redução nesse período, um aumento no número de passageiro da ordem de 170%
153 de aumento entre 2004 e 2014, ou seja, 10% de média anual, ano passado
154 fechamos com cento e dezesseite milhões passageiros transportados, e a
155 demanda continua crescendo, o transporte está em expansão, tudo aponta para
156 essa direção e a ideia é que a capacidade seja triplicada em 20 anos. Então, nós
157 vemos que é um setor que realmente está em expansão, apesar da retração
158 econômica do País, nós continuamos crescendo, nós vamos ver isso num gráfico
159 mais à frente. Esse gráfico mostra o que foi o crescimento, ele começa em 2002 e
160 vai até 2014 a primeira etapa que é um crescimento real apurado nesse período,
161 nós vemos que Brasil o como um todo, a demanda de passageiros cresceu 10% e
162 se eu isolar só os aeroportos regionais nós tivemos um crescimento de 11% no
163 período. Aquele número duzentos e dez mil milhões se refere a passageiro
164 embarcado e desembarcado, por isso que tem aquela diferença em, relação
165 àquele número anterior que falamos de cento e dezesseite milhões de passageiros
166 efetivamente transportados. O que é a previsão daqui para frente? Essa previsão
167 é uma previsão conjunta da ANAC e das empresas áreas e dos fabricantes de
168 aeronaves, então, a previsão realmente. Se prevê que a aviação regional um todo
169 vai crescer num ritmo de 5,2% ao ano, e que a aviação regional um ritmo de 9%
170 ao ano. Então, nós vemos que a regional vai crescer, todas as previsões indicam
171 que praticamente o dobro da aviação como todo no País. Então, essa é uma
172 expectativa muito boa de um setor que continua crescendo independente do ritmo
173 econômico. Então, hoje nós temos 80 aeroportos regionais com voos regulares, o
174 Programa da Aviação Regional vai disponibilizar infraestrutura para que 270
175 aeroportos brasileiros possam receber voos regulares. Hoje mais de quarenta
176 milhões brasileiros. 21% da população não tem acesso a aeroporto a 100 Km de
177 distância de sua residência. Uma pesquisa recente mostra que 43% da população
178 do interior do País quer viajar, mas não tem como fazê-lo devido aos elevados
179 custos. E como falamos, temos poucas rotas hoje, temos essa distância dos

4

225 pessoas treinadas e capacitadas, de abrangendo 139 aeroportos de 270 do
226 programa. Ali é a nossa situação atual, eu peço desculpa pela setinha, o mapa
227 está meio esquisito, mas é o formato do programa, ficou meio estranho quando
228 passamos. Ali está o País atual só com os aeroportos regionais que tem hoje no
229 Brasil, aqueles pontos azuis, vejamos que não estão marcados de capitais, e do
230 outro lado aqui eu tenho os laranjas são os que vão entrar no programa, além dos
231 próprios azuis que vão ser ou recuperados, ou melhorados a capacidade, ou
232 regularizados. Nós vemos uma diferença grande na cobertura do País. Ali o mapa
233 ficou virado, infelizmente, mas o que era a ideia? Isso aqui foi um pedido na última
234 reunião, o pessoal do Ministério da Saúde pediu para darmos dos nossos
235 aeroportos qual a quantidade de existentes, quais são novos, quais estão em
236 estudo para darmos o que é ambientalmente o que estamos falando. Então, hoje
237 dos existentes, nós temos ali, em estudos nós temos 4, se não me engano, 4
238 aeroportos novos, no programa são 11, e o restante são todos eles existentes.
239 Então, nós estamos falando de um amplo universo de aeroportos já existentes de
240 obras em sítios que já estão lá, a maioria deles há mais de trinta 30 e que a ideia é
241 regularizar as condições de aeroportos e melhorá-los em condições de segurança
242 para que possam receber voos regionais. Ali tem exemplos de sítios
243 aeroportuários existentes, são três localidades, Bauru, Arealva e São Paulo, Tefé,
244 no Amazonas e Guupí, Tocantins. Então, essa é a nossa realidade hoje, nós
245 temos esses sítios todos já colocados, já tem uma pista, já tem um pátio, já tem
246 alguma infraestrutura, a maioria deles já tem uma cerca patrimonial, já tem um
247 sítio intencionalmente ao sítio relativamente protegido. Então, nós estamos falando de
248 áreas que já são existentes, não estamos falando de áreas na sua maioria de
249 aeroportos novos, estamos falando de aeroportos que já existem, que já tiveram
250 seu impacto em algum do lugar do passado e que a ideia agora é que seja
251 regularizado. Então, quais são os objetivos? Levantar a situação ambiental de
252 todos os aeroportos da aviação regional, regularizar gradualmente o passivo
253 ambiental dos aeroportos existentes, Ter uma parceria com órgãos licenciadores
254 para licenciamento ambiental dos empreendimentos, e deixar claro que aeroportos
255 regionais são diferentes e têm impactos distintos de aeroportos de capitais, e por
256 isso devem ser diferenciados. Uma coisa que temos para falar disso, o que é o
257 levantamento da situação ambiental? Se pegarmos os 270 aeroportos do
258 programa, ampla maioria deles não têm licença de operação, eles nunca tiveram
259 um tratamento ambiental. Então, isso é uma coisa interessante do programa, o
260 programa está se dispondo a fazer esse levantamento da situação ambiental, na
261 verdade já está feito na maioria desses aeroportos, gradualmente ir
262 regularizando esse passivo ambiental. A ideia é que quando o programa esteja
263 concluído com o andamento desse, nós tenhamos todos os aeroportos com uma
264 licença de operação e todos eles efetivamente licenciados junto os órgãos
265 estaduais ou municipais. Qual é a situação atual? Nós temos hoje 64 projetos de
266 aeroportos com execução autorizada em diversas fases de licenciamento, desde
267 julho de 2014. O que é o anteprojeto autorizado? Antes de solicitar o projeto para
268 licitar a obra propriamente dita, eu tenho a fase do anteprojeto, que é a fase final
269 disso, primeiro tenho o estudo de viabilidade técnica, depois se aprova um dos

6

180 aeroportos, e isso se reflete na passagem hoje, como eu tenho poucas rotas,
181 poucas empresas operando voos regionais, uma passagem no interior do País, é
182 cerca de 31% mais cara do que voos entre capitais, quem já viajou para o interior
183 sabe muito bem como é isso e isso é uma realidade mesmo, ainda na Região
184 Amazônica que os números são até maiores do que esses. Vou mostrar o
185 potencial de crescimento da aviação regional brasileira, nós vemos ali o mapa do
186 Brasil hoje dos Estados Unidos em termos de rotas, nos Estados Unidos você vê
187 que não tem praticamente nenhuma área do território descoberta em termos de
188 rota, e eles têm o território o bem próximo à dimensão do Brasil. O Brasil está
189 muito concentrado nas capitais, muito concentrado no Sudeste e na região litoral,
190 o resto é basicamente o uso entre capitais, uma ou outra rota regional que ainda
191 sobrevive. A ideia do programa é realmente cobrir todos aqueles espaços vazios
192 que estamos vendo aqui nesse slide. Passamos para o programa em si, a parte
193 dos aeroportos, do programa de Investimentos em Logística. A expansão na
194 malha para quê, o que é a ideia? Primeiro a integração do território nacional, nós
195 vimos que mais ou menos metade do território não está integrado no transporte
196 aéreo, depois o envolvimento de polos regionais, os aeroportos como um
197 equipamento de estrutura eles são focos de desenvolvimento, eles trazem
198 desenvolvimento com eles, fortalecimento de centros de turismo, isso é uma
199 realidade no Brasil, nós temos várias localidades que têm um potencial turístico
200 muito grande e que são sub aproveitadas por falta de transporte aéreo para essas
201 localidades. E a garantia de acesso às comunidades da Amazônia Legal, aí nós
202 estamos falando de saúde e social, eu tenho hoje na Amazônia localidades que
203 são verdadeiramente isoladas, e que sem o transporte aéreo eu tenho que
204 disponibilizar de barco, não tenho estradas, não tenho ferrovia, não tenho
205 transporte. Então, estamos falando em uma hora de avião, 5 dias de barco. Então,
206 não preciso nem dizer a diferença de uma coisa para a outra, um dado social
207 muito forte na parte da Amazônia, esse programa é embasado em 3 pilares,
208 primeiro a parte da investimentos e infraestrutura, que é o que estamos tratando
209 aqui agora, é o que a nossa área trata lá na Secretaria de Aviação Civil, a parte de
210 subsídios a tarifas e rotas, que é o Plano de Desenvolvimento da Aviação
211 Regional, era uma Medida Provisória foi tomada em lei agora no início desse ano,
212 está em fase de regulamentação da SAC porque não adianta eu ter só a
213 infraestrutura, e não ter um incentivo para as operações comecem nesses
214 locais. Então, esse subsídio é pensado para isso, é pensado para equalizar o
215 preço das passagens no interior, para as capitais que nós já vimos que tem uma
216 diferença grande, e outra coisa é ajudar na gestão dos aeroportos, então, vamos
217 desonerar o passageiro, tirando do passageiro, aquelas tarifas de embarque que
218 são pagas hoje, e essas tarifas de embarque são repassadas diretamente aos
219 aeroportos. Então isso ajuda na gestão dos aeroportos também. Importante dizer
220 a parceria com os Estados e Municípios para a gestão de aeroportos, e o plano de
221 capacitação que a SAC está fazendo em paralelo a isso. Também não adianta ter
222 subsídio, ter infraestrutura e não ter ninguém capacitado para gerir esses
223 aeroportos. Então, a SAC começou em 2013 um programa de capacitação de
224 pessoal para aeroportos, hoje já temos mais ou menos umas mil e quinhentas

5

270 cenários que foi previsto para aquele aeroporto, passa um estudo preliminar onde
271 eu detalho mais o que é aquele trabalho e depois o anteprojeto. Quando eu
272 autorizo o anteprojeto ao mesmo tempo eu começo o licenciamento desse
273 aeroporto, uma solicitação de licença prévia e licença de instalação, e faço a parte
274 de planos de zona de proteção do aeródromo para identificar eventuais obstáculos
275 do entorno que possam impedir o crescimento daquele aeroporto ou operação
276 comercial no mesmo. Então, isso é tratado juntamente com os Estados, quando
277 eu saio do estudo preliminar para o anteprojeto tem tratativas com os delegatários,
278 seja Estados, seja Municípios, seja Infraero onde é mostrado quais são os
279 próximos passos, e onde se inicia mais fortemente essa parceria. E uma coisa que
280 é a base do programa é que os anteprojeto têm que refletor os estudos
281 ambientais e os condicionantes que esses estudos eventualmente apresentarem.
282 Então esse tem sido um problema, nós não temos hoje nenhum anteprojeto
283 concluído porque agora que começamos a ter as primeiras licenças emitidas e os
284 primeiros condicionantes os estudos realizados que me mostram o que eu tenho
285 que colocar dentro do meu anteprojeto. Como como eu já falei as operações
286 atuais hoje nós temos 80 regionais, praticamente todos eles se pensamos acho
287 que tem 4 no País inteiro que tem uma licença de operação efetiva. Então, a
288 maioria dos aeroportos operam, já hoje em dia, tem voo nesses aeroportos e não
289 tem licença de operação. E o que falta que nós temos ouvido muito dos Estados,
290 até o pessoal que está aqui representando os Estados sabem disso, faltam
291 diretrizes a nível nacional para licenciamento de aeroportos regionais. O que isso
292 gera? Isso gera uma diferenciação imensa de interpretação entre os Estados, nós
293 temos Estados em que um aeroporto, quase que exatamente a mesma obra, não
294 vou ampliar pista, não vou ampliar nada, vamos reformar um pátio e construir o
295 terminal de passageiro, um aeroporto me dá uma licença simples de imediato,
296 sem nenhum condicionante e outros Estados me pedem um EIA/RIMA para esse
297 tipo de obra. Então, nós estamos vendo que não está tendo essas diretrizes, não
298 tem o direcionamento do que eu tenho que pedir, de como classificar, de como
299 colocar esses empreendimentos. Como eu falei, a solicitação de estudos
300 ambientais distintos para aeroportos com intervenções similares, falta
301 padronização para esse enquadramento para esses regionais, a busca da
302 regularização do passivo ambiental, a maioria dos aeroportos nunca passou por
303 nenhum processo de licenciamento e controle ambiental, e a maioria dos
304 aeroportos já são existentes, nós falamos, de 270 eu tenho mais de 250 que são
305 aeroportos existentes em áreas já consolidadas. Eu não estou inventando
306 aeroportos novos em lugar nenhum, nós temos alguns aeroportos novos, lógico,
307 mas esses são tratados como exceções, a maioria deles são aeroportos
308 existentes. O que é a nossa proposta de Resolução? O que esperamos dessa
309 proposta? Implementação de uma base normativa homogênea, que garanta
310 correto tratamento ambiental e proporcione agilidade ao processo, definição e
311 diretrizes para enquadramento, buscando maior segurança jurídica para órgãos
312 licenciadores e gestores ambientais, uma definição clara do conteúdo mínimo dos
313 estudos ambientais, segurança para o meio ambiente nas análises a serem
314 efetuadas e a continuidade das operações, claro, eu não vou interromper aqueles

7

315 80 que eu estou operando, já que eles já estão operando, mas agora eu quero ter
316 um compromisso de regularização desses aeroportos, a busca em recuperar esse
317 passivo ambiental característico dos regionais. O porquê da urgência? Nós temos
318 a oportunidade para integração nacional e o importante, esse programa tem
319 recursos próprios que são oriundos do Fundo Nacional de Aviação Civil, esse
320 fundo ele não depende de recursos do tesouro Nacional, ele é formado por
321 recursos basicamente das concessões e de um adicional de tarifa do transporte
322 aéreo. Então, quando um passageiro para uma tarifa, uma parte daquela tarifa que
323 é paga, vem para esse fundo, isso compõe mais ou menos 18 sendo do Fundo, o
324 restante é todo ele de recursos das concessões. Então, o sistema é auto
325 financiando, as construções de grandes aeroportos financiam dos pequenos. Hoje
326 não temos nenhum projeto em condição de licitação, devido a não integração dos
327 condicionantes ambientais de anteprojetos, o programa efetivamente não decolou
328 ainda. Essa de diretrizes ficou do enquadramento, não tem segurança dos órgãos
329 licenciadores e terminação dos estudos necessários, e muitas vezes são licitados
330 estudos mais complexos, de forma genérica, para os aeroportos que têm esse
331 nível de intervenção. E outra coisa importante, temos vários aeroportos no
332 programa, dentre aqueles 64 que estão mais avançados, que com pequenos
333 investimentos eu posso ampliar as operações nos aeroportos, melhorando o
334 acesso da comunidade a esse meio de transporte. Então, encurta o prazo e eu
335 posso obter benefícios. Então, o que é a ideia do Programa? Já que nós
336 conseguimos agora 10 licenças, nós estamos tentando que esse ano realmente
337 comecemos as obras, comecemos as licitações de obras. Obviamente que os
338 anteprojetos só vão estar prontos os que já tem condicionantes definidas e que eu
339 possa integrar o anteprojeto. Então, isso está sendo realmente um gargalo no
340 andamento do programa hoje em dia. O que são os próximos passos? Refletir
341 estudos ambientais dos anteprojetos com eventuais custos condicionados aos
342 planos, é importante dizer que todos os custos relacionados à infraestrutura são
343 do Governo Federal, o programa é totalmente baseado nos recursos do Fenac, a
344 contrapartida dos Estados é basicamente a parte de entregar o sítio livre e
345 desembaraçado, ou seja, se eu tenho uma invasão no sítio, uma invasão na área
346 do sítio, não tem regularização patrimonial, esse tipo de coisa, isso cabe aos
347 Estados e Municípios resolverem. Os investimentos em obras, toda a obra vai ser
348 feita, toda a parte de investimentos, toda a parte de acessos, a parte da
349 construção, a parte de imobiliária, a parte de equipamentos toda ela está dentro
350 do Programa de Aviação Regional com recurso do Fenac. Depois disso sobra a
351 elaboração dos editais para licitação, a execução das obras, abertura do tráfego
352 aéreo dos aeroportos regionais, definição do plano aeroviário nacional, isso é
353 importantíssimo porque na hora que eu crio essa malha de aeroportos regionais
354 novos, eu tenho que buscar uma integração disso com os outros modais de
355 transportes brasileiros. Então, esse Plano Aeroviário Nacional, o um plano que
356 hoje existe no Brasil é da década de 80, ele nunca foi atualizado. Então, essa
357 busca dessa atualização é para quê? Porque na hora que eu começo a implantar
358 os regionais eu vou permitir que Estados e Município comecem a se planejar
359 com base na malha aérea também e na interligação e nas possibilidades da integração

8

405 embarque e desembarque de pessoas e cargas, que não atendem as regiões
406 metropolitanas e capitais estaduais, e ao Distrito Federal. Então, eu pensava
407 aeroporto de Campinas, é um aeroporto regional? Não, ele atende uma região
408 metropolitana de São Paulo. O aeroporto de Jacarepaguá, no Rio de Janeiro,
409 é um aeroporto regional? Não. Ele atende região metropolitana do Rio de Janeiro.
410 Então nós estamos tratando, o maior regional que nós temos, vamos dizer, os três
411 maiores regionais, seria Uberlândia, que realmente é interior do Estado, Ribeirão
412 preto, interior de São Paulo, Foz do Iguaçu, interior do Paraná, e a ampla maioria
413 dessas aeroportos são aeroportos realmente de pequenos porte, a ideia é que a
414 maioria deles opere realmente com aeronaves tipo turbo hélice, com uma
415 capacidade de passageiros de até 70 passageiros, um ou dois voos diários, essa
416 é a tendência dos aeroportos regionais, e com isso nós conseguimos cobrir
417 aqueles espaços vazios do território nacional. Definição do sentido aeroportuário é
418 a área patrimonial do aeroporto. E o que são as estruturas aeroportuárias? São as
419 instalações, edificações e facilidades e apoio às aeronaves no embarque e
420 desembarque de pessoas e cargas. Ali tenho o terminal de passageiros, sessão
421 contra incêndio, a torre, estação prestadora de serviço de tráfego aéreo, pátio,
422 sistema de pistas, área de segurança de final de pista e via de serviço para
423 veículos. Critérios que não se aplicam a essa proposta de Resolução, então, uma
424 intervenção em Área de Preservação Permanente, unidades de conservação e
425 outros espaços territoriais especialmente protegidos, isso não está dentro dessa
426 proposta de Resolução. Corte e supressão de retorno primário e secundário,
427 estágio avançado de regeneração de Bioma Mata Atlântica, conforme a lei 11.428,
428 áreas regulares de rotas permanentes de aves migratórias constantes do Relatório
429 Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil, emitido
430 pelo ICMBio. Em áreas de ocorrência de espécies ameaçadas de extinção,
431 conforme listas oficiais. Isso são as exclusões da Resolução. Então, ali proposta
432 de estudos ambientais, padronização. Então, ali a licença de instalação, licença de
433 operação, estudos propostos são os anexos I a IV da Resolução, quando se pede
434 uma licença de instalação a proposta é que se usa o RAS ou PCA, um prazo de
435 análise de 90 dias para o órgão licenciador, uma licença de operação RCA, 45
436 dias previstos para a análise, uma de operação para a regularização, são aqueles
437 que já operam hoje, seriam um PCA e um RCA com 90 dias para análise,
438 autorização para manejo de fauna seriam estudos específicos solicitados pelo
439 órgão ambiental, licença prévia de instalação o estudo ambiental que está definido
440 no anexo e que equivale ao EIA/RIMA em complexidade, só que ele não tem uma
441 audiência pública, a única diferença desse EA proposto para o EIA/RIMA é essa
442 não realização da audiência pública. Esse plano de licenciamento é uma gestão
443 de riscos que nós fizemos em relação às diversas etapas do licenciamento, depois
444 nós podemos até tirar uma cópia, não sei se é possível, para distribuir para o
445 pessoal. Nós vamos tirar uma cópia e distribuir, porque ele é realmente
446 interessante porque ele avalia os riscos de cada etapa do licenciamento e como
447 isso pode afetar o programa e o próprio andamento daquele projeto específico.
448 Então depois eu vou pedir para distribuírem as cópias, aí eu vou pedir para
449 Andréia explicar como é que é esse nosso gerenciamento de riscos dentro da

10

360 dos outros modais de transporte. Mas há ressalvas que aeroportos inviáveis
361 tecnicamente que demandem grandes investimentos serão avaliados quando da
362 priorização da malha regional, são aqueles que nós falamos que estão em estudo,
363 nós estamos estudando se eles vão ser atendidos por outras localidades, se vão
364 ser realmente viabilizados, ou se aquela região demandará um novo aeroporto,
365 são aqueles 8 que citamos lá no início que estão em estudo atualmente. A
366 situação atual. Eu tenho 270 aeroportos, 258 estudos de viabilidade técnica
367 entregues, 162 estudos preliminares entregues, 64 anteprojetos autorizados, 48
368 licenciamentos ambientais em andamento. O que significa em andamento? Que
369 dizer que eu já tenho um termo de referência e estou trabalhando junto com os
370 órgãos ambientais. E desses 48 só 4 aeroportos tem licença de operação, dos 270
371 só 4 têm essa licença de operação. Então, nós vemos que essa situação
372 realmente em relação a ambiental é crítica nos aeroportos regionais. Ali são os
373 estudos que temos recebido pedidos dentro dos TRs e aquele prazo que está em
374 vermelho ali na tabela é o tempo demandado para emissão do termo de referência
375 pelo órgão ambiental. Então, chegamos ao ponto de em alguns locais termos até
376 280 dias para emissão de um termo de referência para comecemos os estudos
377 ambientais. Então, hoje qual é a minha situação? Eu tenho 4 termos de referência
378 em missão, 46 deles emitidos, e 220 ainda não iniciados, como falei, nós temos
379 64, então, já temos... Dos 48 estão ali, nós já temos vários pedidos de termos de
380 referência tramitando em órgãos ambientais ainda aguardando emissão do termo.
381 Isso se dá muito por aquela falta de segurança, falta de diretrizes, nós vemos ali,
382 estamos citando os vários Estados que já emitiram termos. Nós temos Estados
383 que ainda não emitiram nada e têm estados que emitiram alguma coisa e pediram:
384 segura esse andamento dos estudos porque nós vamos mudar a nossa
385 interpretação. Então isso também está acontecendo. Então, temos situações
386 diversas acontecendo no programa. Ali só uma parte do licenciamento ambiental,
387 os não iniciados, os estudos são 37, aquela fatia, peço desculpas que não
388 apareceu ali por causa do programa, no nosso slide até tem aqui. Os verdes são
389 os em licenciamento que que são 11, os licenciados até agora são 10, e não
390 iniciados, que é a grande parte, são 212. Isso é para passar um panorama do que
391 está acontecendo. Então, o que são os critérios gerais para licenciamento
392 ambiental? Novos sítios aeroportuários terão obviamente licença prévia, licença de
393 instalação, e licença de operação; regularização e ampliação de sítios existentes
394 de operação, que são 85% dos casos, é interessante dizer que ampliação são
395 45% desses casos, a regularização é o restante que eu não vou ter a ampliação,
396 vou estar basicamente regularizando a situação do sítio. Eu não vou estar
397 ampliando, não vou estar ampliando pátio, não vou estar ampliando nada, eu
398 estou simplesmente regularizando aquele sítio aeroportuário. Então, desses 85%
399 dos casos, 55% deles estão apenas regularização para que eu possa ter
400 condições de operação comercial nesses aeroportos. E quando se tratar de
401 execução de baixo impacto, a proposta é que seja uma dispensa de
402 licenciamento. Algumas definições que estão nessa Resolução, que são típicas,
403 que são aeroportos regionais, o que é aeroporto regional? É um equipamento
404 público dotado de instalações, edificações, facilidades de apoio às aeronaves e ao



450 SAC para essa parte do licenciamento ambiental. Então, é isso. A apresentação é
451 bem sucinta, a ideia era mostrar realmente quais foram as premissas, por que
452 estamos trabalhando com esse assunto, pro que entendemos que tem essa
453 urgência, a oportunidade que temos hoje no País com esses recursos do Fenac
454 de fazer desses aeroportos regionais uma realidade. E mensagem que o Brasil
455 quer e vai decolar. Muito obrigado a todos. Estamos abertos a perguntas.
456 Obrigado.

459 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCASFB) – Muito
460 obrigado. Eu pergunto se o André vai fazer a apresentação agora ou só depois da
461 distribuição?

463 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Tem que
464 distribuir primeiro.

468 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCASFB) – Então, eu
469 coloco os senhores conselheiros, os senhores membros da Câmara, fiquem à
470 vontade para fazer pergunta, fazerem algum esclarecimento adicional? Tudo ok?
471 Bom, então, nós vamos fazer o seguinte, enquanto eles preparam a cópia do
472 plano, eu pergunto aos senhores membros se eu já poderia dar início à questão
473 da discussão do termo da minuta. Nós temos duas projeções, salvo engano, uma
474 minuta enxuta, digamos assim, sem os comentários que foram realizados nos
475 últimos dias. E uma minuta já com os comentários da CNT, Bahia, o Estado da
476 Bahia, e Ministério do Meio Ambiente, a respeito do que foi colocado na primeira
477 versão. Eu pergunto, consulto os senhores se seria possível nós já colocarmos
478 essa minuta com os comentários e propostas já do CNT, Bahia e Ministério do
479 Meio Ambiente, ou os senhores querem primeiro darem uma olhada na minuta
480 original e depois colocarmos à disposição a minuta já com os comentários? Por
481 isso que eu estou consultando os senhores. Eu acho que assim, acho do ponto de
482 vista da agilidade, o ideal talvez fosse colocar a minuta já com os comentários e
483 abrir para as pessoas que...

486 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Na própria ementa, até
487 eu perguntaria à SAC e aos membros se não seria importante destacar que trata
488 também de diretrizes de regularização, porque isso é o mais importante da
489 Resolução, mais importante é colocar regular, 85% de aeroportos que estão aí,
490 não regulares, não em conformidade com a questão ambiental. O prazo mais
491 importante, então, talvez na ementa, porque quando a ementa é que dá o
492 conteúdo do que você vai tratar. Então, você vai tratar muito mais de regularizar
493 uma situação irregular, e aí isso tudo é justificado pela... Mas até um recado de
494 urgências e tudo fica na ementa, quer dizer, está tratando de regularizar, aí

11

495 aproveita que vai regularizar e vamos fazer critérios de licenciamento para que
496 esse passivo não fique cada vez maior. Então, eu acho que a ementa mereceria
497 dar, demonstrar o conteúdo verdadeiro da proposta e de todo o processo.

498
499
500 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Tem acordo.**

501
502
503 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Bom, então**
504 **já começamos. Então, quem é que vai plotar para mim? Eu perguntaria aos**
505 **senhores membros se concordam com esse encaminhamento, vamos colocar a**
506 **redação ali, por favor. Estabelece critérios e diretrizes para o licenciamento**
507 **ambiental dos aeroportos regionais. A correção seria estabelece critérios e**
508 **diretrizes para regularização e o licenciamento ambiental dos aeroportos**
509 **regionais. Patrícia, em que peso o processo do licenciamento também ser um**
510 **caminho para a regularização, você acha importante o destaque da palavra**
511 **regularização, em função do que foi apresentado de que...? Bom, vamos discutir.**

512
513
514 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Eu acho que não tem prejuízo**
515 **colocar aqui não, o prejuízo é porque está reforçando um item, mas o**
516 **licenciamento ambiental, a regularização é uma forma de licenciamento ambiental,**
517 **é uma etapa de licenciamento ambiental. Agora, um item que poderia colocar, que**
518 **eu acredito, seja nos considerandos nessa linha, a necessidade de regularização**
519 **ambiental, ainda mais que não está no caput, por que...**

520
521
522 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – O texto, a Resolução em si deixa claro**
523 **que é regularização. Então, está incluso no processo. Agora, o que temos**
524 **enfrentado e alguns Estados têm enfrentado é que quando cria procedimentos**
525 **para regularização, diz que tem que fazer licenciamento, até às vezes o Ministério**
526 **Público está pedindo licenciamento trifásico. Então, se deixássemos claro ou aqui**
527 **ou nos considerandos facilita a vida depois, e diminui o risco de judicialização em**
528 **uma série de questões.**

529
530
531 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Bom, tendo**
532 **em vista que não há nenhuma... Nós ficaríamos um pouco mais confortáveis se**
533 **reforçássemos isso nos considerandos.**

534
535
536 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI) – Eu gostaria, Senhor**
537 **Presidente, bom dia a todos. Eu gostaria que aspectos mais importantes não**
538 **estejam no considerando, que coloquemos no texto especificamente. Então,**
539 **considerando é um considerando, normativamente eu tenho acompanhado isso,**

12

585 considerado um regional, Jacarepaguá, Campo de Marte, apesar de serem
586 aeroportos pequenos, eles estão numa região metropolitana, então, não são
587 considerados regionais. E a questão do baixo impacto.

588
589
590 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – O Navegantes, em**
591 **Joinville, maior região metropolitana de Santa Catarina.**

592
593
594 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Ele não está na**
595 **capital do Estado, mas é considerado aeroporto regional.**

596
597
598 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Mas está dentro de uma**
599 **área metropolitana?**

600
601
602 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Está dentro de**
603 **uma área metropolitana, só que é aquela questão, dizer que é de baixo impacto,**
604 **na verdade o que está dito na Resolução que é de baixo impacto são atividades**
605 **realizadas dentro de um sítio aeroportuário já existente, aeroportos novos, nada**
606 **disso nesse baixo impacto.**

607
608
609 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Vamos**
610 **discutir o conteúdo da Resolução, no momento que tiver discutindo esse assunto...**
611 **Quando chegar no momento oportuno de tratar da questão do baixo impacto**
612 **ambiental ou não nós vamos discutir com calma. Então tem uma proposta da CNT**
613 **ali de colocar, de incluir a palavra regularização. Eu fiz algumas ponderações**
614 **fundamentado numa consulta com o Ibama, de que eu entendo que toda a**
615 **Resolução sinaliza para a questão da regularização, e que essa regularização**
616 **poderia ser um pouquinho mais ressaltada, se fosse nos considerandos. A**
617 **Doutora Patrícia tem uma proposta alternativa.**

618
619
620 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT) – Diante da questão**
621 **conceitual que que realmente é complicada, eu proponho no terceiro considerando**
622 **acrescentar e a necessidade de regularização ambiental de centenas de**
623 **aeroportos regionais ou de 85%. Confidenciando a inexistência de regras**
624 **específicas acerca de categorização dos aeroportos regionais para fins e**
625 **licenciamento e a necessidade de regularizar ambientalmente centenas de**
626 **aeroportos regionais em operação, resolve.**

627
628

14

540 sou oriundo de outra Câmara Técnica, mas os questionamentos em cima dos
541 considerandos, a fragilidade jurídica é grande. Se for possível colocar dentro do
542 texto, seria melhor.

543
544
545 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Nós vamos**
546 **fazer o seguinte, pelo que o Eugênio que colocou nós estamos discutindo sem de**
547 **fato ver o texto todo, que parece que o texto sinaliza e deixa claro que a**
548 **Resolução é de regularização basicamente. Mas eu gostaria com essa questão**
549 **dos considerandos, nós podemos, vamos estar juntos com assuntos jurídicos, nós**
550 **conseguimos argumentar a importância da regularização estar dentro dos**
551 **considerandos, porque é uma forma, uma disputa entre as Câmaras Técnicas e as**
552 **Câmaras Jurídicas, que não deve entrar no mérito, só na forma, acaba querendo**
553 **entrar novembro mérito. Então, acompanhamos isso já algum tempo, e eu tenho**
554 **impressão que se optarmos por considerando nós conseguimos manter isso nos**
555 **considerando. Essa é uma preocupação. A minha preocupação é que levanto em**
556 **conta que o pessoal do Ibama está colocando, o que o Mateus colocou, não criar**
557 **uma dicotomia de conceitos, quer dizer, se o processo de licenciamento ambiental**
558 **é um processo de regularização, me preocupa nós colocamos a palavra**
559 **regularização da ementa, já que no considerando nós vamos deixar a**
560 **regularização e toda a Resolução, elo que eu li vi na... Eu não vi a versão**
561 **comentada, ela sinaliza para de fato trazer esses 85% de aeroportos que já**
562 **funcionam, já atendem, já pousei nesse aeroporto em Tefé uma centena de vezes**
563 **e nem sabia que tinha esse tipo de problema, mas para resolver, então, fato, nós**
564 **não estamos tratando de hipótese estamos tratando de um fato que 85% dos**
565 **aeroportos regionais hoje estão em situação de não licenciamento.**

566
567
568 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Gostaria que o Eduardo, a**
569 **mesa fizesse o esclarecimento sobre qual é a definição de aeroporto regional, e**
570 **aeroporto que não seja regional. Baseado em que critério, porque vocês lá na**
571 **frente falam de que aeroporto já define que é de baixo impacto ambiental. Então,**
572 **já estou adiantando uma observação que vocês fazem com essa relação de baixo**
573 **impacto ambiental, que um aeroporto regional é de baixo impacto ambiental. E**
574 **qual é a definição, o conceito? Porque não está bem claro essa questão do que é**
575 **um aeroporto regional, e um aeroporto que não é regional, seja nacional, ou**
576 **internacional.**

577
578
579 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Só**
580 **esclarecendo, então, o que é a ideia de aeroporto regional? Aeroporto regional é**
581 **aquela que não atende nenhuma região metropolitana das capitais dos Estados, e**
582 **nem ao Distrito Federal. Então todo o aeroporto que está dentro, inserido numa**
583 **região metropolitana, ele não é considerado um aeroporto regional, por isso que**
584 **eu citei aqueles exemplos, por exemplo, o aeroporto de Campinas não é**

13

629 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu acho**
630 **que centenas aí... Os aeroportos. Em discussão. Você podia se identificar filho?**

631
632
633 **O SR. ANTÔNIO LEOPOLDO NOGUEIRA NETO (MS) – Nesse aspecto até a**
634 **solicitação que tínhamos feito à SAC era que pudesse conter no processo, na**
635 **solicitativa, aspecto, essa planilha na verdade ele tentou fazer um mapa ali que**
636 **nós pudéssemos visualizar o fluxo de regularização e a situação dos 270**
637 **aeroportos, porque foram tantos números que observamos na última reunião que**
638 **eles um pouco se confundem e eu não sei exatamente do que estamos tratando.**
639 **São 11 novos, com... Quantos estão em operação, em processo do licenciamento,**
640 **ou seja, ficou um pouco dessa dúvida. Porque você fala muito... Um gráfico ou**
641 **uma planilha.**

642
643
644 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Foi**
645 **apresentado, infelizmente você não tinha chegado, mas foram apresentadas**
646 **essas informações.**

647
648
649 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT) – 250 são para regularizar,**
650 **em 270, 250.**

651
652
653 **O SR. ANTÔNIO LEOPOLDO NOGUEIRA NETO (MS) – São 4 estudos, 11**
654 **novos, 255 existentes. Desses 255 existentes são 80 que operam sem licença,**
655 **quantos que operam? 85? Em operação, desses 85 tem um percentual que não**
656 **fez estudo ambiental, por exemplo, que é uma informação importante, porque tem**
657 **a ver com exatamente a densidade desse processo de regularização, que a**
658 **Resolução quer considerar. Então assim, só uma dúvida.**

659
660
661 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Vamos**
662 **colocar sua dúvida também no momento oportuno. Vamos andando, decidindo**
663 **porque se não o dia vai ser curto, vai ter que ter uma nova reunião, nós não temos**
664 **em tempo de conseguir convocar. Por favor, tira de cima a proposta da CNT, lá da**
665 **ementa. Fica como estava anteriormente, tem uma proposta nova de um**
666 **considerando. Excluir. Os dois considerandos anteriores, alguém, os anteriores,**
667 **algum tem alguma especificamente sobre esses dois considerandos, esquece o**
668 **vermelho, alguém tem alguma sugestão? Eu vou ler considerando as**
669 **peculiaridades do procedimento de licenciamento ambiental para aeroportos**
670 **regionais e a necessidade de padronização desses procedimentos no âmbito do**
671 **Sisnama; tira o e. Considerando a existência de regras específicas acerca da**
672 **categorização de aeroportos regionais para fins de licenciamento ambiental; e. Aí**

15

673 tem uma... Tira esse e o de baixo exatamente igual, reforçando a questão da
674 regularização. Alguém tem algo contrário a esse encaminhamento?
675
676

677 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Presidente, eu gostaria de
678 esclarecer que eu fiquei insatisfeito com a resposta, eu gostaria que ele
679 mencionasse em que fonte nós podemos constar a classificação, que aeroporto
680 regional? Porque não está bem claro essa questão, e isso me preocupa porque
681 pode numa brecha no futuro aprovarem licenciamento ambiental de aeroportos
682 nacionais, ou internacionais, pode haver uma confusão. Qual é a fonte que foi
683 buscada para essa classificação de aeroporto regional? Lá no caso de Santa
684 Catarina existe confusão, como ele mesmo admitiu.
685
686

687 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Eu retomo
688 já para esse ponto, só queria superar o considerando. Alguém é contrário ao
689 encaminhamento desse mesmo considerando que absorve o anterior com a
690 palavra regularização ambiental? Se não é contrário transforme em preto, por
691 favor, coloca ele em cima.
692
693

694 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Não é contrário não, mas é só um
695 adendo. A necessidade de regularização ambiental de aeroportos existentes. Só
696 para ficar mais claro.
697
698

699 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – A
700 necessidade de regularização ambiental de aeroportos existentes, que essa é a
701 preocupação que a CNT está colocando, que boa parte da resolução trata de um
702 passivo que está operando e existe, é um fato, e que precisa ser regularizado.
703 Então, é uma enfatização dessa preocupação. Aeroportos regionais existentes,
704 fica coco de cocada de coqueiro da Bahia, mas tudo bem, melhor que fique claro.
705 Considerando a existência de regras específicas para... Eu acho que essa acerca
706 é separado, mas tudo bem. É junto? Considerando a existência de regras
707 específicas acerca de categorização de aeroportos regionais para fins de
708 licenciamento e a necessidade de regularização ambiental de aeroportos
709 existentes, resolve. Então tira o E, deixa o E que tinha cortado, pode tirar, coloca
710 em preto. Eu pergunto aos senhores, existe dois questionamentos, que segundo o
711 Conselheiro da Câmara, Tadeu, ele não ficou satisfeito com a sua resposta e uma
712 do companheiro do Ministério da Saúde. Eu queria, se fosse possível, que fizesse
713 uma explicação, mas não entrando em repercussão de texto, mas de conceito.
714
715

716 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Só uma questão que eu
717 entendo a preocupação dele, e por isso até que a CNT fez questão de falar que a

16

718 Resolução é para regularização. A preocupação dele para aeroporto novo não
719 existe a questão de baixo impacto da simplificação do licenciamento, há
720 Resolução, quer dizer, uma coisa futura de aparecer um aeroporto internacional
721 que queira aproveitar uma brecha, não vai acontecer. Porque para aeroporto novo
722 não tem.
723
724

725 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Desculpe,
726 Patrícia. Seu eu entendi a dúvida dele não é nisso, é com relação... Tadeu, veja se
727 entendi sua dúvida.
728
729

730 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – os regionais já estão
731 explicados, são 270.
732
733

734 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Ele não
735 entendeu, ou não ficou satisfeito, estou falando por ele, me desculpe, Tadeu, com
736 o conceito do que é aeroporto regional. Qual o conceito de aeroporto regional?
737
738

739 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – Nós podemos
740 entrar no item, mas isso é art. 2º do primeiro item, o primeiro inciso. Aeroporto
741 regional, o conceito, tem que discutir o conceito, ele é o primeiro item, não como
742 tem depois se criar um outro conceito para essa Resolução; aí teria que fazer uma
743 alteração da Resolução, a Resolução está conceituada, se está certo ou errado
744 nós podemos entrar em discussão.
745
746

747 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Se o Ministério da
748 Aeronáutica, quem é que define esse padrão até um aeroporto regional que não
749 está dentro de uma área metropolitana, onde é que está isso aí? É isso que eu
750 quero. Só citar aqui, quando fala em aeroporto regional, coloca lá entre parêntese
751 ANAC, ou qualquer outro órgão que tem lá uma definição. Só isso. Eu acho que é
752 uma forma de deixar bem claro o que é aeroporto regional, se é novo, ou se é já
753 existente, ou está irregular, mas definir realmente para quando se falar aeroporto
754 regional ter uma definição clara.
755
756

757 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – A
758 definição, Tadeu, vai estar exatamente no art. 2º, é comum quando se faz
759 Resolução do Conama, Portaria, Instrução Normativa, eu acabo de ter uma
760 Instrução Normativa renovada do Ministério do Meio Ambiente que é do Cadastro
761 Ambiental Rural, lá eles têm um conceito de imóvel rural que é específico para o
762 Cadastro Ambiental Rural, vale aquele conceito dado naquela Instrução

17



763 Normativa. Então, nós vamos ter aí logo em breve, logo em seguida, nós vamos
764 ter um conceito do que é aeroporto regional, nós vamos ter a chance de discutir
765 um pouco melhor se ele está adequado ou não. Vamos lá. Art. 1º, por favor. Tem
766 um comentário da Bahia, estabelecer critérios e procedimentos nos termos da
767 legislação em vigor e de acordo com as diretrizes definidas na Resolução para: 1)
768 licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais; 2) regularização ambiental
769 de aeroportos regionais em operação até a data de entrada em vigor da presente
770 Resolução, mediante processo de licenciamento ambiental corretivo; 3) atividades
771 a serem realizadas dentro do limite do sítio aeroportuário regional, não passíveis
772 de licenciamento ambiental e considerados de potencial impacto, potencial de
773 impacto nos termos do § 1º do art. 12 da Resolução Conama 237/1997. Por favor,
774 tem um comentário da Bahia, por gentileza.
775
776

777 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – O termo corretivo, que é o
778 questionamento nosso, porque nós entendemos que ele não reproduz
779 essencialmente o que está querendo dizer aqui que é a regularização ambiental.
780 O termo corretivo parece que está corrigindo alguma coisa, eu posso corrigir
781 alguma coisa licenciado, inclusive.
782
783

784 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Porque tem Estado que
785 define essa regularização como licença corretiva, mas tem Estado que não usa
786 esse termo, e aí fica conforme a Bahia usa, ela usa para corrigir mesmo. É porque
787 em Minas é corretivo, licença corretiva que chama, em Minas Gerais é isso, é
788 alguém que está em operação, mas foi construído antes da lei, e aí chama de
789 licença corretiva, mas o Eugênio está correto porque o conceito não é unânime no
790 território nacional.
791
792

793 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – O Ibama usa LO, nesse caso, nós ou
794 dois ou três outros Estados têm licença de regularização, outros Estados licença
795 corretiva, ou nós colocamos um termo equivalente, ou alguma coisa assim, para
796 evitar um problema de discussão. Agora, ou colocamos licença de operação, que
797 aí na prática é isso, licença de operação, e pronto, aí se o Estado tem uma
798 nomenclatura que é corretiva vai trabalhar dentro do procedimento corretivo, que
799 nós regularizamos, mas emitimos uma LO, na verdade é isso. Eu diria de colocar
800 a licença de operação.
801
802

803 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** –
804 Regularização ambiental seria, regularização de aeroportos regionais em
805 operação até a data de entrada em vigor da presente Resolução, mediante
806 processo de...
807

18

808
809 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Seguindo nessa linha que eles
810 colocaram, eu tenho uma proposta para ver se resolve o problema, se você tirar a
811 vírgula para frente não vai ter prejuízo, mas esse assunto vai retornar lá no art. 6º,
812 porque o art. 6º é sobre a regularização, como se dá a regularização. E aí...
813
814

815 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Procedimento de
816 licenciamento do art. 6º desta Resolução.
817
818

819 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Regularização ambiental de
820 aeroportos regionais em operação até a data de entrada em vigor da presente
821 Resolução. Aí como se dá essa regularização vai dar no art. 6º, e aí nós
822 discutimos lá os termos.
823
824

825 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Não
826 precisa remissão não, para na vírgula, não precisa fazer a remissão para o futuro
827 não. Perfeito.
828
829

830 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – É só, eu pulei esse
831 inciso III, mas fiz o mesmo comentário em todos os outros artigos, o meu temor é
832 de citar a Resolução 2337, e ela vai ser revisada. Está no terceiro.
833
834

835 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Vou
836 colocar o terceiro em discussão agora. Só fechar aqui, proposta aprovada, o
837 Governo da Bahia e Ministério dos Transportes. Por enquanto nada de muito...
838 Bom, terceiro a remissão ao § 1º do art. 12 da Resolução Conama 237.
839
840

841 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Nós fizemos essa mesma observação
842 em algum lugar aqui no texto. Ficaria, a proposta nossa é ponto em impacto.
843 Então, ficaria atividades a serem realizadas dentro dos limites do sítio
844 aeroportuário regional já existente, não passíveis de licenciamento ambiental, e
845 considerada de baixo potencial de impacto.
846
847

848 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Até eu
849 consigo fazer a explicação, como a Resolução 237 está em discussão, fazer uma
850 remissão hoje de uma Resolução que pode ter seu conteúdo nulo, alterado,
851 significa aprovar uma Resolução quase que natimorta, teria que voltar para poder
852 corrigir essas citações. Então, tudo que for possível, aliás, vamos ter isso como

19

853 procedimento, qualquer citação à 237 nós vamos ter o cuidado de contornar essa
854 citação para evitar esse tipo de problema. Então, pararia em impacto, ponto. Eu
855 acho que proposta. Ok. Aprovado. Essas correções do Conama que eu nunca
856 consegui entender, corta tudo, coloca vermelho.
857
858
859 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Porque a
860 Conjur, por exemplo, e outras pessoas que não estão aqui querem entender o
861 processo, elas têm que entender o que aconteceu nessa discussão. Então, aí tem
862 a remissão ao que era e ao que ficou.
863
864
865 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SBF)** – Paras
866 efeito dessa resolução entende-se por, Inciso I, aí começam as coisas, um pouco
867 do que o Tadeu levantou do ponto de vista de conceito. Deixa-me ler. Aeroporto
868 regional, equipamentos públicos dotados de instalações, edificações, e facilidades
869 de apoio a aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas e que
870 não atendam as regiões metropolitanas das capitais estaduais e ao Distrito
871 federal. Então, aquela questão e navegantes me parece respondida nesse
872 conceito, porque se fosse Florianópolis sim, mas como ali está associando o
873 conceito de regional... Que não atendam as regiões metropolitanas das capitais,
874 ou seja, qualquer outra região metropolitana que não seja capital está dentro do
875 conceito de aeroporto regional.
876
877
878 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Por
879 exemplo, aquele de Curitiba, aquele de Curitiba atende, que está em São José
880 dos Pinhais, mas atende Curitiba, então, ele é, não entra nessa definição de
881 regional.
882
883
884 **O SR. WANDERLEY COELHO BAPTISTA (CNI)** – Uma dúvida, perguntar aí o
885 nosso representante da Secretaria de Aviação Civil. É esse conceito mesmo?
886 Equipamentos público? É isso? Não é o contrário? Edificações, aliás, instalações
887 públicas dotadas de equipamentos, edificações, facilidades porque eu realmente
888 estou achando estranho isso. É isso mesmo? Ok.
889
890
891 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – Só para
892 esclarecer, se eu puder, esse conceito de aeroportos regionais, se vocês
893 procurarem na legislação de ANAC etc., e tal, não existe esse conceito de
894 aeroporto regional. Esse aeroporto foi criado no âmbito de um acórdão entre a
895 SAC e o TCU, se discutiu muito o que seria o conceito justamente para limitar o
896 que seria regional para não acontecer aquilo de alguém querer enquadrar o
897 número de capital como regional, Então, isso foi discutido, amplamente com o

20

942 provado ele só pode operar com licença do operador. Eu não posso ter nenhuma
943 atividade comercial no aeroporto privado.
944
945
946 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Você me desculpe. Então, o aeroporto
947 de Natal foi estatalizado?
948
949
950 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – O aeroporto de
951 Natal é uma concessão pública.
952
953
954 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Ele foi construído por um particular.
955
956
957 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – Em um terreno
958 da União, por concessão pública de 35 anos, quando terminar esse prazo ele
959 reverte à União.
960
961
962 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Está aí a
963 explicação, o conceito de regional, do ponto de vista regional ambiental, Eugênio,
964 eu entendo, ele não impacta ou não impacta, independe se o investimento dos
965 equipamentos é público ou privado, o problema é do ponto de vista da operação
966 desse aeroporto que ele tem restrições de voo de natureza comercial.
967
968
969 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Eu privado, então, vou
970 ter que fazer outro licenciamento?
971
972
973 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Presta
974 atenção, nós temos que tomar um certo cuidado, faz sentido o que vocês estão
975 falando, o conceito para Resolução foi todo esse, só quero saber se colocamos
976 privado qual é o impacto que isso vai ter no resto do corpo da Resolução.
977
978
979 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Só tirar o público.
980
981
982 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – Ele não é um
983 regional, um privado nunca vai ser um regional. É um aeroporto, um aeroporto da
984 fazenda que se você colocar pouso de helicóptero na sua casa ele é um privado.
985 Só tem duas categorias, é privado ou público.
986

22

898 TCU, nós demoramos quase um ano numa auditoria e no final, no acórdão
899 chegou-se a esse conceito acordado entre Secretaria de Aviação Civil e Tribunal
900 de Contas da União. Então, esse é o conceito que é usado para regional em
901 qualquer coisa que fale de programa, agora, daqui para frente de legislação,
902 programas de incentivo, esse é o conceito de aeroporto regional.
903
904
905 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Eu queria entender por que só
906 equipamento público, por que não pode, ou se tiver um privado não se enquadra?
907
908
909 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – Nós estamos
910 tratando aqui na Resolução só de aeroportos públicos.
911
912
913 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Por que? Ambientalmente não interessa
914 para nós. Nós temos, por exemplo, uma situação bem clara na Bahia, o aeroporto
915 ele é novo, de Luís Eduardo Magalhães, ele é privado. A regra, em minha opinião,
916 independente de público ou privado tem que ser aplicada a todos. Para mim,
917 equipamento dotado de instalação, Por que eu tenho que vincular só a um
918 público? Para a questão ambiental não cabe, gente.
919
920
921 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Luiz
922 Eduardo Magalhães, lá o pessoal da soja, do algodão resolveu construir um
923 aeroporto, os equipamentos são todos privados, ele fez os investimentos todos,
924 toda a parte de edificação foi privada, e toda a parte de embarque e desembarque
925 de pessoas de cargas estão em coma de investimentos privados, esse aeroporto
926 ele atende a região metropolitana que não é capital, ele não é metropolitano, mas
927 ele tem feito de investimento privado.
928
929
930 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Na cidade de Luiz Eduardo Magalhães.
931
932
933 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Então ele
934 não estaria sujeito a essas regras porque nós colocamos só a palavra público? A
935 intenção é essa mesma?
936
937
938 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – A intenção é
939 essa mesma porque o conceito de aeroporto regional é que ele seja público, se
940 ele não for público ele não pode operar voo comercial. Isso é simples e a lei é
941 muito clara, nenhum aeroporto privado pode operar voo comercial, como ele é

987
988 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Desculpe, eu entendo a categoria do
989 privado e público, não estou em discussão isso, e não quero mudar isso, a
990 questão que eu estou trazendo é o seguinte, vou criar regras de diferentes só
991 porque é público, e o outro é privado. Eu tenho vários aeroportos no anterior da
992 Bahia, principalmente no Oeste e em outras regiões, que são privados, têm
993 empresas que têm aeroportos privados, e me desculpem, tem vários momentos,
994 inclusive o aeroporto de Paulo Afonso é privado, Sheff e tem vou comercial para
995 lá, faz dois ou três anos que a Azul voa para lá, e ele não é público. Carajás é
996 provado. Você tem aeroportos privados que vou regular comercial, o que você tem
997 é um acordo de operação com ANAC, ou com quem regula esse negócio. Agora, a
998 propriedade é privada, eu acho que vamos criar um problema, vai criar um
999 problema de, inclusive discriminação aí, mas tudo bem.
1000
1001
1002 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Só uma
1003 pergunta para ele, especificamente, eu entendo isso aí, eu acho que
1004 ambientalmente não tem diferença um do outro, o conceito de aeroporto regional
1005 está atrelado definitivamente a equipamento público?
1006
1007
1008 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – Está atrelado.
1009
1010
1011 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Se tiramos
1012 o público dali tudo que fala de aeroporto regional tem que ser mudado. É isso que
1013 eu estou querendo levantar para vocês, eu não estou em hipótese dizendo que há
1014 diferença entre um privado nessas condições e o público. A única pergunta que eu
1015 faço para a SAC, qual é o prejuízo do ponto de vista de conceito, tirar a palavra
1016 público dali, ele está dizendo que muda o conceito de aeroporto regional, nós
1017 vamos ter que revisitar a Resolução todinha, porque onde está regional, não vai
1018 poder chamar de regional.
1019
1020
1021 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – E a pergunta que eu
1022 faço, eu Carajás sou privado, não estou regularizada ambientalmente, essa regra
1023 não vale para mim, o Conama vai ter que fazer outra regra só para aquele
1024 aeroporto.
1025
1026
1027 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – O
1028 demandante é a Secretaria da Aviação Civil.
1029
1030

21

23

1031 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – A outorga de
1032 aeroportos públicos é pela Secretaria de Aviação Civil, não é nenhum outro órgão
1033 que faz essa outorga. Ao conceito de aeroporto público não está relacionado à
1034 propriedade do aeroporto e sim à operação do aeroporto. Carajás é um aeroporto
1035 aberto, ao tráfego público, assim como Paulo Afonso era um aeroporto aberto ao
1036 tráfego aéreo público. Não interessa quem é o dono da terra, a partir do momento
1037 em que ele é aberto ao tráfego aéreo público, é uma área afetada à União
1038 Federal, ninguém pode vender aquela área, não pode fazer nada enquanto ele for
1039 aberto ao tráfego aéreo público, isso é outorgado pela Secretaria de Aviação Civil,
1040 que é o único órgão do Governo que tem essa atribuição.

1041
1042
1043 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Então, você tem que definir isso no
1044 conceito de aeroporto regional, tem que ficar claro, tem que ficar claro porque o
1045 conceito de público é quando o patrimônio é público, não só a operação, você me
1046 desculpe. Ou nós vamos fazer isso, ou nós vamos criar uma série de dificuldades.
1047 Eu concordo, tudo bem, vai cair. Então, defina em alguma coisa que define, que
1048 mesmo o aeroporto que a propriedade da terra, dos equipamentos é privada, mas
1049 outorgado, ele se enquadra em aeroporto público, regional.

1050
1051 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Eu teria
1052 uma pergunta para a SAC, uma pergunta, só para ver se nós conseguimos fazer a
1053 compreensão geral. A lógica que está sendo trabalhada aqui é a ambiental, se tem
1054 um aeroporto particular que serve a Carajás, e que ele não está regularizado, até
1055 onde está sendo colocado aqui ele poderia ou não entrar nessa Resolução,
1056 porque se público não é regional, talvez seja o caso de mudarmos a ementa e
1057 acrescentar para efeitos dessa Resolução, entende-se por, alguma outra coisa de
1058 aeroporto particular? Então, essa é uma pergunta para você, se isso muda alguma
1059 coisa, porque do ponto de vista ambiental, regularizar o aeroporto de Carajás, por
1060 exemplo, pode ser importante. Então, é a pergunta.

1061
1062
1063 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Nós mau
1064 começamos a reunião já estamos nesse clima de tensão. Essa Resolução foi
1065 aprovada, houve parecer do Ibama, no primeiro conceito vocês estão querendo
1066 estender uma coisa que parece simples, não estou chamando atenção dos
1067 senhores, ficamos aqui o dia todo, ficamos mais uma reunião, o nosso papel aqui
1068 é fazer a mediação tranquila e serena para que a resolução seja a melhor
1069 possível, mas eu chamo a atenção, vocês trabalharam numa Resolução com o
1070 conceito voltado para a questão de equipamentos públicos. Esse é o conceito,
1071 pegar ementa, vamos colocar e privado, vale para todo e qualquer aeroporto, vai
1072 ter que aumentar a nossa atenção em relação a todo o texto da Resolução.
1073 Porque o texto da Resolução está todo atrelado em aeroporto regional com esse
1074 conceito, mas as perguntas podem ser feitas, vamos parar para ver com calma, se

24

1120 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Está
1121 ficando mais simples do que imaginávamos.

1122
1123 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Pelo que eu lembro o
1124 Eduardo falou inicialmente na sexta que vocês estavam apresentando a proposta
1125 devido a uma demanda dos órgãos estaduais em terem uma orientação do
1126 Conama para licenciamento de aeroportos regionais. Regularização e novos. No
1127 art. 5 está dizendo, fala em aeroportos, novos aeroportos. O art. 5 fala em novos
1128 aeroportos. Bom, essa é outra questão de baixo impacto, quem foi que definiu
1129 baixo impacto, mas isso nós vamos chegar lá depois. Eu só quero manifestar a
1130 nossa incompreensão em relação à definição do aeroporto regional, já que em
1131 Santa Catarina o aeroporto de Joinville quanto de Navegantes eles estão numa
1132 maior região metropolitana do Estado, e que não é a capital. Então, eu não estou
1133 entendendo porque vocês definiram que tem que ser em capitais e no Distrito
1134 Federal. Eu acho que se é para regularizar, se é para licenciar, para ter uma
1135 normalização para licenciamento de aeroportos pequenos, regionais, é preciso
1136 deixar claro isso aí. É preciso ter uma definição, uma classificação, não apenas
1137 dizer assim regional é o aeroporto que está em capital, em cada região de capital.

1138
1139
1140 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu entendo
1141 a sua preocupação, a sua angústia com relação a conceito, mas me parece que o
1142 foco foi exatamente, pelo que foi apresentado aqui, atender esse tipo de situação
1143 que são esses aeroportos que são definidos como regionais, que não atendem as
1144 capitais e o Distrito Federal. Eu acho que esse é o foco, não sei como está a
1145 situação de Joinville, não sei como está a situação de Navegantes, Petrolina,
1146 esses vários outros aeroportos se eles estão inclusive licenciados ou não. Eu acho
1147 que aqui existe um foco, existe uma moldura, onde a Resolução vai enfrentar uma
1148 situação de mitigar as questões ambientais e trazer a regularização ambiental
1149 dessas áreas. Porque se começamos agora, bom, como que fica o aeroporto de
1150 Petrolina, como que fica o aeroporto da cidade tal; nós vamos resolver ou não? Eu
1151 acho que a Secretaria de Aviação Civil que é a coordenadora do processo, que
1152 tem a atribuição dentro do Governo para trazer esse problema, ela estabeleceu
1153 um escopo que essa Resolução pretende atender. Nós não estamos aqui com a
1154 intenção de querer resolver toda e qualquer questão de aeroportos no Brasil. Isso
1155 parece inclusive uma missão absolutamente inviável no tempo que nós temos.
1156 Sou confortável com essa definição, a única questão que eu tenho é com essa
1157 questão que foi colocada agora de aeroportos administrados com capital privado
1158 em regime de concessão pública, se eles estariam absorvidos ou não dentro
1159 desse conceito. É uma preocupação que eu tenho para não ter que alterar toda a
1160 estrutura dorsal da Resolução, que tem como base a questão do que é aeroporto
1161 regional, vocês estão negociando o conceito?

1162
1163
1164

26

1076
1077
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

tiver que eventualmente trabalhar com mais calma para rever a regra toda, vamos
ter que rever a regra toda, mas me parece que isso é pétreo, tirou o público ali, ou
colocou o provado em cima, vai ter que revisar toda a Resolução com relação à
definição. Se o conceito regional está atrelado como está dizendo de equipamento
público.

A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Eu concordo com você, com essa sua
abordagem agora, só que eu fiquei na dúvida, o aeroporto de Carajás, o aeroporto
de Paulo Afonso, o aeroporto de Tucuruí, não são regionais? Porque para mim é
regional.

A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Ele falou que é regional.
Eu acho que está complicando, o que o Eugênio colocou resolveria a questão
porque se você lê equipamento público, fica parecendo que é tudo público, ele
está dizendo que não. Ele está dizendo que Carajás é tudo privado, no entanto,
ele é público, porque está aberto para servir ao público. Então, o que o Eugênio
está querendo é uma explicação melhor para esse negócio, porque nós temos
sempre que considerar a judicialização do processo, aí o cara lê e fala, isso aqui
não é público, e não está escrito em lugar nenhum, só está escrito equipamento
público. Aí ele olha para a pista não é pública, ele olha para o prédio não é
público, ele olha para tudo e não é público. É isso que o Eugênio quer que
explique. Só isso.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Aquela
sugestão de ementa sua...? Então, por favor, é isso que eu não quero, porque se
não.

O SR. FERNANDO SILVA SALES (Anamma Centro-Oeste) – Presidente, no
meu conceito o que se busca a presente Resolução é justamente no sentido de
regularizar a presente atividade. E observando que a lei 6009/73 que dispõe
sobre a utilização dos aeroportos, ela descreve no art. 1º que os aeroportos e
suas instalações serão projetadas, construídas, mantidas, operadas e exploradas
diretamente pela União e por entidades da administração federal indireta,
especialmente constituídas para aquelas finalidades, ou ainda mediante
concessão, autorização obedecidas as condições nela estabelecidas. Ela não faz
essa distinção acerca do equipamento público ou privado. Então, a minha
caracterização justamente na ampliação do projeto em detrimento de se
regularizar a atividade no todo num conceito ambiental.

1165 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Presidente, eu não estou
1166 satisfeito com essa definição porque vários aeroportos no País, que não estão em
1167 capitais vão ficar à mercê de... Que não foram regularizados, e essa Resolução
1168 não vai permitir aos Estados a fazer a regularização. Ou um aeroporto novo que
1169 não esteja ligado a uma capital também não vai passar por isso.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Ao
contrário, Tadeu, que não tende as capitais. Então, o aeroporto de São Raimundo
Nonato no Piauí, foi construído agora, vai atender a Serra da Capivara, um polo
turístico, ele não atende a região metropolitana da capital, ele é o aeroporto
regional. Ele vai ter que seguir essa Resolução.

A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Na verdade eu acho que estamos
patinando aqui com uma coisa que o Deusdará falou, é competência da ANAC ela
estar vendo sua definição. Eu não acredito que uma coisa de aeroporto seja só o
licenciamento ambiental, tem licenciamento da ANAC, tem regras específicas, tem
milhões de coisas. Então, é claro que a que está vendo isso, e dentro do conceito
que eles estão dizendo para nós, se nós estamos entendendo que eles têm
competência para fazer isso, entendo que vai sobrar muito pouco. Agora, tudo que
o Eduardo falou ali, eu acho que pode dizer assim, se eu tiver uma fazenda e fizer
uma pista de pouso isso é meu particular e pronto. E aí não estaria dentro dessa
licença. O resto todo vai estar porque a definição que eles fizeram, apesar da
ANAC não ter dado, foi uma definição que é um acordo do TCU com a Secretaria
de Aviação Civil que é quem tem a competência para isso. Então, acho que o
entendimento de Ministério Público, etc., e tal, que é uma preocupação, estaria
vindo por aí. Eu acho que esse aí já está resolvido.

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Dois pontos em
relação a essa definição. Eu acho que essa questão do público, eu concordo um
pouco com o Eugênio que pode dar confusão, apesar dessa aplicação de agora. O
que eu ia sugerir é que avaliássemos que se fosse possível substituir esse público
por algum termo, que aí acho que eles que precisam dizer, outorgados pela SAC,
ou que estão sujeitos a outorga, qualquer coisa que englobe também os privados
nessa situação e concessão. E eu estou isso só com uma dúvida com relação à
questão de não atendem as regiões metropolitanas, o que quer dizer isso?
porque, por exemplo, o aeroporto de Campinas está fora da região metropolitana
de São Paulo, mas o que é esse atende? Então, isso que eu fiquei com dúvida, é
ter voos para a capital? É só um esclarecimento.

O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Ele atender a
região metropolitana quer dizer que ele atende ao público daquela localidade.

27



1210 Então, temos as regiões influentes e tal, isso está bem delimitado. Então
1211 Campinas ele atende ao público da Grande São Paulo. Por isso que ele atende a
1212 região metropolitana de São Paulo. O Eugênio sugeriu aqui junto com a Patrícia
1213 uma redação que eu entendo que não tem prejuízo para a definição, seria tirarmos
1214 aquele público dali, e aí ficaria: equipamentos dotados de instalações, edificações,
1215 facilidade de apoio a aeronaves, embarque e desembarque de pessoas e cargas e
1216 que não atendam as regiões metropolitanas e capitais estaduais e ao Distrito
1217 Federal, abertos ao tráfego área público.
1218
1219
1220 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Existe**
1221 **algum tráfego área privado? Por exemplo...**
1222
1223
1224 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Agrícola, por**
1225 **exemplo.**
1226
1227
1228 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Aquela**
1229 **questão dos aeroportos regionais do pessoal da soja?**
1230
1231
1232 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – É provado. Na**
1233 **Bahia tem vários condomínios com aeroportos provados.**
1234
1235
1236 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Só uma questão de**
1237 **redação, sugeriria colocar essa frase logo depois de equipamento. Equipamentos**
1238 **abertos ao tráfego aéreo público dotados de...**
1239
1240
1241 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Seria um**
1242 **aposto lá em cima, ao invés de ficar no final, equipamentos... Eu acho que fica**
1243 **melhor. Ou não? Equipamentos, abertos ao tráfego aéreo público, dotado de**
1244 **instalação. É o aeroporto que é aberto? Então volta. Gente, vamos deixar assim,**
1245 **nós pedimos ao jurídico para depois... A técnica de escrever. Vamos lá gente, nós**
1246 **estamos no art. 2º. Eu acho que com isso nós superamos a minha preocupação**
1247 **de não contaminar o termo aeroporto regional, supera a preocupação da área**
1248 **ambiental, que também é a minha, de que todos os aeroportos tenham esse**
1249 **mesmo tipo de tratamento independente da clareza ou não de equipamento**
1250 **público. Agora, eu acho que atende com relação à questão daqueles que são**
1251 **concessionários. 2, sítio aeroportuário, toda área patrimonial do aeroporto.**
1252
1253

28

1299 alimentação e reprodução de aves migratórias constantes do relatório anual de
1300 rotas e áreas de concentração de aves migratórias no Brasil, emitido pelo Instituto
1301 Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade, ICMBio; 4) em áreas de
1302 ocorrência de espécies ameaçadas de extinção, conforme listas oficiais. Bom,
1303 vamos voltar ao comentário lá em cima, tem um comentário do Governo da Bahia
1304 que diz: definição de baixo impacto como regra, avaliar a conveniência da redação
1305 contida no art. 3º da Resolução Conama 4662/2014, empreendimentos de fonte
1306 eólica que determina que caberá ao órgão licenciador quanto impacto ambiental
1307 de empreendimentos de geração de energia eólica, considerando o porte,
1308 localização e o baixo potencial poluidor da atividade. Quem sobreviveu às eólicas
1309 sabe que esse assunto é recorrente e nós passamos várias e várias reuniões com
1310 esse tipo de problema não, é André? Então, o que o Eugênio está querendo é
1311 pegar essa experiência e discussão que houve na eólica e trazer para a mesma
1312 situação ou situação semelhante onde a solução com a eólica foi dada dessa
1313 forma.
1314
1315
1316 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT) – Eu acho que isso cabe**
1317 **no art. 5º, não aqui porque aqui nós já estamos definindo que baixo impacto,**
1318 **esses regionais, desde que eles não estejam em área de preservação etc. Agora,**
1319 **no art. 5º tem casos de novos aeroportos regionais de baixo impacto, aí cabe isso,**
1320 **considerados pelo... Cabe a mesma experiência lá das eólicas no art. 5º, levar a**
1321 **ideia do Eugênio lá para o art. 5º em forma de parágrafo.**
1322
1323
1324 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Nós vamos ter que mudar o terceiro**
1325 **porque o terceiro diz o seguinte: para efeitos dessa Resolução consideram-se de**
1326 **baixo potencial de impacto ambiental as atividades desenvolvidas dentro dos**
1327 **limites dos sítios aeroportuários regionais, tanto para os aeroportos novos, quanto**
1328 **para os já existentes. Ele está falando dos novos também aqui. Ou nós tiramos**
1329 **esse novo, ou tiramos os novos daqui e remete essa discussão para lá ou ela**
1330 **cabe aqui.**
1331
1332
1333 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT) – Pode tirar os novos**
1334 **daqui, fica mais correto porque está repetitivo, porque tem dois comandos para**
1335 **novos. No terceiro e no quinto. Então, leva para o quinto.**
1336
1337
1338 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu ia pedir para suprimir o outro.**
1339
1340
1341 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Cópia e**
1342 **cola o terceiro.**
1343

30

1254 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT) – Eu tenho uma dúvida**
1255 **que vai surgir no art. 4º, mas que é daqui da definição, porque no art. 4º fala em**
1256 **atividades aeroportuárias, ou muda lá, ou precisa explicar o que é atividade**
1257 **aeroportuária. Porque esse conceito não aparece, depois aparece estrutura,**
1258 **aparece uma porção de coisas, atividade aeroportuária só aparece no art. 4º, ou lá**
1259 **está errado, ou está faltando a definição aqui, das duas uma. É só escolher.**
1260
1261
1262 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Coloca aí**
1263 **lembrar, depois quando chegar no quarto nós voltamos.**
1264
1265
1266 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT) – Eu acho melhor**
1267 **substituir no art. 4º do que fazer uma outra definição de atividade.**
1268
1269
1270 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Coloca em**
1271 **azul, verde, Escreve atividade aeroportuária em azul. Senhores, eu pergunto aos**
1272 **senhores, se o 3,4 e o 5 faz sentido? São coisas absolutamente técnicas, se**
1273 **vocês quiserem, não tem problemas. Ok, posso passar? Então, relatório de**
1274 **controle ambiental, esse eu acho que faz sentido damos uma lida porque está**
1275 **mais associado à questão ambiental. Relatório contendo diagnóstico ambiental da**
1276 **região de inserção do empreendimento, sua caracterização, a identificação dos**
1277 **impactos ambientais, a descrição das atividades, dos riscos ambientais, com a**
1278 **identificação dos impactos e das medidas mitigadoras, PCA. Escreve os**
1279 **programas ambientais a serem implementados no aeroporto para controle,**
1280 **mitigação e compensação ambiental, mencionado no RAS, ou no termo de**
1281 **referência específico emitido pelo órgão ambiental licenciador, talvez o RAS fosse**
1282 **bom colocar por extenso. Então, isso aí é padrão, já está em outras Resoluções,**
1283 **não tem problema nenhum. Fica a dúvida da CNT que quando tratar do art. 4º ou**
1284 **faz o conceito de aeroportuário ou troca lá no art. 4º.**
1285
1286
1287 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Muda no 4.**
1288
1289
1290 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Quando**
1291 **chegarmos no quarto vemos. 3) para efeito dessa Resolução considera-se de**
1292 **baixo impacto potencial, impacto ambiental as atividades envolvidas dentro dos**
1293 **limites dos sítios aeroportuários regionais, tanto para aeroportos novos, quanto**
1294 **para os existentes, que não implique em intervenção em Área de Preservação**
1295 **Permanente, unidade de conservação ou em outros espaços territoriais**
1296 **especialmente protegidos. 2) em corte ou supressão de vegetação primária ou**
1297 **secundária no estágio avançado de regeneração, no Bioma Mata Atlântica,**
1298 **conforme dispõe lei 1428/2006; 3) em áreas regulares de rota, pouso, descanso**

29

1344
1345 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – E nesse sentido se é só para aeroporto,**
1346 **aí eu vou fazer uma perguntinha bem chata.**
1347
1348
1349 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Deixa-me**
1350 **chegar aqui, tanto para aeroportos já existentes, tira o quanto para. Para**
1351 **aeroportos existentes, tira o quanto para. A proposta foi: tendo em vista que há**
1352 **uma redundância entre o art. 3º e o 4º tratando do mesmo assunto que é**
1353 **aeroportos novos, nós estamos propondo aqui tirar a parte que retrata a questão**
1354 **dos novos. Isso posto tem alguma alteração?**
1355
1356
1357 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Primeiro o texto teria que terminar então**
1358 **em quanto aos já existentes. Aí, ponto. E aí cai, em minha opinião, cai e**
1359 **transferência para o quinto os incisos de I a IV, vai para o V.**
1360
1361
1362 **SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Olha como**
1363 **coloquei lá, para os aeroportos existentes que não impliquem em.**
1364
1365
1366 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Por isso que eu estou tirando, para os**
1367 **aeroportos existentes. Ponto. Porque eu estou regularizando, os existentes eu**
1368 **estou regularizando. Entendeu? Eu estou regularizando, não vai ter supressão, é o**
1369 **que nós estamos transferindo.**
1370
1371
1372 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/SFB) – Ele acabou**
1373 **de mostrar três fotos, para ajudar no raciocínio porque está havendo uma**
1374 **polarização e ideias, e as pessoas podem não estar acompanhando como**
1375 **deveriam acompanhar. Houve determinado momento que ele colocou três**
1376 **aeroportos lá, já com a pista de pouso, com cerca patrimonial, com tudo**
1377 **funcionando, se nós estamos dizendo que para os já existentes não implica uma**
1378 **série de coisas que já estão ali, nós não vamos regularizar aqueles que já existem,**
1379 **então, acho que o que está sendo colocado é que esses incisos de I a IV...**
1380
1381
1382 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – É isso que eu estou dizendo, cabe para**
1383 **os novos.**
1384
1385
1386 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Eu tinha entendido**
1387 **que esses 4 justamente serviam para os dois, para ampliação de um aeroporto**
1388 **existente, por exemplo, e um novo. Mas, eu posso ampliar uma nova pista, posso**

31

1389 ampliar para dentro da APP, ou para fora da APP, para fora da APP é baixo
1390 impacto, para dentro não.
1391
1392
1393 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Gente, aí é um novo licenciamento, não
1394 é regularização, quando eu estou ampliando eu estou fazendo um novo
1395 licenciamento. Você me desculpe, eu estou regularizando.
1396
1397
1398 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Vamos
1399 com calma, o pessoal do Ibama está colocando olha, a área é a mesma, você está
1400 fazendo uma ampliação numa mesma, não é isso?
1401
1402
1403 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Mas essa ampliação é
1404 um novo licenciamento, gente, me desculpe.
1405
1406
1407 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Mas não é
1408 um novo aeroporto.
1409
1410
1411 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Você pode fazer as
1412 duas coisas ao mesmo tempo, ampliar e regularizar.
1413
1414
1415 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Gente, eu estou
1416 regularizando uma situação existente. Nada novo, existente.
1417
1418
1419 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Primeiro a
1420 Resolução por um acordo comum nosso, não é uma Resolução de regularização,
1421 é de licenciamento ambiental. Então, o que ele está dizendo é assim, o aeroporto
1422 é o mesmo, ampliação é nova, mas o aeroporto é o mesmo. Aeroportos
1423 existentes. Está entendendo? Não estou desconsiderando a questão do processo
1424 que o licenciamento vai levar à regularização, é o texto.
1425
1426
1427 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Deusdará, eu acho que
1428 esse art. 3º foi totalmente equivocado, infelizmente, porque a regularização está
1429 no 6º e novos está no 5º. Então, houve uma confusão aí conceitual ao escrever a
1430 proposta, porque o novo está no art. 5º, a regularização está no art. 6º. Então,
1431 esse 3º ele realmente está repetindo o 5º e o 6º.
1432
1433

32

1479 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Mas isso que está
1480 dizendo na Resolução, eu entendo que é isso que está escrito.
1481
1482
1483 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Olha,
1484 vocês estão discutindo sem olhar para o que foi escrito da proposta que vocês
1485 mesmos fizeram, qual o problema no final, para efeitos dessa Resolução
1486 considera-se de baixo impacto ambiental as atividades desenvolvidas dentro dos
1487 limites dos sítios aeroportuários regionais para, antes estava tanto para os novos
1488 como os já existentes, que aeroportos que não impliquem aí, houve uma confusão
1489 de achar que esse art. 3º colidia com o art. 5º que falava de novos, não é verdade,
1490 ele tem o seu objetivo que não é nem regulamentar os novos, nem os já
1491 existentes, é dizer o que é de baixo impacto potencial. Agora, vale para quê? Vale
1492 para os aeroportos existentes e para os novos.
1493
1494
1495 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Se não
1496 estiver nos incisos é de baixo impacto. É isso que está escrito.
1497
1498
1499 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Eu só acho que não
1500 podemos desprezar as interpretações, tudo começou não foi nem pelo art. 5º, tudo
1501 começou pelo comentário que o Eugênio fez, o comentário que o Eugênio fez
1502 trazendo a discussão da eólica para cá é que deu a confusão. Eu acho que
1503 comentário é porque a leitura primeira feita é passível de confusão, se ele fez esse
1504 só não devemos desprezar porque se vamos levar a mesma dúvida e discussão
1505 para a plenária do Conama. Então, nós devemos dirimir essa dúvida, não sei se
1506 trocando o sujeito da frase, mas que ela deu confusão, deu, e só porque nós todos
1507 estamos entendendo agora não quer dizer que a confusão não vá suscitar
1508 novamente me outro ambiente. Vai.
1509
1510
1511 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – A minha proposição é criar um artigo,
1512 deixar o artigo para efeito dessa Resolução, considera... O licenciamento
1513 ambiental de aeroportos regionais, enfim, o termo que foi dado, é considerado de
1514 baixo potencial de impacto ambiental, aí vem um Parágrafo Único, alguma coisa
1515 aí, não será considerado de baixo potencial o que acontecer no inciso I, II, III, IV. É
1516 isso, para deixar mais claro.
1517
1518
1519 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – O que não
1520 está claro? Me diz o que não está claro. O que houve foi uma interpretação,
1521 perdão André, só um minutinho, onde estaremos tratando do mesmo assunto duas
1522 vezes, não é. Esse artigo é para deixar claro o que é de baixo potencial de

34

1434 O SR. ANTÔNIO LEOPOLDO NOGUEIRA NETO (MS) – Não, acho que não
1435 interferiria se você tirasse a questão dos aeroportos, porque ele está considerando
1436 a questão do baixo potencial de impacto ambiental. Se você tirar tudo que fala de
1437 aeroportos aí e deixar o que implica, você está abarcando as duas questões.
1438
1439
1440 A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – O importante desse artigo é dizer que
1441 todos os aeroportos existentes que estão em regularização são de baixo impacto.
1442
1443
1444 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Agora que eu entendi,
1445 olha se eu estou entendendo certo para explicar para todo mundo, a importância
1446 desse artigo é dizer que são considerados de baixo impacto, sejam novos ou
1447 existentes, não importa, a princípio tudo que não caia na linha, ou seja, caiu ali, se
1448 é baixo impacto não importa se é novo, se é velho. Então, mas isso implica, nós
1449 temos que reescrever, porque isso implica no comentário que Eugênio fez na hora
1450 que ele leu e nas argumentações todas que nós fizemos achando que estava
1451 repetindo o 5º e o 6º. Então, não poderão ser considerados de baixo impacto
1452 todos os aeroportos existentes ou novos que: tiverem em área da APP, tiver mata
1453 atlântica, tiver não sei o quê. O comando é outro, não é dizer que novo é de baixo
1454 impacto ou existente é de baixo impacto não.
1455
1456
1457 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Gente, eu
1458 posso propor uma redação? Volta o texto que ele colocou e você vai ver que não
1459 vai resolver, o fato de quem escreveu não quer dizer que está certo, senão não
1460 estaríamos aqui para discutir quem escreveu. O conceito que ele colocou está
1461 equivocado. Só um minutinho que é só cortar a frase, gente vamos lá, me ajudem
1462 a coordenar, para efeitos dessa Resolução.
1463
1464
1465 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu acho que devíamos adotar a lógica
1466 de eólica, nós quando analisamos lá na Bahia, nós levamos em consideração
1467 muito alguns aspectos que discutimos na eólica que foram oito meses de
1468 discussão de Câmara Técnica e Grupo de Trabalho. A Resolução de eólica no art.
1469 3º, no § 2º diz o seguinte: O licenciamento ambiental de empreendimentos eólicos
1470 é de baixo impacto ambiental, e será realizado através de procedimentos
1471 simplificados. Aí vem o § 3º, não será, primeiro a ideia aqui me parece que é o
1472 seguinte, agora estou interpretando, mas me parece que a ideia é definir como
1473 baixo potencial de impacto ambiental tanto a regularização como novos aeroportos
1474 regionais. Pontos. Eles são considerados de baixo potencial de impacto, não será
1475 considerado de baixo potencial aqueles que acontecer os 4 itens aí. Aí eu acho
1476 que fica mais claro na Resolução.
1477
1478

1523 impacto ambiental. Então, não vejo que houve, assim, uma... A redação nós
1524 acertamos, eu quero saber se está claro. Está entendido?
1525
1526
1527 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Eu acho que está
1528 clara a redação.
1529
1530
1531 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu também
1532 não vejo, eu acho que tem que votar sempre, tanto aproximado para os aeroportos
1533 novos quanto para os existentes, não faz sentido tirar existentes, a redação
1534 anterior está correta, no meu ponto de vista, porque se deixar só para os
1535 existentes, como que fica?
1536
1537
1538 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Está correto, não tem problema, só
1539 queria uma redação mais clara, mas tudo bem, deixa assim.
1540
1541
1542 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Vamos
1543 chegar no consenso sobre conteúdo, agora vamos chegar sobre a forma.
1544
1545
1546 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Deusdará,
1547 só uma lembrança, isso está no art. 2º, e não precisa estar no art. 3º. Só retirar
1548 para efeitos dessa Resolução.
1549
1550
1551 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Considera-se de baixo potencial de
1552 impacto ambiental.
1553
1554
1555 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Não, é só porque eu acho que para efeitos
1556 dessa Resolução é para garantir que esse critério de baixo impacto, considerando
1557 esses incisos fiquem para licenciamento ambiental de aeroportos regionais,
1558 porque trabalhamos com outros tipos de licenciamento que aí são outros critérios.
1559 É isso.
1560
1561
1562 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Você me desculpe, a ementa está
1563 dizendo isso, pode deixar, eu não vou entrar na discussão disso, mas a ementa
1564 está dizendo, nós estamos discutindo só aeroportos regionais.
1565
1566
1567 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Assim
como vocês têm a judicialização de vocês, eles também têm a deles. Então, é

35



1568 uma ressalva. Tudo bem, essa aí eu faço questão de responder. Fica tranquila.
1569 Então retorna por gentileza. Porque eles têm lá uma preocupação, porque têm
1570 vários conceitos de baixo impacto ambiental para diferentes empreendimentos e
1571 licenciamentos, a preocupação, talvez precaução exagerada ou não é que não
1572 pegue um conceito de uma Resolução e usa em outra. Tudo bem, a ementa fala
1573 que é só para aeroportos, mas como diz a Doutora Patrícia Boson, data vênica,
1574 inclusive tem dois na mesa, Adriana e você que são advogados. Mas, tudo bem,
1575 vamos deixar assim, se isso eventualmente. Obrigado. Mas vamos fazer o
1576 seguinte, art. 3º do ponto de vista dos incisos são aqueles incisos que já
1577 discutimos exaustivamente na questão das eólicas, estão repetidos, está
1578 preservada a questão da Mata Atlântica, está preservada a questão das rotas
1579 migratórias, tem um comentário da Bahia, ver se todas essas hipóteses retiram de
1580 fato a classificação.
1581
1582
1583 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Você está dizendo que é baixo impacto
1584 à exceção dessas 4 hipóteses. A pergunta é: de fato nessas 4 hipóteses tira o
1585 caráter de baixo impacto? É essa que é a pergunta, eu quero saber se tem
1586 consenso. Porque é essa a ideia.
1587
1588
1589 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – A ideia é
1590 essa. Mariana, é isso mesmo?
1591
1592
1593 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Depois o setor não vai reclamar de nós,
1594 porque o seguinte, espécies ameaçadas, ocorrência de Mata Atlântica.
1595
1596
1597 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Isso tudo
1598 está na lei. Agora, existe uma máxima que eles sempre reclamam. Gente, eu
1599 queria fazer uma ressalva aí pela Presidência. Pode representar todo o setor
1600 agropecuário. Só queria fazer um § 2º lá, de novo a questão do art. 12 do
1601 Conama. Não é esse nosso procedimento padrão?
1602
1603
1604 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Esse aí é o tipo de coisa
1605 que podemos deixar para pensar melhor, não sei se normas técnicas vigentes,
1606 leis, os técnicos é que vão falar melhor, normas vigentes, é isso André? Leis e
1607 normas vigentes.
1608
1609
1610 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Tira o
1611 técnica. O que também não poderia ser nos termos de algo que não está vigente,
1612 mas é meio que para efeito da Resolução, é padrão. Só para chamar a atenção.

36

1658
1659
1660 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Porque está escrito no
1661 original: os empreendimentos que não sejam considerados de baixo impacto. Eu
1662 estive sugerindo remeter ao art. 3º, aqueles que não vão se enquadrar conforme o
1663 art. 3º dessa Resolução, porque senão fica em aberto outra vez. Então, assim,
1664 aqueles que não se enquadram como de baixo impacto conforme art. 3º dessa
1665 Resolução.
1666
1667
1668 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Nos termos
1669 dos incisos do art. 3º, por que não se enquadra dentro com baixo impacto.
1670
1671
1672 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Conforme define o art.
1673 3º, inciso faz parte do artigo.
1674
1675
1676 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Ele é um parágrafo do terceiro.
1677
1678
1679 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Porque os
1680 incisos descrevem aquilo que não é baixo impacto, se você fala nos termos do
1681 caput, o caput está falando o que é baixo impacto.
1682
1683
1684 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Deixa-me fazer uma pergunta sobre
1685 isso? Os empreendimentos e atividades que não sejam considerados de baixo
1686 potencial de impacto deverão adotar as diretrizes de estudo ambiental contidas no
1687 anexo I dessa Resolução. Deixa-me fazer uma pergunta, o § 3º do art. 3º, deixa-
1688 me fazer, eu quero só fazer uma pergunta que é a seguinte: alguns Estados têm
1689 procedimento, e eu vi, dei uma lida muito rápida no anexo, não me ative muito no
1690 anexo, mas algumas questões que são exigidas nesse anexo aqui são mais
1691 exigentes do que nós pedimos. Se eu coloco da forma como está aqui, o meu
1692 entendimento é de que eu sou obrigado a cumprir esse anexo, e eu vou ter que
1693 desconsiderar o anexo que eu tenho. Eu queria ver com vocês uma negociação,
1694 os empreendimentos de atividades que não são considerados atividades de baixo
1695 impacto ambiental deverão adotar as diretrizes do estudo ambiental definido pelo
1696 órgão ambiental, e/ou então o anexo I dessa Resolução. Eu colocaria porque nós
1697 temos procedimentos já eleitos há muitos anos, inclusive definidos por Decreto do
1698 Governador, alguns deles.
1699
1700
1701 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – O EIA/RIMA seu está
1702 mais completo, o anexo está mais completo.

38

1613 Bom, o comentário da eólica que eu tinha lido anteriormente. Tira daí. Cola no 6º.
1614 Para mim o vermelho é sempre é o negativo.
1615
1616
1617 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Quero voltar lá no dois
1618 onde fala por que só no Bioma da Mata Atlântica? Porque não nos 5 biomas?
1619 Porque foi enfatizado no Bioma da Mata Atlântica?
1620
1621
1622 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Porque no
1623 caso da Mata Atlântica existe uma regra específica que restringe a supressão e uso
1624 do bioma, infelizmente, nós não temos ainda uma regra, uma lei específica que
1625 trate exclusivamente dos outros biomas, cerrado, catinga, pampa e Amazônia.
1626 Então, essa ressalva é colocada mais para, olha, existe uma lei e vamos cumprir a
1627 lei, os outros não têm essa abertura, não tem esse amparo que Mata Atlântica
1628 tem.
1629
1630
1631 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – A lei é
1632 citada, essa 11.428 é a lei da Mata Atlântica. Aí não é considerado de baixo
1633 impacto.
1634
1635
1636 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – 4º.
1637 licenciamento ambiental de atividades aeroportuárias de baixo potencial de
1638 impacto ambiental, de que trata o art. 3º será integrado pelas etapas de licença de
1639 instalação e licença de operação e deverá respeitar os termos dos prazos a seguir
1640 definidos.
1641
1642
1643 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Essa é a proposta
1644 porque para não suscitar outras interpretações, aqui não enquadra igual está no
1645 art. 3º. O art. 3º já disse que não se enquadra como baixo impacto quem tiver na
1646 APP, Mata Atlântica, e tal. Porque fala lá o licenciamento ambiental de atividades
1647 regionais de baixo. Não. Não é o quarto não, gente, eu estou no § 3º. Pulou o §
1648 3º?
1649
1650
1651 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Eu
1652 atrapei aqui, faço a minha mea culpa. Então, o aprovado, Henrique, é o
1653 vermelho de cima § 2º, o terceiro ainda está vindo. Eu vou explicar de novo: ela é
1654 vermelha, tudo aquilo que não é o texto original, quando você faz e você mantém
1655 isso, você pega qualquer pessoa que não participou dessa reunião e ela sabe qual
1656 é o histórico. Bom, ela vai saber porque se votou daquela maneira. Agora, a
1657 legenda vai ser bem-vinda, será acatada.

37

1703
1704
1705 **A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA)** – isso seria possível, na discussão do
1706 anexo nós vemos? Não? Porque se realmente o anexo proposto aqui está mais
1707 restritivo do que o EIA...
1708
1709
1710 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Não porque todos os
1711 Estados não estão aqui, eu não teria a visão do anexo I do Amazonas, do Rio
1712 Grande do Sul, eu tenho visão do anexo I de Minas Gerais, Eugênio da Bahia e
1713 ele tem do Rio de Janeiro, estou dizendo o seguinte, o EIA/RIMA do anexo I deles
1714 é mais complexo que vários, porque o termo de referência varia de acordo com
1715 região, tem região que você não precisa de ter o que ele está pedindo na área
1716 biótica porque a região não existe aquilo. Está exagerando. Então, o anexo I é de
1717 acordo com o Estado.
1718
1719
1720 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Se a
1721 senhora mesma diz que não tem condição de discutir porque não conhece os
1722 outros Estados, a senhora não pode ter um juízo de valor dizendo que está
1723 exagerando sobre algo que a senhora não conhece.
1724
1725
1726 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Estou afirmando que
1727 está exagerando, vou corrigir, estou afirmando que está exagerando sobre Minas
1728 Gerais.
1729
1730
1731 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – perfeito. Aí
1732 a senhora conhece. Eu acho o seguinte, não é a primeira vez que chegamos
1733 nesse tipo de impasse, toda e qualquer Resolução nessa Câmara Técnica tem
1734 sempre essas questões, que o Estado mais avançado já tem uma norma, outro
1735 estado que não tem a norma adota Resolução. Então, esse problema nessa
1736 Resolução ele é o mesmo da eólica, foi o mesmo de outras Resoluções aprovadas
1737 aqui, de peixe, de qualquer coisa que seja. Nós temos duas alternativas, que aí
1738 me deixa triste o fato de não poder discutir o anexo, que discutir o anexo
1739 podíamos até melhorar o anexo dependendo dos Estados que têm ou não normas
1740 mais restritivas, ou menos restritivas. Mas nós temos uma saída padrão com
1741 relação a isso, não acredito em eólicas porque esse mesmo problema apareceu na
1742 última Resolução que era o fato da Bahia e alguns Estados terem um
1743 procedimento mais simplificado, mais expedito de licenciamento, e nós abrimos
1744 um texto que preservou os Estados que faziam mais expedito, e aqueles que não
1745 tinham adotaram o anexo da Resolução que foi aprovada. Então, isso não é novo,

39

1747 têm umas cláusulas de salvaguarda que usamos em toda e qualquer Resolução
1748 com relação a isso.
1749
1750

1751 A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Pode colocar como
1752 exemplo o anexo I, e adotar o do Estado quando o Estado tiver.
1753
1754

1755 A SR^a. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Eu acho que o que o Deusdará está
1756 falando, nós discutimos muito, e acho a SAC não apresentou, mas um dos
1757 maiores problemas que estava tendo é que os termos de referência, porque são
1758 26 Estados e mais o Distrito Federal, não é só Minas e Bahia, o problema que
1759 estava tendo é justamente na emissão de TR que ficava um ano, um ano e um
1760 ano e meio para ser emitido um TR. Então, quanto mais padronizado tiver essa
1761 coisa vai andar mais rápido, onde não tem a definição, por isso que nós insistimos
1762 em todas as Resoluções que tem essa saída, porque se não engessa por outro
1763 lado. E um dos maiores lugares que vai ter aeroporto regional, se não me engano
1764 é até na Amazônia e no Pará, que é a grande coisa de regularização e lá
1765 justamente não tem.
1766

1767 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Alguém
1768 achou aí, André? Tem duas, tem uma que fala assim: igual os nosso e tal. Para o
1769 complexo eólico, para o processo de licenciamento ambiental único, para
1770 obtenção e licença prévia.
1771
1772

1773 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – O que diz é o art. 5º do procedimento
1774 simplificado do licenciamento ambiental, os empreendimentos eólicos sujeitos ao
1775 procedimento simplificado de licenciamento deverão ser objeto de elaboração de
1776 relatórios simplificados, que conterão as informações relativas ao diagnóstico
1777 ambiental da região de inserção de empreendimentos, sua caracterização e
1778 identificação dos impactos ambientais e das medidas de controle, e mitigadoras e
1779 compensatórias, devendo o órgão ambiental competente adotar os termos de
1780 referência constantes no anexo II. O que eu estou chamando a atenção é que nós,
1781 por exemplo, estamos revendo a nossa Resolução de eólica tomando o
1782 licenciamento mais rígido. E aí os empreendedores queriam que eu não seguisse
1783 a Resolução que eles apoiaram aqui, e me criou um problema político, inclusive no
1784 Estado.
1785

1786 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – A ideia
1787 seria, os empreendimentos remetem para o anexo I, os empreendimentos e
1788 atividades que não são de baixo impacto, ou seja, não são aqueles descritos no
1789 caput desse próprio artigo, deverão adotar as diretrizes de estudo ambiental, e
1790
1791

40

1792 não quer dizer que é EIA, é do estudo ambiental, não é EIA, contido no anexo I
1793 dessa Resolução, considerando procedimentos definidos na legislação e normas
1794 vigentes. Então, o que estamos dizendo? Estamos remetendo que o estudo
1795 ambiental para aquelas atividades de médio, ou alto potencial de impacto
1796 ambiental, terão que seguir os termos de referência do anexo I. O que vocês estão
1797 dizendo é que Anexo I está restrito demais e que nós não teríamos capacidade de
1798 analisa-lo em função de não conhecermos os outros estudos ambientais dos
1799 Estados. Se é que os Estados têm estudo ambiental específico para regularização
1800 de aeroportos regionais. Será que tem? Será que os Estados têm? Esse assunto
1801 fica difícil. Porque seja um assunto que estamos trazendo agora que 85% dos
1802 aeroportos, estão sem licenciamento, ou em situação já de fato. Será que
1803 Amazonas tem onde está acontecendo? Essa preocupação se vai colidir com o
1804 que o Estado tem, e se o Estado de fato tem. Eu acho pouco provável que exista
1805 um estudo ambiental, ter termo de referência de estudo ambiental para Estados
1806 atenderem essa situação. Só estou fazendo uma pergunta. Agora, melhor
1807 trabalhar no anexo I.
1808
1809

1810 A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Presidente, nós
1811 podemos datar como referência o anexo I? Pronto. Que aí não fica obrigado.
1812

1813 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Você vai
1814 abrir uma possibilidade, raciocinando rapidamente, de que 26 Estados tenham
1815 cada um assunto.
1816
1817

1818 A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Ou então 26 Estados
1819 podem simplificar o assunto.
1820
1821

1822 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Agora se
1823 tivéssemos a oportunidade de fazer um anexo I razoável orientativo, do ponto de
1824 vista de balizar os Estados, me parece muito mais adequado.
1825
1826

1827 A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Orientativo. Referência.
1828 Do jeito que está ele não é orientativo.
1829
1830

1831 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu
1832 realmente não li o anexo I, temos que chegar no anexo I para ver se de fato.
1833
1834
1835



41

1836 A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Independente do Anexo
1837 I, do jeito que está escrito ele não é orientativo, ele não é referência, ele é ele. O
1838 que eu estou dizendo é: que vamos imaginar o tamanho do Brasil, muito difícil
1839 aqui de Brasília nós dizemos que é ele. Agora, dizer que é referência, não
1840 havendo um no Estado, adotar ele, tudo bem, mas você engessar o Estado para
1841 que ele não crie oportunidades mais ou menos exigentes também não dá.
1842
1843

1844 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Não estou
1845 engessando o Estado, se nós tivéssemos colocando a proposta como referência...
1846 A senhora pode me ouvir? Se nós estivemos colocando a proposta como
1847 referência, por critério o Estado pode ser mais restritivo. Então, isso aqui não
1848 significa dizer que o Estado não vai poder mexer, ele vai poder mexer.
1849
1850

1851 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Vamos fazer o seguinte: os
1852 empreendimentos e atividades que não sejam considerados de baixo potencial de
1853 impacto ambiental, deverão adotar as diretrizes do estudo ambiental contido no
1854 anexo I dessa Resolução. Deusdará, deixa assim. Ponto final dessa Resolução,
1855 Resolução Conama 237 e aí nós vamos fazer um esforço danado, como nós
1856 fizemos com a 237 para fazer uma revisão do anexo, e lembra que na 237 nós
1857 alteramos o anexo na plenária? Lembra? Na plenária do Conama, ela que
1858 apresentou. Da eólica. Desculpa.
1859
1860

1861 A SR^a. MARIANA PEREIRA (Ibama) – A Portaria 424 do MMA sobre
1862 regularização de portos, ela também tem no anexo um TR, só que ele é utilizado
1863 como base, eu vou ler como ficou a redação na Portaria, para de repente dar uma
1864 luz sobre a possibilidade de texto. Os RCAs serão elaborados e atendimento aos
1865 termos de referência serem adequados e consolidados pelo Ibama em conjunto
1866 com o requerente, com base no anexo dessa Portaria, podendo incluir ou excluir
1867 exigências em função das especificidades do empreendimento, das peculiaridades
1868 locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente desde que
1869 adequadamente justificados. Esse é o texto da Portaria dos Portos. Tira o Ibama.
1870
1871

1872 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – É uma
1873 alternativa já transitada. A outra alternativa, eu ainda insisto, acho relativamente
1874 exagerado achar que esse anexo não vai ser, vai gerar problemas com os
1875 Estados, porque eu não acredito, que sejam muitos Estados, se tiver algum
1876 Estado que tenha já termo de referência para estudo ambiental para aeroporto
1877 regional. Mas, tudo bem.
1878
1879

42

1880 A SR^a. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Que não seja de
1881 baixo impacto, não pode tirar a parte de baixo impacto, mas esse aí é para quando
1882 não se enquadra em baixo impacto.
1883
1884

1885 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Os
1886 empreendimento e atividades que não sejam considerados de baixo potencial de
1887 impacto ambiental. Nós vamos ajeitar agora, estudos ambientais, que serão
1888 elaborados, vamos ver. Pega o início do pretinho lá, até deverá. É isso, Paula?
1889 Para os empreendimentos e atividades que não sejam considerados de baixo
1890 potencial de impacto ambiental, serão elaborados, serão elaborados estudos
1891 ambientais... Deverão... Não é os empreendimentos deverão.
1892
1893

1894 A SR^a. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Deverão adotar estudos.
1895
1896

1897 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Vamos
1898 fazer uma redação e vocês corrige. Porque se não fica difícil. Deixa-me tentar
1899 fazer uma redação, depois vocês corrigem. Os empreendimentos que não sejam
1900 considerados de baixo potencial de impacto ambiental, deverão adotar estudos
1901 ambientais atendendo aos termos de referência, que serão adequados e
1902 consolidados, que poderão ser adequados e consolidados pelo órgão ambiental
1903 licenciador, competente, em conjunto o com o requerente, com base no anexo I
1904 dessa Resolução, podendo incluir ou excluir exigência em função das
1905 especificações do empreendimento, eu trocaria empreendimento, deixaria claro dos
1906 aeroportos, empreendimento aeroportuário, tem esse conceito lá em cima? Aí
1907 você corrige. Das peculiaridades locais, dos estudos existentes, da legislação
1908 pertinente, desde que adequadamente justificado. Agora vocês podem detonar.
1909
1910

1911 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Deusdará, uma questão de
1912 forma, nos outros itens está utilizando atividade, senão temos que conceituar
1913 também.
1914
1915

1916 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Então, tirar
1917 os empreendimentos.
1918
1919

1920 A SR^a. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Então é
1921 melhor mexer no quarto.
1922
1923

43

1924 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Não tem o
1925 conceito de atividade aeroportuária, isso já foi levantado pela Patrícia lá no início,
1926 temos que tomar uma decisão, se vamos manter a palavra temos que gerar o
1927 conceito, senão tiramos atividades e deixamos só empreendimento, tem conceito
1928 de empreendimento aeroportuário? Os dois conceitos que estamos usando não
1929 estão definidos na Resolução, nem empreendimento aeroportuário nem atividades
1930 aeroportuárias. Tudo bem. Eu acho que os aeroportos regionais que não sejam
1931 considerados de baixo, que aí fica objetivo. O licenciamento ambiental dos
1932 aeroportos regionais que não sejam considerados de baixo potencial de impacto
1933 ambiental deverá adotar estudos ambientais, atendendo aos termos de referência
1934 que poderão ser adequados e consolidados pelo órgão ambiental competente, em
1935 conjunto com o requerente com base no anexo I dessa Resolução podendo incluir
1936 ou excluir exigência, em função das especificidades do aeroporto regional
1937 aeroportuário, das peculiaridades locais, dos estudos existentes desde que
1938 adequadamente justificado. Tira o aeroporto aeroportuário. Acho que ficou bom.
1939 Desde que justificados. Eu acho que do ponto de vista de solução ficou muito boa,
1940 a Mariana lembrou bem, porque eu vai cair em toda situação.
1941
1942
1943 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*
1944
1945
1946 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Por favor,
1947 vamos recordar de onde vem isso durante a plenária, porque isso pode soar
1948 inovador, e na verdade nós estamos absorvendo um texto que é da Portaria de...
1949 Só para lembrarmos na hora, para não parecer que inventamos a roda. Posso
1950 passar para o art. 4º? O licenciamento ambiental de atividades aeroportuárias
1951 regionais? Atividades aeroportuárias, esse conceito não existe. Já engancha na
1952 saída, na largada, que não existe conceito de atividades... de aeroportos
1953 regionais. Perfeito. De baixo potencial de impacto ambiental de que trata o art. 3º
1954 é integrado pelas etapas. Aí a confusão, sim, será integrado pelas etapas de
1955 licença de instalação e licença de operação e deverá respeitar os termos e prazos
1956 a seguir definidos. Prazos não tem embaixo, eu não vi nenhum prazo. Prazo não
1957 tem embaixo, pelo menos a versão original que eu li em casa não tinha. Bom, nós
1958 já passamos por essa discussão de novo, parece, eu devo estar velho mesmo,
1959 porque desde a 337 eu me lembro, nós não podemos dar prazo em Resolução. Se
1960 der prazo e você não cumprir, o que vai acontecer? Mas não tem jeito, gente.
1961 Passei por várias coisas, Decreto, quero dar prazo para Estado não posso dar
1962 prazo para Estado, por que agora tem que ter prazo? Alguém me explica aí? Vou
1963 discutir o caput ainda. Sim. Enquanto não cair está lá o prazo. Vou voltar ao caput.
1964 Então, licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo potencial de
1965 impacto ambiental de que trata o art. 3º, será integrado pelas etapas de licença de
1966 instalação e licença de operação. Eugênio vai vim com um problema que também
1967 é repetitivo, recorrente, que tem em todos os Estados, tem licença de operação,
1968 alguns Estados têm licença única, não é isso? Tem razão. Então, tem que ter uma

44

2014 Então, necessariamente a regularização é um único ato, uma LO. Então tem que
2015 cuidar disso. Na verdade quando eu regularizo, eu emito um único ato, a licença
2016 de operação, em algumas cidades, Estados sejam corretivos, não importa, a
2017 licença de operação, é um ato autorizativo único. Além disso, levando em
2018 consideração o porte, potencial e tal, você poderá ter classificação, por tamanho e
2019 tal, aí você ter os recortes, tem Estados onde determinado tipo de aeroporto
2020 regional é uma licença única, mesmo que empreendimento novo, é uma licença
2021 única. Então a ideia é que fique a redação que está na eólica, na Resolução de
2022 eólica que diz exatamente isso, foram dois meses de discussão, lembra Doutor?

2023
2024
2025 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Só uma questão, Eugênio, que
2026 porque parece que está, eu concordo com a redação do eólica, mas os objetivos
2027 que colocaram, tem que ver com a SAC, é diferente, lá na eólica está falando que
2028 você vai ter uma fase só, aqui eles estão falando que vão ter duas fases, inclusive,
2029 destrincha as duas fases deles. Aí sim, mas temos que discutir então o conceito, e
2030 não o texto, porque quando fala em regularização no artigo art. 6º, aí fala que é
2031 direto, fala que é somente a LO.

2032
2033
2034 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – É confuso porque ele se refere ao art. 3º
2035 aqui, e eu quero mudar a redação.

2036
2037
2038 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Eu concordo, mas quando fala
2039 em regularização nós temos que ver observo art. 6º.

2040
2041
2042 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – A Resolução está confusa porque ela
2043 vai e volta.

2044
2045
2046 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Não estou discordando, mas
2047 estou falando assim, nós estamos misturando o IV com o VI.

2048
2049
2050 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu acho
2051 ela deu uma... Mas porque, e talvez solução de eólica não se encaixe exatamente
2052 igual por que... Só ter um cuidado na hora de trazer o conceito de eólica porque
2053 eólica nós estávamos tratando de fonte de energia não renovável a questão era
2054 realmente você ter uma coisa, expedida, simplificada. Aqui também é, mas presta
2055 atenção, novos existentes, lá era tudo novo, aqui nós temos uma situação é novo
2056 e existente. Estamos falando do terceiro, estamos remetendo para o terceiro.

2057
2058

46

1969 sugestão, porque o padrão que colocamos sempre, Patrícia, é o padrão Ibama,
1970 nem todos os Estados tem esse mesmo padrão, quem tem licença única,
1971 simplificada, na eólica nós também temos uma solução. Então vamos ver o artigo.
1972 Qual é a sugestão para o 4?

1973
1974
1975 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – O licenciamento ambiental de atividades
1976 aeroportuário, o licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo
1977 potencial de impacto ambiente de que trata o art. 3º poderá ser licenciado através
1978 de um único ato autorizativo que é licença única ou licença simplificada, ou então
1979 por licenciamento ordinário.

1980
1981
1982 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Resgata
1983 eólica para mim.

1984
1985
1986 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – No art. 5º, ele já fala
1987 nos casos de novos aeroportos o órgão ambiental poderá em uma única fase, que
1988 é o licenciamento simplificado, atestar viabilidade ambiental, aprovar localização,
1989 está mais abrangente porque fala da etapa prévia também, e autorizar a
1990 instalação do aeroporto que está sendo emitido diretamente com a licença de
1991 instalação, nós adaptamos resgatando a eólica, pegando a fase prévia de
1992 aprovação da viabilidade, localização, instalação e operação. Porque o parágrafo
1993 que está na eólica está melhor.

1994
1995
1996 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Porque lá trabalha a operação, aqui só
1997 trabalha a instalação. Então, seria assim, o órgão licenciador poderá em uma
1998 única fase atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização, autorizar a
1999 implantação e operação do empreendimento aeroportuário de baixo impacto
2000 ambiental, sendo emitida diretamente licença de instalação, sendo emitido um
2001 único ato autorizativo, e tal, cujo requerimento deverá ser analisado antes da
2002 implantação do empreendimento, desde que apresentadas as medidas de
2003 controle, mitigação e compensação. É isso de anos de discussão.

2004
2005
2006 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Por que foi excluída LP,
2007 quantidade que aeroportos geralmente são construídos em áreas de grande
2008 relevância ecológica, nunca em área consolidada e impactada?

2009
2010
2011 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu quero discutir duas coisas, se nós
2012 estamos trabalhando licença, como ele está se referindo ao art. 3º, o art. 3º nós
2013 discutimos um tempo lá, ele fala da regularização e de novos empreendimentos.

45

2059 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Pessoal dá licença, Doutor é o seguinte,
2060 eu vou voltar a falar, têm vários Estados, e eu fiz uma rodada com todos os
2061 Estados por causa da 01237, eu estive em todas as reuniões, nas cinco reuniões.
2062 A Andréia participou de duas ou três, três, têm muitos Estados que adotam, nós,
2063 inclusive adotamos para empreendimento, dependendo do tamanho da pista, o
2064 tamanho do aeroporto, em si, nós adotamos mesmo para novos uma licença
2065 única, é isso que eu estou dizendo. Eu estou querendo dizer que é uma definição
2066 geral, sim está correto aqui, só que tem que melhorar, eu entendo que tem que ter
2067 uma definição, referindo-se ao art. 3º de o que licenciamento pode se dar em um
2068 único ato autorizativo, tanto para regularização, quanto para novos
2069 empreendimentos, ou através de licenciamento ordinário. Ponto. Acabou a
2070 conversa.

2071
2072
2073 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Esse
2074 conceito de licenciamento ordinário?

2075
2076
2077 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – É aquele geral que discutimos que
2078 discutimos sem EIA, pode ser com ou sem, ordinário é trifásico, o conceito de
2079 ordinário é trifásico. O licenciamento. Veja bem, o licenciamento ele pode ser
2080 trifásico com ou sem EIA, ele não é trifásico porque tem estudo de impacto
2081 ambiental. Não é esse o conceito que nós adotamos no sistema nacional. O
2082 ordinário é trifásico, o estudo que pode que pode ser simplificado ou com EIA, ele
2083 é ordinário, o trifásico, e o licenciamento que não é ordinário, ele é ou licença
2084 única, ou declaratório, ou duas licenças concomitantes, é esse. Pelo menos é o
2085 conceito que nós estamos discutindo, e aí nós estamos buscando, porque está
2086 muito recente na minha cabeça isso, o conceito que nós vimos discutindo debaixo
2087 muito unânime nessa rodada com os Estados, e eu não gostaria de puxar aqui,
2088 porque vai dar conflito, nós estamos discutindo uma reformulação geral de
2089 licenciamento, puxar um negócio que daqui há pouco, pode ser que depois no
2090 Conama muda-se tudo que a Abema está propondo, mas está vindo um outro
2091 conceito de negócio aqui.

2092
2093
2094 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Quando
2095 você tinha dito que tinha no art. 5º era dessa resolução ou da eólica?

2096
2097
2098 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – Foi trazido da eólica.
2099 Pode abranger operação.

2100
2101
2102 A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Eu acho que o Eugênio tem razão numa
2103 coisa, no art. 3º ele fala para os aeroportos novos e para os já existentes, para os

47

2104 já existentes você não vai dar uma licença de instalação, e aqui estamos dizendo
2105 que será integrado pelas etapas de LI, e LO, você não vai instalar uma coisa que
2106 já está instalada. De fato aqui tem que ser alterado para dizer que são os novos,
2107 ou uma regularização de ampliação, alguma coisa assim. Isso que eu estou
2108 falando aqui agora, quando tiver o caso de uma ampliação, vai precisar de uma LI,
2109 mas quando você só tiver regularizando, que é uma existente, você não tem como
2110 dar LI, nós já tratamos disso, é uma única fase. Então, talvez tem que separar, eu
2111 acho que confusão toda é já existente com ampliação e já existente só para
2112 regularização.

2113
2114
2115 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT)** – O problema está grave
2116 pelo seguinte, no art. 4º fala que é novos e existentes ao remeter o art. 3º e fala
2117 que novos e existentes tem que ter licença de instalação e licença de operação,
2118 no art. 5º fala que é nova licença única e no art. 6º fala que a regularização é de
2119 duas fases. Então, está confuso, porque no art. 3º, fala novos e existentes, tem
2120 que ter aquilo. No art. 5º, fala novo em uma única fase, e a regularização que não
2121 precisa de instalação, em duas fases.

2122
2123
2124 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Vamos
2125 andar para encaminhar.

2126
2127
2128 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Eu proponho que
2129 tentemos entender a lógica do que foi colocado aqui antes de discutir a redação,
2130 porque eu acho que eu não entendi essa confusão, para mim está claro, art. 3º
2131 define o que é baixo impacto, o 4º diz qual é o procedimento de licenciamento
2132 para os casos de baixo impacto e abre a possibilidade no quinto de fazer uma
2133 licença única, o que eu entendi, não sei se estou correta, a regra geral é licença
2134 de instalação de operação, tenho a mesma dúvida que aconteceu com a licença
2135 prévia, mas acho que é um detalhe, mas então é licença de operação e podem os
2136 Estados fazerem uma única fase, fazer todas as três juntas conforme diz no art.
2137 5º. Para mim é 3º: o que é baixo impacto; 4º como eu licencio baixo impacto e no
2138 meu entendimento também são os novos; e o 6º: regularização. Eu acho que
2139 podíamos tentar entender a lógica primeiro se é essa, e depois a redação. Eu não
2140 entendo o que quarto quando se remete ao terceiro, está falando novo e já
2141 instalado, eu entendo que quando se remete ao terceiro ele está falando de baixo
2142 impacto que é justamente a discussão que tivemos antes.

2143
2144
2145 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Desculpe, o 4º é contraditório com o 5º
2146 que você cita.

2147
2148

48

2193 que tem que ver quando eu falo para o encaminhamento é para entender o que se
2194 quer, senão vamos ficar discutindo no texto, temos que entender o que se quer.

2195
2196
2197 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – No meu entendimento por tudo aquilo o
2198 que Deusdará leu, o art. 4º está dizendo o que são os estudos e o que tem que
2199 ser entregue. É isso, ele não está falando de tipo de quantas licença terá, o caput,
2200 querido, ou eu tiro o que está embaixo, o caput que eu quero mudar, é isso, por
2201 isso que a minha proposta de redação é deixar do para a discutir a forma de
2202 licenciamento, se é ato único, ou trifásico do lá no quinto e no sexto, é isso que eu
2203 estou dizendo desde o início, talvez eu esteja mau de conversa hoje. Por isso que
2204 eu dei, inclusive uma sugestão de redação, o licenciamento ambiental de
2205 atividades aeroportuárias, de baixo potencial de impacto ambiental de que trata o
2206 art. 3º deverá respeitar os termos e os prazos, os termos e prazos a seguir,
2207 porque você tem ai...

2208
2209
2210 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Calma
2211 Eugênio. Se você deixar seguir e acha que isso caput está resolvido, quando você
2212 lê os parágrafos continua tratando da LI, gente.

2213
2214
2215 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – A regra é geral, você me desculpe, aí
2216 você tira a LI e LO, você coloca geral, e depois, parte do geral para o específico e
2217 não o contrário, nós estamos invertendo a lógica. Eu estou partindo do específico
2218 para o geral, primeiro eu estou criando uma lógica aqui, para organizar, eu estou
2219 querendo dizer o seguinte o licenciamento independentemente se ele é licença
2220 única, ou trifásico, ele vai exigir isso. Se ele vai ser concentrado ou fracionado, aí
2221 vai ter que ver, essa é a regra geral. Bom, aí o quinto o órgão ambiental poderá
2222 emitir uma única licença atestando a viabilidade locacional, instalação e operação.
2223 As exigências são as mesmas, se é numa entrega só, ou se ela é fracionada de
2224 acordo com o fracionamento das licenças ou não, é isso que eu estou dizendo.
2225 Não estou contradizendo vocês, só quero melhorar porque se eu deixar como está
2226 vai virar uma guerra de interpretação.

2227
2228
2229 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Eu acho
2230 que colocar a sua redação não resolve o problema. Não resolve o quarto e o
2231 quinto.

2232
2233
2234 **O SR. ANTÔNIO LEOPOLDO NOGUEIRA NETO (MS)** – A minha questão seria
2235 fazer a separação será integrado pelas etapas de licença de instalação e de
2236 licença de operação nos casos novos, de licença de operação nos casos já

50

2149 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Não acho que seja
2150 contraditório, é uma exceção.

2151
2152
2153 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – O que diz o quarto, o licenciamento
2154 ambiental de atividades aeroportuárias regionais, de baixo potencial de impacto
2155 ambiental de que trata o art. 3º será integrado pelas etapas de licença de
2156 instalação e licença de operação. E vamos ao quinto, ele deu a regra geral, novos
2157 tem que ser LI e LO. O quinto disse o seguinte, nos casos de novos aeroportos
2158 regionais de baixo potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental poderá em
2159 uma única fase atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização, e autorizar a
2160 instalação do aeroporto. Eles são contraditórios. Gente, pessoal se eu trabalho
2161 uma regra, desculpe, vai gerar uma confusão, meu filho, você desculpe, o
2162 Ministério Público vai pegar o art. 4º, e vai dizer tem que ser LI e LO, não pode ser
2163 licença única, desculpa, Deusdará, aqui tem uma confusão tremenda, eu
2164 proponho o seguinte, como está falando de tipo de estudo aqui no quarto, eu
2165 proponho, o licenciamento ambiente de atividades aeroportuárias regionais, de
2166 baixo potencial de impacto ambiental de que trata o art. 3º, deverá respeitar os
2167 termos e prazos a seguir definidos. Tira esse negócio de tipos de licença. Vai
2168 tratar só de procedimento aqui dentro e de prazo.

2169
2170
2171 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Só um
2172 minutinho, eu estava vendo aqui; vamos ler só os parágrafos do art. 4º, se ajuda
2173 ou piora. Aquele quarto está confuso, tem problema de redação, mas vejamos os
2174 parágrafos do art. 4º: o requerimento da licença de instalação deverá ser instruído
2175 com estudo preliminar contendo, localização, discussão, plano da situação
2176 existente e atividades a serem executadas que bem como respectiva anotação e
2177 RT, relatório ambiental simplificado, plano de controle ambiental elaborado em
2178 conformidade com os artigos 2 e 4 dessa Resolução, documentos e autorizações
2179 legalmente exigidos conforme o caso, de força, estaduais, municipais, inclusive
2180 urbanísticas, requerimento de autorização de supressão de vegetação, quando
2181 couber, e manifestação da prefeitura municipal com os impactos relativos
2182 equipamento urbano, uso e ocupação depois solo, geração de tráfego e demanda
2183 por transporte público, paisagem urbanas, patrimônio natural e cultural podendo
2184 para tanto solicitar a elaboração de estudo de impacto de vizinhança nos termos
2185 do art. 37/2001. Aí você fala, olha o que de parágrafo no quarto.

2186
2187
2188 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Em parte eu concordo com a
2189 Paula, eu acho que tínhamos que entender o que se quer, se é LI ou LP, porque
2190 agora o quarto e o quinto são contraditórios, uma fala em LP, LI, e o outro LI e LO,
2191 são contraditórios. Os falam para licenciamento, se você lê o quarto e o quinto são
2192 contraditórios. Eles dão dois caminhos a partir de um ponto só. Aí o que eu acho



49

2237 existentes, ou seja, você descrever no caput as duas possibilidades. Mas aí lá na
2238 frente, você prevê, mantém essa previsão.

2239
2240

2241 **A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama)** – É uma sugestão mais ousada, que seria
2242 eliminar o caput do quarto, e incorporar os incisos no art. 5º.

2243
2244

2245 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Patrícia, eu
2246 já me dou por satisfeito pela parte da manhã, a sugestão da Mariana do Ibama é
2247 eliminar o caput do quarto, Eugênio, por favor, atenção aí. Licença de instalação e
2248 operação, não se trata disso, pega os incisos, os parágrafos do quarto e cola no
2249 art. 5º. Sob o para ver o quinto. Só a redação para dar os dois pontos, só fazer os
2250 casos.

2251
2252

2253 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Esses estudos têm que ser
2254 apresentados.

2255
2256

2257 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Perfeito.
2258 Vamos só para não perder, tínhamos que ter reunido antes, fica difícil, nós não
2259 conseguimos avançar. Permanece esses comentários da CNT e da Bahia, caso
2260 nós façamos alteração, porque senão eu trago para baixo um troço, e depois tem
2261 um milhão de... Se com isso, nós resolvemos, o licenciamento ambiental de
2262 atividades aeroportuária de baixo impacto ambiental, que trata o art. 3º será
2263 entregue integrado pelas etapas de licença de instalação, licença de operação, e
2264 deverá respeitar os termos dos prazos a seguir definidos. Nesse artigo a mesma
2265 coisa, troca-se apenas atividades aeroportuárias por novos, com isso já tiramos a
2266 CNT. Se fizermos alteração, revoga o quarto a dúvida da CNT fica respondida.
2267 Comentário da Bahia, preocupação... Resolve também?

2268
2269

2270 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Se você revogar do quarto não vencidos
2271 resolve o meu problema.

2272
2273

2274 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Eu vou
2275 fazer de novo. Vai lá no quarto, por favor, recorta, taxa o quarto, deixa de existir,
2276 inclusive o vermelho, o vermelho apaga. Apaga o da Bahia também. Cola do § 1º,
2277 recorta, cola e taxa, que ficou lá para trás, agora cola debaixo do quinto, tira esse
2278 comentário da Bahia, tira o comentário da CNT, cola, renunera, que ele vai ser
2279 art. 4º, e agora precisamos ajustar a redação, porque no empreendimento tem que
2280 ter alguma coisa que coloque dois pontos ali, no caso de novos aeroportos
2281 regionais de baixo potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental competente,

51

2282 nós estamos sempre usando assim, poderá em única fase atestar a viabilidade
2283 ambiental, aprovar a localização e autorizar a instalação do aeroporto, sendo
2284 emitida diretamente licença de instalação desde que haja solicitação específica
2285 por responsável do empreendimento, pelo aeroporto regional. Posso colocar
2286 assim? Bom, agora no caso da emissão da licença de instalação, ela deverá
2287 conter. Não é isso? Bom o § 1º até o 7º trata das situações onde tem licença de
2288 instalação. Correto? Então, eu preciso gerar uma situação aí, que no caso de
2289 haver o requerimento da licença de instalação ele deverá ser instruído com...

2290
2291

2292 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT)** – Agora eu faço uma
2293 pergunta, Eugênio, e Deusdará, alguns estudos são requeridos para existentes.
2294 Que alguns incisos e parágrafos do quarto que nós trouxemos para debaixo do
2295 quinto, tem que ir.

2296
2297

2298 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Possível.
2299 Ficar ligado. Espera aí, só uma frase, porque eu preciso linkar o § 1º que está
2300 linkado. André me ajuda aí, o requerimento da licença de instalação, deverá ser
2301 instruído com.

2302
2303

2304 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – O requerimento da licença deverá ser
2305 instruído, da licença. O requerimento do licenciamento, não é da licença, o
2306 requerimento do licenciamento, porque ele pode ser trifásico ou único aqui, não é
2307 da LI. da LI estava falando do quarto que nós revogamos. Eu posso ter uma
2308 situação que me leva a ser trifásico porque o próprio empreendedor, lembra que
2309 nós discutimos na eólica isso? Que nós queríamos licença única, os
2310 empreendedores não queriam, porque vai para leilão, não sei, daqui a pouco
2311 surge uma situação e ele cria um problema danado.

2312
2313

2314 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT)** – Eugênio, em vez de
2315 requerimento o processo do licenciamento será instruído.

2316
2317

2318 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Isso. É melhor que seja assim, deixa
2319 mais aberto, porque aí depende.

2320
2321

2322 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Eu estou
2323 pensando aqui numa situação diferente.

2324
2325

2370 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – O Tadeu
2371 tem razão, está bem vindo e registrado, o membro da Câmara tem prevalência
2372 sobre qualquer coisa. Segundo que eu estou entendendo que estamos tentando
2373 pegar uma redação, ajustar o que já estava na Resolução anterior. Algumas
2374 coisas que nós estamos trazendo de outras resoluções é para superar
2375 comentários feitos pelos membros da Câmara Técnica. Então, quando estamos
2376 tentando trazer essa questão da licença, por exemplo, que nós resolvemos na
2377 eólica, é porque o problema no meu entendimento permanece nessa Resolução
2378 agora de aeroportos regionais. Quando nos traz uma solução de rodovias, é
2379 porque alguém está, algum membro legitimamente está questionando a estrutura
2380 original da Resolução, e nós precisamos trazer soluções atende o que esses
2381 membros estão colocando democrático e legitimamente para a Câmara. Quanto
2382 ao nível de flexibilização, ou não. Estamos flexibilizando demais, os senhores
2383 membros da Câmara têm que acompanhar as evoluções que nós estamos
2384 fazendo está gerando, uma permissividade maior que deveria, me parece que
2385 não, me parece que tudo que estamos colocando aqui não foi inventando. Se isso
2386 valia para eólica, nós estamos achando que vale para agora que fomos
2387 permissivos em eólica? Não. Nós estamos assumindo uma construção discutida
2388 em eólica, que achamos que vale para essa resolução. Agora, se eventualmente
2389 há o sentimento de estar ficando pior do que estava a solução original, nós temos
2390 que parar para repensar porque nós estamos aqui num trabalho, eu estou num
2391 esforço de quem não entende do assunto, tentar dar racionalidade é Resolução, e
2392 possibilidade dela ser defendida na Plenária, nós vimos várias vezes que o art. 3º,
2393 4º, 5º e 6º são confusos, a Paula conseguiu ter uma leitura que no primeiro
2394 momento eu concordei com ela não estou vendo problemas, um fala disso, outro
2395 fala daquilo e tal. Quando vamos ver os parágrafos, as coisas me parecem que
2396 não estão tão simples assim. Então, eu insisto, o esforço que nós estamos
2397 fazendo aqui não é de ser mais permissivos, jamais foi a nossa intenção, é de
2398 tentar dar racionalidade usando soluções de resoluções anteriores aprovadas pelo
2399 Conama, ninguém está inventando nada aqui. A palavra é totalmente simplificar,
2400 não é inflexibilizar. Então, nós estamos num processo de, no art. 4º, nós
2401 acabamos com o art. 3º, achando que trazendo o art. 3º para o art. 4º nós
2402 estaríamos resolvendo... Do quarto para o quinto, nós estaríamos resolvendo dois
2403 problemas colocados, que são problemas reais que nós temos que resolver,
2404 senhora Adriana, procedimentos simplificados que o Estado tem, que não se
2405 tratava claramente na minuta anterior, questões relacionados a procedimento de
2406 licenciamento onde ele pode ser de instalação, ou operação, para
2407 empreendimentos novos, e o terceiro problema com relação à questão de
2408 aeroportos regionais existentes. Nós queremos colocar tudo isso num artigo só, é
2409 essa é a intenção?

2410
2411

2412 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Eu acho que os existentes é o
2413 sexto. Porque nós estamos tratando, quando fala quarto e quinto, em minha
2414 opinião, nós estamos falando de novos.

54

2326 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Nos casos de novos aeroportos
2327 regionais, de baixo potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental competente
2328 poderá em uma única fase aceitar a localização, a viabilidade ambiental, que é
2329 localização, aprovar a localização e autorizar a instalação e operação. Tem que
2330 colocar e operação aí.

2331
2332

2333 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – São coisas
2334 diferentes até onde eu estou entendendo. Olha só.

2335
2336

2337 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Presidente, só para
2338 registrar em ata a minha indignação pela forma como está avançando, está se
2339 tomando... Estão facilitando a condução, a execução de aeroportos que não são
2340 rodoviárias, terminais rodoviários, a proposta da Viação Civil, era muito mais
2341 sensata do que essa de permitir uma única fase. Não podia ser assim. Aeroporto é
2342 uma área grande, não é um terminal urbano, não é qualquer empreendimento,
2343 eles geralmente são em áreas de relevância ecológica, em APPs, e estão...
2344 Porque é uma proposta da Aviação Civil, da Secretaria parece que estamos nos
2345 entregando, eu acho que a Câmara Técnica tinha que ter um pouco de mais
2346 percepção, fica aqui o registro, eu não estou concordando com... Eu fui claro?

2347
2348

2349 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Tadeu, o
2350 que está sendo feito é uma tentativa de junção, mas eu aqui insisto que o
2351 encaminhamento é Deusdará é muito por consenso, agora na medida em que haja
2352 discordância, você tem que ser incisivo na hora, porque depois aí passou o
2353 momento, se a redação que está sendo dada não contempla a posição sua como
2354 ONG, como membro dessa Câmara, tem que ser registrado.

2355
2356

2357 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Desculpe, deixa eu falar uma coisa aqui,
2358 a preocupação do Tadeu está contemplada nos incisos, nos 4 incisos do art. 3º.
2359 Me desculpe, Tadeu, fala lá em intervenção em área de preservação permanente.
2360 Em corte e supressão de vegetação primária e secundária em estágio avançado
2361 bioma Mata Atlântica. Em áreas regulares de rotas, pousio de aves migratórias,
2362 em áreas de ocorrência de espécie ameaçadas de extinção. A sua preocupação
2363 manifestada há pouco está contemplada aqui. Quando ocorrer em uma dessas
2364 áreas não será simplificado, é isso que está dizendo a Resolução.

2365
2366

2367 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT)** – Posso presidente?

2368
2369

2415

2416 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT)** – Só para tranquilizar o
2417 Tadeu, porque a discussão foi e voltou, e ficou parecendo isso mesmo. Primeiro
2418 não está inventando nada o art. 5º de licença única já existia, está aí na proposta
2419 original, não tem ninguém inventando nada. Segundo é porque o quarto estava
2420 dizendo que licenciamento e novos em existentes e precisa de LI e LO, no quarto.
2421 No quinto dizia que precisa de uma só e no sexto que o existente precisava de
2422 instalação, e existente não instala, ele está lá. Então o que estamos tentando fazer
2423 é não ler o quarto, o quinto, e o sexto, tentar uma redação de acordo com o que
2424 estava proposto, era só isso, o que estava proposto, tentando resolver, nomes, LI,
2425 LO, alguns Estados adotam uma licença única, única. Então, tentar acomodar
2426 esse tipo de coisa, aqui não teve nenhuma invenção o art. 5º já existia, estava lá,
2427 estava dizendo que os Estados poderiam, estava escrito aqui, é lima única fase. O
2428 que o Eugênio colocou, e o art. 4º estava equivocado, porque tratava de novos e
2429 existentes, ao mesmo tempo, e depois separava novo num e existente no outro, o
2430 que dava confusão. Essas exigências todas que estão aqui vão ser migradas,
2431 quando é novo, para novos, quando é para existentes, existentes, vão ser
2432 migradas para lá, foi só isso que houve, não houve nenhuma alteração substancial
2433 em absolutamente nada.

2434
2435

2436 **O SR. FERNANDO SILVA SALES (Anamma Centro-Oeste)** – Seguindo até a
2437 lógica que a Paula colocou e a preocupação do Tadeu, eu acho que que quando
2438 fizemos essa junção nós realmente transformamos a exceção na regra, você
2439 colocou a licença única como uma coisa preliminar. Nessa lógica, eu voltaria para
2440 a primeira proposta do Eugênio que seria tirar do § 4º a questão de serem
2441 integrados pelas etapas de licença de instalação e operação, ou seja, retira isso,
2442 segue com os critérios, alterando aí da forma como foi colocado agora, em vez de
2443 requerimento de licença de instalação, em função dos problemas de
2444 nomenclatura, o processo de licenciamento, e aí você regulariza o quarto, e segue
2445 com o quinto e o sexto na mesma lógica que foi previsto inicialmente pela SAC.

2446
2447

2448 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – É uma
2449 alternativa, nós fizemos uma alternativa de tentar dar mais clareza, se ficou mais
2450 confuso, nós voltamos e discutimos.

2451
2452

2453 **O SR. FERNANDO SILVA SALES (Anamma Centro-Oeste)** – Não ficou mais
2454 confuso, mas você inverteu a lógica da norma.

2455
2456

2457 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Em tratar a licença
2458 única como uma exceção. Eu não vejo problema nessa inversão de ordem porque
2459

53

55

2460 tem o poder ali, só que se for usar essa lógica, precisa fazer alguns vários
2461 ajustes, incluir no caput a questão da instalação e operação, tirar a licença de
2462 instalação dali, aí para mim perde o sentido, deixar o que desde que haja
2463 solicitação específica do responsável, porque isso para mim era justamente o que
2464 estava a exceção e precisa tirar a licença de instalação do restante dos incisos e
2465 parágrafo etc., e juntar o que estava no parágrafo da LO fazer uma lista só. É
2466 outra lógica, deixa, mas continua separando o que é novo do que é regularização,
2467 que estava lá no sexto, e continua dizendo quais são os estudos vinculados a
2468 cada um, que aí acho que é o importante do artigo.

2470
2471 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Então, a ausência de um
2472 estudo, uma justificativa elaborada pelo Ibama deveria ter sido apresentada pelo
2473 proponente, quer dizer, o proponente deveria ter solicitado ao Ibama uma
2474 justificativa ambiental para a proposta. Esse documento não existe. Isso eu acho
2475 que está causando e dificulta a elaboração, o aprimoramento da proposta. Do
2476 nosso entender se houvesse a inclusão da LP, no art. 4º, ou no 5º, agora mudou.
2477 No quinto, foi quando eu fiz a pergunta. Então, atendendo agora, explicando a
2478 Adriana, muitas vezes eu tenho levantado a placa, aqui o braço, mas muitos
2479 conselheiros por terem um domínio maior da palavra, às vezes eu fico com o
2480 braço erguido aqui e não consigo falar naquele momento que é para falar, isso
2481 não só nessa reunião, já em várias reuniões onde não existe uma obediência a
2482 esse ritual do direito da palavra, tem que ser dado pelo presidente da mesa. Eu
2483 várias vezes ergui o braço que era para fazer a observação e não pude de fazer,
2484 porque houve uma discussão paralela e isso tira o nosso direito de que nós não
2485 temos, eu não gosto de interferir numa discussão. Quando o Eugênio está
2486 discutindo com outra pessoa, por exemplo, está discutindo, outra pessoa está
2487 discutindo, porque eu já, eu não gosto, porque eu sou um terceiro a estar falando
2488 junto. Então, fica aí a nossa posição em relação a essa questão, eu participei
2489 também na Câmara aqui da edícula, e nós fizemos também uma série de
2490 observações, ela não ficou, já que estão falando, falaram várias vezes em edícula,
2491 eu também tenho o direito de mencionar, foi uma Resolução que não ficou de
2492 acordo com o que nós queríamos, ela não ficou ruim, mas também não ficou boa.
2493 Então, essa também, presidente, eu acho que nós temos que tomar cuidado,
2494 porque aeroporto não é feito em uma área pequena de um lote. Volto a insistir,
2495 aeroportos, geralmente são construídos em áreas que atende mais à aviação,
2496 questão do pouco mais econômico, a segurança, e isso não leva em consideração
2497 a questão ambiental. Então, se estamos favoráveis, à proposta dos aeroportos
2498 regionais, porque o Estado tem sempre privilegiado os aeroportos metropolitanos
2499 de capital, e volto a insistir que houve uma discriminação quanto a aeroportos
2500 de capital, mas de grandes centros urbanos como Joinville que que é muito maior
2501 do que Florianópolis. Então, somos favoráveis sim para que os órgãos
2502 licenciadores estaduais, tenham essa possibilidade, mas é preciso partir daqui
2503 uma coisa, uma proposta que vá contribuir para os técnicos dos Estados darem a
2504 licença adequada, não pode sair daqui uma Resolução que fique meia, porque

56

2505 pode sair do controle ambiental, mas vai enxergar lá na plenária do Conama, e
2506 pessoas que tem muito mais entendimento do que eu, porque sociedade civil,
2507 poderão fazer questionamentos. Eu estou tentando ajudar para que sejam
2508 resolvidos, sair daqui uma proposta sensata. É isso.

2510
2511 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Paula, você pegou o espírito do art. 4º,
2512 tem que alterar o caput dele, a regra e não está invertendo, a regra do
2513 licenciamento é trifásica, o que diz o texto é que poderá, agora esse poderá está
2514 condicionado a ele apresentar todos os estudos, não muda a qualidade ambiental,
2515 você me desculpe, não muda a qualidade ambiental da análise, e a qualidade da
2516 análise, se você fizer um análise, se o empreendedor tem a área, se ele tem o
2517 projeto executivo, porque eu não posso dar as licenças todas? O algo que vem
2518 antes, é a licença trifásica. O que nós estamos querendo dizer é o seguinte, tem
2519 que acabar com a LI e LO, o texto é mais ou menos como Paula falou, você tem
2520 que tirar do texto, nos casos de novos aeroportos regionais de baixo potencial de
2521 impacto ambiental o órgão ambiental poderá em uma única fase atestar a
2522 viabilidade ambiental, aprovar a localização, autorizar a instalação e a operação
2523 desde que haja solicitação específica do responsável, pelo empreendimento, ou
2524 outra questão. E aí você vai dizer o que tem que ser apresentado, é isso
2525 realmente que estamos trabalhando. Outras Resoluções já trouxeram esse fator,
2526 quando eu digo poderá, eu não estou dizendo deverá, se fosse deverá, eu estaria
2527 mudando a lógica, como você fala, agora aqui não, poderá, tem uma regra, a
2528 regra do licenciamento é trifásico, o que está se trazendo de novo é uma regra de
2529 LI, e LO, veja bem, o que tem de novo é a proposta de Resolução original que veio
2530 de LI e LO, a licença única, licença simplificada, um único ato, já existe desde
2531 2000, ela foi introduzida essa modalidade com a crise energética de 2000, desde
2532 lá esses mecanismos vem sendo aperfeiçoados, e repito outras resoluções já
2533 trazem isso, e não são poucas. É um pouco essa que é a questão. Eu entendo
2534 que tem que mudar sim, Paula, o caput porque realmente hoje ele está focado na
2535 questão da LI e LO, mas ele tem que trazer o geral, e trazer de que também um
2536 único ato autoriza localização, instalação e operação. Isso já está na edícula, isso
2537 está na Minha Casa, Minha vida, isso tem uma série de outras resoluções que já
2538 têm esse tipo. E todos os Estados, todos os Estados têm esse expediente, para
2539 vários tipos de atividades, o que está faltando aqui Doutor, o que está faltando
2540 aqui é que com base na natureza, porte e potencial os Estados têm que fazer a
2541 classificação ou o enquadramento também, está faltando isso, que aí eu concordo
2542 com o Tadeu. Uma coisa é o aeroporto que tem mil e metros de pista, que vai
2543 receber um voo por dia, dois voos por dia para quarenta, cinquenta, sessenta
2544 pessoas, e outra coisa é um aeroporto que vai receber tipo de Feira de Santana
2545 que está recebendo voo regular de 15, 20, 30 voos. Tem que colocar em algum
2546 lugar aqui, não sei se no art. 3º ou em algum lugar, que compete ao órgão
2547 licenciador, com base na natureza, porte e percentual, classificar o
2548 empreendimento. É o que dá a 140, inclusive, nós não podemos esquecer o que
2549 diz a 140 nesse aspecto e aí resolve muita da preocupação do Tadeu. Eu

57



2550 concordo com ele. Está faltando esse link para fecharmos a Resolução, o fato de
2551 ele não estar em região metropolitana, não determina, e não está enquadrado em
2552 uma daquelas 4 estações que nós estabelecemos lá atrás, não quer dizer que ele
2553 é baixo potencial, não quer dizer que ele é baixo potencial, não é uma coisa
2554 automática, eu posso ter outras situações muito específicas do Estado, eu posso ter,
2555 por exemplo, um conflito com outros usos da área, eu posso ter um conflito no
2556 meu Estado dependendo da região que for, eu posso ter um conflito com área
2557 úmida do semiárido, que aí nós não vamos deixar nunca, porque é uma área
2558 fundamental para a questão da produção qual e quantitativa de água. Então,
2559 alguns fatores que não são abarcados aqui e também que não dá para trazer para
2560 a Resolução, todos os fatores, que são características regionais, porque senão
2561 nós vamos ter problemas efetivamente nesse negócio.

2563
2564 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/STB)** – Bom, eu
2565 acho que o Eugênio acabou trazendo outros fatores aí para a discussão, mas eu
2566 queria trazer o seguinte encaminhamento, por favor, se alguém quiser mudar,
2567 você muda, traz de volta o art. 4º para onde ele estava, vou começar do começo,
2568 nós vamos pegar o art. 4º como estava anteriormente, um trata de novos, outro
2569 trata de exigentes, outro trata de regularização, essa é a lógica que vertebra a
2570 Resolução. Então, vamos voltar para a lógica inicial, não fomos felizes, na
2571 tentativa de diria simplificar a redação. Então, vamos pegar a lógica anterior, volta
2572 para o quarto como estava antes, o terceiro nós superamos, o terceiro não é
2573 problema, nós conseguimos superar um pouco a questão do anexo I, do possível
2574 engessamento do anexo I, quarto, qual era a ideia da proposta original do art. 4º?
2575 Era tratar dos aeroportos regionais de baixo impacto ambiental. Aí estava terceiro
2576 da Resolução, aqueles aeroportos que têm baixo impacto ambiental estão tratados
2577 no art. 4º. Qual foi o problema? O problema apontado pela Abema, André e
2578 Eugênio, será integrado pelas etapas de instalação e licença de operação.
2579 Operação de fato que não é o conflito, porque todos entendem que haverá que ter
2580 uma licença de operação, e deverá respeitar os termos e prazos a seguir
2581 definidos. Eu tenho um problema com prazo, mas tudo bem. E deverá respeitar os
2582 termos a seguir definidos. O que precisamos para, já passo a palavra para a Paula
2583 e Tadeu. O que precisa para resolver aqui?

2584
2585 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Era só uma questão de
2586 complementação ao que o Eugênio falou, que seria aquilo que apresentamos no
2587 documento no Cipam, não da admissibilidade, mas a questão ambiental, de que
2588 seria categorização que deveria ter sido debatida e apresentada pelo proponente,
2589 isso facilitaria e muito as questões regionais. Um aeroporto de Santa Catarina,
2590 apesar de Eugênio não ser catarinense, morar na Bahia, tem diferença de um
2591 aeroporto na Bahia. Seria a questão da categorização para facilitar, isso eu acho
2592 que deveria ter vindo do Ibama. O nosso grupo, sociedade civil se reuniu, algumas
2593 propostas eu não concordei, mas algumas propostas são pertinentes, eu já

58

2595 comentei isso com a Adriana, algumas propostas não têm muito cabimento,
2596 algumas delas tem cabimento. E essa da categorização que seria de um estudo
2597 com justificativa vindo do Ibama se é competência do Ibama o proponente tinha
2598 que ter apresentado essas justificativa ambiental, para facilitar a discussão aqui na
2599 Câmara Técnica. É isso.

2600
2601 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – O Ibama
2602 nesse caso, ele não, o proponente é a Secretaria da Aviação Civil, o Ibama
2603 simplesmente faz o parecer, assim como o MMA. O licenciamento é
2604 eminentemente estadual, ou municipal em alguns momentos por delegação de
2605 competência, quando eu olho a sua questão que eu estive presente na reunião, e
2606 olho a explanação dada hoje, me parece que toda aquela explicação inicial atende
2607 ao pedido da sociedade civil de uma discriminação, de um detalhamento do
2608 impacto disso na área ambiental. Pelo menos foi assim que eu compreendi a
2609 questão expressão. Você vê que a explanação dada hoje, foi diferente daquela
2610 dada pelo Cipam e a dada hoje complementa a questão ambiental, quais são os
2611 impactos dessa medida e por que dessa medida.

2612
2613 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAs/STB)** – Gente, eu
2614 posso tento abro conduzir a reunião, com a questão do art. 4º? Não consegui
2615 terminar meu raciocínio, me parece que tem três vertebrais que estão colocadas
2616 conflitos, podem estar com conflito ou não 1, licenciamento, o que é
2617 empreendimento aeroporto regional, com relação à baixo impacto de potencial,
2618 está lá em cima o terceiro; o quarto trata, o licenciamento ambiental de aeroporto
2619 regionais de baixo potencial de impacto ambiental, são aqueles lá definidos no art.
2620 3º. Tem o problema que o licenciamento, tem um problema o licenciamento será
2621 integrado por duas fases, instalação e operação. E deverá respeitar os termos e
2622 prazos a seguir definidos. Não consigo ouvir, não consigo raciocinar. Então qual é
2623 o problema aqui? Se o problema que eu disser não for verdadeiro, acusa o
2624 problema. O problema levantado pela Abema é com relação à licença de
2625 instalação, porque há situações em que a licença poderá ser, inclusive única. Com
2626 relação à licença de operação, me parece que houve consenso, ela deverá existir,
2627 tanto para novos empreendimentos, como aeroportos existentes, ela é parte final
2628 do processo de licenciamento. Esse é o problema, por que esse artigo não
2629 avança? O que tem de errado nesse artigo?

2630
2631 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – O Conama
2632 já definiu, licenciamentos antigos de ferrovias, por exemplo, em que já existiam as
2633 ferrovias e tinha muito de regularização, naquele momento se optou exatamente
2634 pelo que está aí, que pode ser dada em um único momento a licença de
2635 instalação e operação. Eu só estou fazendo esse parêntese, Eugênio, para dizer

59

2639 que isso aí conceitualmente não tem problema nenhum, o Conama já fez essa
2640 opção.
2641
2642
2643 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – A questão
2644 da necessidade da licença está em outro artigo, você não vai perder o
2645 encaminhamento da discussão da licença única, porque ela está lá no art. 6º,
2646 salvo engano. O que tentamos... 5º. O que tentamos foi num primeiro momento
2647 achando que isso não tinha como resolver do ponto de vista redacional, vamos
2648 colar o quarto no quinto e ver se resolve os dois ao mesmo tempo, me parece que
2649 não é o caminho correto, quebra o princípio da resolução, fica mais truncado
2650 ainda. Então no art. 4º, qual é o problema? É a palavra licença de instalação?
2651
2652
2653 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Posso falar? Eu vou voltar, já que a
2654 referência, inclusive do colega do Ministério da Saúde foi essa, a tentar resolver a
2655 redação do art. 4º, a minha opinião, aí teria que dá uma melhorada, mas o
2656 seguinte, o licenciamento ambiental de atividades de aeroportos regionais de
2657 baixo potencial de impacto ambiental, de que trata o art. 3º, deverá respeitar os
2658 termos e os prazos seguir definidos, só isso. Ele vai dizer quais são os termos,
2659 quais são os estudos básicos e tal, tira LI e LO, tira tudo isso aí, ele não trata de
2660 licença, ele vai tratar no quinto e no sexto os tipos de licença, se vai ser trifásica,
2661 se vai ser bifásica, se vai ser única, se vai, e tal, é lá que ele vai tratar
2662 especificamente. Então, volto à redação que eu tentei dá lá atrás. Tirando só, será
2663 integrado pelas etapas de licença de operação e licença de operação. Tira fora
2664 isso, em minha opinião, e melhora um pouquinho a redação dos incisos porque
2665 daí estão falando de LI, coloca geral, o requerimento de licença deverá ser
2666 instruído com. É isso. Aí depois você vai pegar, quando você vai tratar... Pessoal,
2667 depois quando você vai tratar de regularização, você vai dizer, obviamente,
2668 Adriana, se o aeroporto está em fase de instalação, eu posso regularizar LI. É
2669 obviamente que você regulariza o empreendimento na fase em que ele está, se
2670 ele está só sendo instalado e ele não está operando não vai ser uma licença de
2671 operação, não tem que entrar nesse nível de detalhe aqui, porque se não nós não
2672 saímos do chão. Eu tenho um conceito de regularização, a regularização é na fase
2673 em que ele se encontra. Ponto. A outra questão que eu vou insistir, eu tenho um
2674 almoço com a presidenta do Ibama, eu vou ter que me retirar, que está marcado
2675 para eu não atrasar muito a volta à tarde, mas é o seguinte, a outra questão que
2676 eu insisto, mas aí resolve-se na redação do art. 5º, como já está, que pode ser um
2677 único ato autorizativo para LP, LI, e LO, uma licença única. Eu insisto nisso, não é
2678 só para LP, LI, um único ato, LP, LI e LO, nós já trabalhamos isso nos Estados,
2679 isso vai depender do corte que os Estados dão. E feito isso para mim está
2680 resolvido o problema, não tem crise com relação ao mérito, tem a forma desse
2681 negócio aqui.
2682
2683

2684 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT)** – Eu só insisto que o
2685 Eugênio tem razão porque nós estamos falando de novos e existentes em várias
2686 fases, tem horas que só precisa de LI, tem hora que só precisa de LO, tem hora
2687 que precisa das duas, e não importa se em uma fase, eu estou falando do ato, de
2688 analisar a instalação, analisar a operação. Tem horas que só precisa de analisar a
2689 operação, porque a instalação já está lá, não tem que analisar nada, tem hora que
2690 só precisa de analisar a instalação, tem hora que é parte. Então o que está
2691 atrapalhando o art. 4º que deu toda essa confusão é estar licença LI, e LO, tira LI,
2692 e LO, para o processo do licenciamento, tem que respeitar os seguintes prazos e
2693 diretrizes, dois pontos e ficam os incisos e os parágrafos do mesmo jeito, porque
2694 se não vamos sair desse impasse, porque na hora que chegar no art. 5º volta a
2695 discussão da LI, LO, quando vai chegar lá não art. 6º, volta de novo a mesma
2696 discussão, ele fica incoerente com o que está escrito no quarto, se deixarmos LI e
2697 LO. Tanto que tem um comentário meu feito a respeito disso, nesse sentido, eu
2698 não estava entendendo nada, porque a sensação que se tem é que vai e volta.

2701 **A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA)** – Eu acho que a Patrícia resumiu uma
2702 coisa que é importante, nesse momento nós não estamos falando que vamos ter
2703 que fazer um LI, para empreendimento que já esteja lá e que não precisa de
2704 ampliação. Então, essa coisa está errada, porque ele está remetendo a ter uma LI
2705 e uma LO. Isso aí é um ponto que podemos eliminar, eu concordo com isso, na
2706 hora que você coloca que é LI e LO para os existentes, mesmo de baixo impacto,
2707 você está dizendo: olha, aqui pronto, só falta regularizar, só falta uma licença de
2708 operação. Então, você está dizendo que vai ter que ter uma LI, isso é incoerente.
2709 Agora as outras situações, podem ser que impliquem em LI e LO, sendo que a LI,
2710 diferentemente do que eu ouvi aqui, a LI incorpora a LP, e não a LI junto com a
2711 LO, é LP que sai junto numa coisa. Então, só para... Então, eu acho o que
2712 caminho é mais ou menos por aí.

2715 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Eu vou
2716 fechar as inscrições, vou encaminhar para o intervalo do almoço, e tomara que o
2717 almoço gere o bom senso, porque senão realmente não vamos conseguir sair
2718 desse impasse, estava indo bem até o terceiro. Já chegamos a redação final?
2719 Mais alguém contestou?

2721 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – É a mesma redação que eu fiz antes de
2722 juntar os dois.

2724 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Tem que
2725 ter tempo para fazer uma coisa só, sou chefe do Serviço Florestal brasileiro, estou
2726 cuidando de aeródromos regionais. O art. 4º fica como?
2727
2728

60

2729
2730 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – A proposta é: o licenciamento ambiental
2731 de atividades aeroportos regionais de baixo potencial de impacto.
2732
2733
2734 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Isso está
2735 aprovado? Ótimo.
2736
2737
2738 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Porque ninguém questionou, o
2739 licenciamento ambiental de atividades de aeroportos regionais de baixo potencial
2740 de impacto ambiental, será integrado pelas etapas, desculpe, deverá respeitar os
2741 termos e os prazos a seguir definidos, ponto.
2742
2743
2744 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Vai ter o
2745 prazo?
2746
2747
2748 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Aí vamos ver os incisos, estamos
2749 discutindo o caput. Eu para mim pode tirar, eu sou contra, ela que me convenceu
2750 na entrada que tinha que ter prazo, eu queria tirar prazo de manhã já.
2751
2752
2753 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Então
2754 vamos discutir depois do almoço nós discutimos o prazo. Só fechar aqui, o art. 4º
2755 fica o licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo potencial de
2756 impacto ambiental, de que trata o art. 3º deverá respeitar os termos, os prazos
2757 ficam sub judice depois vemos quando ler os artigos, seguir definidos. A diferença
2758 é que vocês tiraram lá pelas etapas e licença de instalação e a licença de
2759 operação, não é isso? Val ser tratado requerimento, licença dos parágrafos. Ok.
2760 Vamos suspender, são 13h00, vamos voltar 14h00 em ponto? Acha que uma
2761 hora é pouco para o almoço? Porque se efetivamente não avançarmos nessa
2762 Resolução do dia de hoje, vai gerar uma extraordinária, da extraordinária é custo,
2763 nós estamos numa fase que não temos recursos, está difícil para todo mundo.
2764 Vamos começar.
2765
2766
2767 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Só deixar
2768 claro, será extraordinária dia 09, semana que vem, se não aprovamos hoje.
2769
2770
2771 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – É ruim
2772 para todo mundo. Vamos voltar às 14h00. Eu vou até ficar por aqui, porque uma
2773 hora para mim, vou ficar por aqui, uma hora.

62

2774
2775
2776 *(Intervalo para o almoço).*
2777
2778
2779 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Deu a
2780 resposta, já está aprovada a proposta, o licenciamento ambiental de aeroportos
2781 regionais de baixo potencial de impacto ambiental de que trata o Art. 3º deverá
2782 respeitar os termos e os prazos a seguir definidos. Prazos, foi uma anotação que
2783 nós colocamos para poder ver como continua. Então, tem § 1º. O requerimento da
2784 licença de instalação deverá ser instruído com, dois pontos, é porque tem dois
2785 pontos demais, não é? Então, aqui está aparecendo dois pontos, dois pontos,
2786 entendeu Patrícia, com, nós temos que arrumar, ponto final. O processo de
2787 licenciamento, dois pontos, Inciso I, estudo preliminar contendo a localização da
2788 inscrição.
2789
2790 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*
2791
2792
2793
2794
2795 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Vamos
2796 tentar o inverso. O licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo
2797 potencial de impacto ambiental de que trata o Art. 3º deverá respeitar os termos e
2798 os prazos, porque o requerimento tem uma parte, juntar um com outro, porque
2799 uma fala que deve seguir vários termos e prazos definidos, e o outro fala que o
2800 requerimento deverá do inciso I ao inciso 7, salvo engano. Porque ali nós não
2801 falamos no caput só do requerimento, nós falamos do licenciamento, o
2802 licenciamento tem vários termos além do requerimento, então, acho que tem de
2803 ficar separado mesmo. O processo de licenciamento ambiental, não sei se coloca
2804 isso, está redundante, deverá ser instruído com, aí vem o requerimento, com: 1 –
2805 Estudo ambiental contendo no mínimo a localização da inscrição e planta da
2806 situação existente e das atividades a serem executadas, bem como a respectiva
2807 anotação de responsabilidade técnica. 2 - Relatório Ambiental Simplificado – RAS,
2808 e Plante Cultura Ambiental – PCA, elaborados em conformidade com os anexos 2
2809 e 4 dessa Resolução. Essa remissão está correta, não é? Documentos,
2810 autorizações e outorgas legalmente exigidas conforme o caso, por força de
2811 normas federais, estaduais e municipais, inclusive, urbanísticas. 4 – Requerimento
2812 de autorização de supressão de vegetação quando couber e manifestação da
2813 Prefeitura Municipal quantos os impactos ao adensamento profissional,
2814 equipamentos urbanos e comunitários, uso e ocupação do solo, geração de tráfego
2815 e demanda por transporte público, paisagem urbana e patrimônio natural e
2816 cultural, podendo para tanto, solicitar elaboração de estudo de impacto e
2817 vizinhança nos termos do Art. 37, também 10527/2001. Comentários da Bahia.
2818

61

63

2819 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Antes dos comentários
2820 da Bahia, nós temos que trazer para cá também, o § 3º, que é outra coisa que é
2821 preciso, sem identificar que é Licença de Operação, trazer o plano de controle
2822 PCA, que é o outro, o processo de licenciamento vai para a área de estudo e o
2823 plano de controle ambiental, isso nos seus momentos certos.
2824

2825
2826 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Está no
2827 Inciso II, está o RAD e o PCA.
2828

2829
2830 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Está bom, porque
2831 repete. Desculpe. Mas é porque nós estamos falando dos dois, ali é novo e
2832 regularização. São os dois. Ok. Entendi. Comentários da Bahia.
2833

2834
2835 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (SFB) - A manifestação da Prefeitura
2836 Municipal está vinculada ao uso e ocupação do solo, avaliar a exigência de
2837 informações requeridas para não obstaculizar o processo. Em discussão. Eu
2838 entendo que sim. Nós estamos naquela lógica de vertebração.
2839

2840
2841 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT) – Vai ser instruído dessa
2842 forma, do jeito que está aqui, o que couber é onde couber, é necessário tudo o
2843 tempo todo, é o que couber onde couber ele vai ter instruído como RCA, PCA,
2844 estudos prévios e que cada um vai aparecer no momento que couber.
2845

2846
2847 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Mateus,
2848 está satisfeito ou não? Então, nós vamos deixar essa questão da Prefeitura.
2849

2850
2851 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Se eu entendi o
2852 comentário da Bahia, pena que o Eugênio não está aqui, ele está propondo
2853 restringir a manifestação da prefeitura só a questão de uso e ocupação do solo,
2854 mas, eu não entendo que esteja acessível, acho que tem alguns aspectos que são
2855 importantes a prefeitura se manifestar do ponto de vista de vizinhança, e outras
2856 informações desse tipo.
2857

2858
2859 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – Só um esclarecimento,
2860 o ponto que o Eugênio colocou, é um ponto que tínhamos refletido no Rio
2861 também, as vezes é muito difícil obter do Município a informação do uso ou a
2862 conformidade com uso e ocupação do solo, as vezes cinco certidões demoram
2863 meses, mais de um ano até, boa parte dos processos de licenciamento ficam

64

2864 parados aguardando a certidão, a manifestação do município. Então, o ponto que
2865 o Eugênio colocou, além da certidão pedir mais uma série de manifestações, pode
2866 criar um obstáculo, em que pese já ter uma referência legal que foi colocada
2867 nesse inciso. Então, na medida em que esse licenciamento estadual, e pode ser
2868 até municipal, caracterizado aí um impacto do local do empreendimento a
2869 atividade. Senão seria melhor seguir como está na 237, apenas a manifestação no
2870 município quanto ao uso e ocupação do solo, em vez de trazer mais questões,
2871 onde o município tenha que se manifestar, que nós sabemos que não é, salvo
2872 exceções, não é algo trivial, e em geral, demora bastante.
2873

2874
2875 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Em
2876 discussão.
2877

2878
2879 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Entendo o ponto do
2880 André, e tenho que concordar que alguns municípios podem ter bastante
2881 dificuldade de fazer essa análise, mas por outro lado, eu acho que têm aspectos
2882 importantes que o município pode levantar e que pode passar despercebido pelo
2883 licenciamento ambiental na esfera estadual, se for caso, algumas coisas
2884 específicas sobre patrimônio natural, então, estou tentando pensar aqui se existe
2885 uma possibilidade de redação, que consiga contemplar as duas coisas.
2886

(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)

2887
2888
2889
2890
2891 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Qual é a proposta
2892 objetivamente? É excluir esse inciso ou é uma nova redação?
2893

2894
2895 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – A proposta seria única
2896 e simplesmente quanto à conformidade do uso e ocupação do solo, só, porque
2897 abrange tudo. Quanto à conformidade, eu colocaria a redação que está até na
2898 237, quanto à conformidade o uso e a ocupação do solo.
2899

2900
2901 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Eu acho que essa,
2902 pegando o gancho da questão do plano diretor, a citação da Lei do Estatuto da
2903 Cidade, seria interessante, já que fala de parque da vizinhança, eu gostaria que o
2904 presidente registrasse o documento que nós entregamos para ele, e se possível a
2905 leitura.
2906

2907



65

2908 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Essa
2909 discussão, Tadeu, eu vou fazer a redação do documento que você me
2910 encaminhava, eu só queria que a Mariana falasse um pouco.
2911

2912
2913 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – É só um esclarecimento em relação, eu
2914 acredito, eu entendi porque isso foi colocado nesse item, uma extrapolação da
2915 manifestação da Prefeitura, porque algumas obras que são licenciadas, elas
2916 necessitam de uma infraestrutura que não necessariamente vai estar no processo
2917 de licenciamento, por exemplo nesse caso o aeroporto, as vezes ele precisa de
2918 uma via de acesso, ele pode atrair população, e, isso, não vai ser tratado dentro
2919 do licenciamento, e isso pode ser gerado questionamento por parte de Ministério
2920 Público, isso acontece muito em outros processos de licenciamento, por isso, eu
2921 acho que isso foi trazido para tentar deixar a Prefeitura manifestar sobre o que é a
2922 respeito dela, o que vai impactar a ela. Isso pode, como você colocou, pode
2923 atrasar um processo de licenciamento, mas também pode agilizar, nós temos
2924 exemplos de processos por exemplo de licenciamentos de portos, que as vezes
2925 não tem acesso ao porto, e, aí, o porto para, o licenciamento par, porque ninguém
2926 perguntou se a Prefeitura tem condições ou se condição de operar sem via de
2927 acesso, eu entendo dessa forma.
2928

2929
2930 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – Mas no caso do alto
2931 impacto, vai ter o estudo ambiental que vai trazer essas respostas, aqui está
2932 colocando que a Prefeitura tem que elaborar, tem que atestar, eu não sei se a na
2933 prática é a prefeitura, ou o estudo de impacto ambiental, ou o estudo ambiental
2934 que vai apontar questões referentes ao tráfego, e tudo mais.
2935

2936
2937 A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – É que na verdade, o importante aqui, é
2938 o uso e ocupação do solo pela Prefeitura, eu acho que já existe uma lei de estudo
2939 de impacto de vizinhança, mas também tenho dúvida se isso não vai atrasar mais
2940 ainda. O que você está preocupado, eu também concordo, é uso e ocupação do
2941 solo, mas se existe uma lei maior, é claro que a prefeitura já vai ter que olhar a lei
2942 maior.
2943

2944
2945 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu vou
2946 deixar a Paula pensar um pouquinho, enquanto isso eu vou ler o documento do
2947 Tadeu, que acho que a Paula, como é da Anamma, poderia nos ajudar a sair
2948 desse impasse. É um novo documento, que vai ser dirigido ao D-Conama, ele
2949 dirigiu a Câmara Técnica de Controle Ambiental, eu peço licença aos senhores,
2950 pelo Regimento, ele pediu que eu fizesse a leitura completa do documento.
2951 Mediante o cumprimento dos ritos regimentais necessários para solicitação e
2952 pertinência do Cipam da proposta em questão da Aviação Civil, em que estava de

66

2953 acordo conforme a presidência, sua aprovação no dia 29 de maio, repassamos
2954 preocupações manifestadas no documento, devidamente protocolado e distribuído
2955 na mencionada reunião. Conforme solicitação manifestado no período da manhã,
2956 insistimos na falta de uma justificativa que atenda as exigências que nos impede
2957 de analisar proposta a luz das obrigações que nos são impostas pelo Regimento
2958 Interno, fez saltar aos nossos olhos outro erro, que é justamente a solicitação ao
2959 plenário de tramitação de urgência de proposta, que não havia sido admitida ainda
2960 pelo Cipam, porém já aprovada no dia 20. Aproveitamos para registrar a
2961 solicitação a Secretaria-Executiva para que corrija a falha da ausência de
2962 justificativa junto ao Cipam, o mais rápido possível, e esclareça por meio de nota
2963 ao Plenário sobre o equívoco cometido ao permitir que tal requerimento e
2964 tramitação em regime de urgência, fosse acatado pela mesa diretora dos trabalhos
2965 da Reunião Nº 117 deliberado pelo Plenário, por motivo de falta de justificativa do
2966 proponente e do parecer do Ibama, e do parecer do Ibama recomendar uma
2967 decisão inadequada inicialmente ao Cipam, e, agora, consequentemente à
2968 Câmara Técnica Ambiental, e não ter feito a análise exaustiva dos vários aspectos
2969 incongruentes da proposta, solicitamos o que se segue: 1 – contrários aos ritos
2970 processuais e ao consentimento do Ibama para os novos aeroportos regionais,
2971 cuja categorização e características são desconhecidas, posso operar antes de
2972 receber MO. Solicitamos aos membros da Câmara Técnica Cultura Ambiental, que
2973 aprove requerimento da presidência para que requerer ao Ibama, revisão do seu
2974 parecer por instância superior, e que o parecer seja ampliado para avaliar todas as
2975 dimensões conceituais da proposta, não apenas parte dela. 2 – solicitamos
2976 também à presidência da Câmara Técnica Cultura Ambiental que providencie aos
2977 pareceres da área de conservação e da biodiversidade de flora do ICMBio,
2978 departamento de licenciamento ambiental, de gestão territorial dos recursos
2979 hídricos, segurança química e gestão de resíduos, sobre diversos aspectos
2980 abordados e não abordados na proposta, e sobre o qual os temas incidem,
2981 lembrando que todos esses departamentos e órgãos são preparados para assistir
2982 tecnicamente os colegiados na sua atuação, conforme estrutura regimental do
2983 MMA. 3 – solicitamos que o parecer jurídico acompanhe o parecer do Ibama,
2984 também seja revisado, complementado e ampliado para abranger todas as
2985 dimensões conceituais da proposta, e garanta segurança jurídica à decisão dos
2986 membros da CTCA. 4 – os pareceres serão publicados e entregues aos
2987 proponentes, para que este reafirma a proposta e rerepresente à CTCA, seguindo as
2988 recomendações de críticos dos pareceres solicitados. Eu entendo que é
2989 extemporâneo o pedido, o pedido foi recebido por nós, eu vou pedir, Tadeu, que a
2990 Adriana, que está ausente, está resolvendo um problema Conama, ela, no seu
2991 retorno, faça uma avaliação rápida de qual encaminhamento tem que fazer com
2992 relação a isso, e vamos dando andamento.
2993

2994 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Tem uma proposta,
2995 Deusdará, não sei se atende, mas poderíamos colocar a manifestação da
2996 prefeitura municipal, quanto aos impactos relativos ao uso e ocupação do solo, e
2997

67

2998 outros aspectos de âmbito local, quando couber. Pensando um pouco, eu acho
2999 que os outros aspectos que estão aí, bem ou mal, alguns vão fazer parte do
3000 estudo, e existe a prerrogativa do município se manifestar pela 140, e ele vai
3001 saber da existência do empreendimento necessário, porque foi obrigado a se
3002 manifestar quanto ao uso e ocupação do solo. Então, em tese, ele teria
3003 oportunidade de se manifestar.

3004
3005
3006 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) – Já pode se**
3007 **manifestar no processo. Vamos fazer a redação. Mariana.**
3008
3009

3010 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) –** Mas eu sugeriria
3011 ainda retirar os relativos ao adensamento populacional, equipamentos urbanos e
3012 comunitários, deixar só relativos ao uso e ocupação do solo, e outros aspectos de
3013 âmbito local, quando couber. Uso e ocupação do solo sempre cabe, tem uma
3014 dúvida de redação. Estávamos pensando aqui, Eugênio, em cima do comentário
3015 que veio da Bahia, de estar criando outros tipos de manifestação do município
3016 além do uso e ocupação do solo, a ponderação que eu fiz, era de que entendo
3017 que a princípio essa seria a primeira obrigação do município, mas que podem
3018 haver interesse do município em se manifestar em relação a esses outros
3019 aspectos e pertinência em alguns casos, algumas questões de vizinhança, que
3020 não necessariamente vão ser avaliadas no âmbito do licenciamento, eu confesso
3021 que esses outros aspectos não é a redação que me deixa mais confortável, mas
3022 foi o que eu consegui pensar agora.
3023
3024

3025 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) –** Eu acho que essas expressões "outros",
3026 quando couber, isso aí em resoluções que normalizam o licenciamento é o caos,
3027 porque aí cabe tudo, daqui a pouco o Ministério Público diz que você tem que se
3028 manifestar sobre não sei o quê, e que faz parte do estudo do impacto ambiental, e
3029 que é competência do órgão que licencia, eu, na minha opinião, deixaria "uso e
3030 ocupação do solo", como normalmente é o que tem sido feito até hoje, e havendo
3031 necessidade, na manifestação de uso e ocupação de solo, a prefeitura manifesta-
3032 se no parecer.
3033
3034

3035 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) –** Eu tenho uma
3036 preocupação que é se um de lado cabe tudo, de outro, nós podemos excluir
3037 situações importantes, uma unidade municipal, por exemplo.
3038
3039

3040 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) –** Mas isso já está regrado, isso já tem
3041 normas, já tem legislação, que rega esse tipo de coisa, a relação com unidade de
3042 conservação, nós temos regras muito próprias, tem que ver se tem impactos

68

3088 Ministério Público exigiu alternativa locacional, porque diz que está escrito na Lei.
3089 E o processo tem discussão de ampliação de ponte. Por mais que você
3090 argumentasse na forma de engenharia é física, que era impossível, ele tirava a Lei
3091 do bolso e dizia que estava escrito que tinha que ter. Nós, às vezes, ficamos um
3092 pouco com receio de escrever coisas, que depois sirva de empecilho, porque um
3093 País que não planeja o licenciamento ambiental, virou o salvador da pátria de tudo
3094 quanto é coisa que me incomoda, que eu não aceito, que eu não gosto.

3095
3096 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) –** Paula, e se nós colocássemos
3097 manifestação prévia? Porque, na verdade, tanto o Ibama quanto os órgãos
3098 estaduais de meio ambiente, a manifestação em conformidade com a Lei de Uso e
3099 Ocupação do Solo, Plano Diretor, enfim, ela é prévia ao processo de
3100 licenciamento, é um dos documentos prévios, essa manifestação é prévia. Como é
3101 prévia, Paula, no momento em que você se manifesta sobre anuência, você
3102 levanta todas as questões que acha que o município tem que acompanhar, porque
3103 se você manifestasse no final, eu concordo com você. Mas, inicialmente é o
3104 seguinte, você vai manifestar-se porque o órgão que vai licenciar, vai dizer para a
3105 Prefeitura: estou querendo colocar o meu empreendimento na localidade X, entre
3106 o rio A e o rio B, na montanha Y. A prefeitura vai dizer: para aí, mas eu tenho uma
3107 unidade de conservação próxima. Então, quando você faz a manifestação da
3108 prefeitura, já tem que apurar: quero acompanhar isso e aquilo. Porque ela é prévia
3109 ao licenciamento ambiental, repito: como está aqui agora no texto já esclarecido, é
3110 um documento prévio. Então, a prefeitura tem que obviamente ao avaliar essa
3111 demanda, já identificar todas as facetas relacionadas ao empreendimento, eu
3112 manteria a ideia, porque o meu problema é se vocês fizerem mais coisas, o meu
3113 problema é esse negócio aberto que cabe tudo, cabe o aeroporto, o porto, o céu, a
3114 terra, e não é o município, é o resto. Além das prefeituras também que acham que
3115 tem que pegar um empreendimento desse para resolver o problema da escola,
3116 resolver o problema do hospital, resolver o problema da drenagem urbana,
3117 resolver o problema da segurança pública, além de tudo isso que tem. .

3118
3119
3120 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) –** Eu
3121 concordo com parte do que está sendo colocado aqui, que é essa questão de
3122 quando couber de outros, realmente fica bem frágil em relação a interpretações.
3123
3124
3125

3126 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) –** Eu concordo com
3127 isso, tanto é que eu disse que não era a redação que me deixava mais
3128 confortável, mas eu acho que queria tentar fazer agora, era olhar no anexo dos
3129 requisitos para o estudo, porque eu acho que esses aspectos que estamos tirando
3130 da manifestação municipal, são aspectos importantes de serem avaliados, para
3131 ver se por acaso estariam contemplados no estudo, e claro que o órgão ambiental
3132 licenciador teria condições de pedir algum esclarecimento, alguma coisa para o

70

3043 diretos, tem que pedir inclusive anuência, aí, seria anuência específica, que não
3044 tem haver, que é uma outra anuência, que é a gestora da unidade de
3045 conservação.
3046
3047

3048 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) –** Eu entendo e
3049 concordo, mas a questão não é a manifestação do gestor da unidade de
3050 conservação, estávamos falando aqui da prática disso, o André estava colocando,
3051 se não foi o que você disse, me corrija, mas que em tese, o município poderia se
3052 manifestar sobre tudo isso, mas que na prática, muitas vezes, os municípios tem
3053 dificuldade, etc., em tese, todos precisariam ouvir o órgão gestor da unidade de
3054 conservação, mas as unidades de conservação municipais são muitas vezes até
3055 ignoradas nos estudos de licenciamento. Então, só estou tentando adequar à
3056 realidade ao que podemos colocar, mas como eu falei, a princípio não tinha uma
3057 proposta de redação para esse inciso, estou discutindo em cima do comentário
3058 que veio da Bahia.
3059
3060

3061 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) –** Eu pararia uso e ocupação do solo,
3062 porque o outro dá uma abertura muito grande, que só vai causar, vai abrir muito,
3063 podendo levar, inclusive a judicialização, eu acho que não dá.
3064
3065

3066 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) –** Deixa-me
3067 fazer uma pergunta de quem não entende do assunto. O fato de colocar isso, eu
3068 entendi um pouco do que você falou, Paula, independente de deixar tudo explícito
3069 como está aí, a qualquer momento pela LC140, a prefeitura municipal pode avocar
3070 e fazer até mais.
3071
3072

3073 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) –** Pode, de maneira
3074 não vinculante, que no meu entendimento é uma coisa que está um pouco
3075 contraditória em relação ao que previa a 237 anteriormente, mas acho que não é o
3076 caso de discutir isso agora. Mas, o município pode se manifestar, o município, ou
3077 qualquer outro ente que tenha interesse.
3078
3079

3080 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) –**
3081 Continuamos em discussão. Gostaria de procurar o consenso, se eventualmente
3082 não conseguirmos o consenso, nós vamos ter que partir para a votação.
3083
3084

3085 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) –** O ruim da Norma escrita,
3086 eu vou lembrar de um caso, que vocês não vão acreditar, mas é pura verdade, eu,
3087 em um processo de discussão de licenciamento de uma ampliação de ponte, o

69

3133 município, se fosse o caso, só queria ver se ele aparece aqui alguma coisa nesse
3134 sentido. .
3135
3136

3137 **A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) –** Só para lembrar que essa declaração
3138 da prefeitura, ela só fala de uso e ocupação do solo na 237, então, já é usado, nós
3139 já temos um balizamento, nós estamos pedindo um plus, e realmente deixando
3140 aberto, na 237, ela já se refere, é importante a manifestação do uso e ocupação
3141 do solo, o intuito, inclusive é evitar que tenha um planejamento explícito para
3142 aquela área, e que você esteja interrompendo um planejamento futuro, isso aqui
3143 vai ter uma escola, e você esteja uma coisa.
3144
3145

3146 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) –** A 237 fala da
3147 manifestação do órgão ambiental municipal, que acho que vai até contra a lógica
3148 de licenciar em uma única esfera, mas de qualquer forma, tem aspectos de âmbito
3149 locais, que são importantes serem considerados.
3150
3151

3152 **O SR. FERNANDO SILVA SALES (Anamma Centro-Oeste) –** Só fazendo uma
3153 verificação aqui na 237, em relação a questão do município, ele aborda essa
3154 questão do uso e ocupação do solo, bem como a autorização para supressão da
3155 vegetação e outorga para o uso da água, e lá no § 2º coloca assim que também
3156 poderá formular novo pedido de complementação, nesse caso específico, nós
3157 poderíamos colocar na seguinte sugestão, de especificar a redação proposta pela
3158 Bahia, quanto questão somente do uso e ocupação do solo, bem como demais
3159 complementações específicas quanto ao município, porque aí você não abre esse
3160 questionamento por parte do Ministério Público, que é o que muitas vezes
3161 deparamos nas questões localizadas.
3162
3163

3164 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) –** Em
3165 discussão, a proposta seria que ao invés de ficar outros aspectos, ainda continua
3166 genérico, mas pelo menos ele amarra um pouco, que seria a ocupação do solo e
3167 aspectos específicos definidos pelo município, é isso Fernando?
3168
3169

3170 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) –** A minha proposta
3171 original é outros aspectos de âmbito local, mas ainda assim fica...
3172
3173

3174 **O SR. FERNANDO SILVA SALES (Anamma Centro-Oeste) –** "E outros pedidos
3175 de complementação".
3176
3177

71

3178 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – “E outros
3179 pedidos de complementação”. Continua o “outros” aí, que incomoda.
3180
3181

3182 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Todos os aspectos associados a
3183 licenciamento são de interesse local. Eu vou insistir, de como é uma manifestação
3184 prévia, quando o município é consultado, se não tem nada de incompatível com a
3185 legislação local, ele tem que se manifestar sobre tudo. Então, essa manifestação,
3186 é em relação ao Plano Diretor, o plano de desenvolvimento urbano, lei de uso e
3187 ocupação do solo, lei de parcelamento de solo sobre tudo. É fundamental, isso é
3188 feito hoje, o tempo todo é feito assim, não tem nada de novo, e sempre foi, é
3189 dessa forma.
3190

3192 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Vamos
3193 deixar o espaço de discussão, senão nós eventualmente vamos ter que levar para
3194 votação. Daquela caracterização, Paula, você conseguiu ver alguma coisa?
3195
3196

3197 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Consegui olhar, ele
3198 trata de vias de acesso e condições de tráfego, e trata de população e densidade
3199 de ocupação, que eu acho que já supre uma parte disso. Que a minha
3200 preocupação talvez seja com a questão de aspectos de vizinhança, mas por outro
3201 lado também, nós já temos a Lei que dá o regramento, então, quando precisar vai
3202 ter que ser feito o EIV de qualquer forma. Geração de tráfego, vias de acesso e
3203 condições de tráfego, já fala. Deusdará, acompanho aqui, mais um pouco para
3204 frente, na identificação e avaliação de impactos ambientais do estudo, ele fala das
3205 interferências na infraestrutura existente de água e energia, na infraestrutura
3206 existente de educação, transporte, saúde e lazer, eu acho que isso já engloba
3207 mais alguns aspectos que estavam aí. Eu acho que podemos manter a proposta,
3208 tirando a última parte ali que não diz nada.
3209
3210

3211 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu acho
3212 muito sensato. Eu acho que o estudo vai contemplar. Vamos parar ali em uso e
3213 ocupação do solo. Ok? Então, tira esse aí, por favor. Agora, tem uma proposta de
3214 diretoria.
3215
3216

3217 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Pessoal, não
3218 vamos deixar ali só que a proposta foi da ANANMA Sudeste, porque eu abri mão
3219 de um monte de coisas e virei a dona da proposta.
3220
3221

3222 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu direi que foi da Paula, não é nem da
3223 região Sudeste.
3224
3225

3226 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Coloca
3227 proposta Anamma, Abema, CNT, coloca todos, a proposta é da Câmara Técnica.
3228 Agora, aquela sugestão do Ministério do Meio Ambiente, um novo inciso, inclusão
3229 do inciso de análise de risco, conforme previsto no Art. 2º da Resolução Conama
3230 Nº 237, eu acho que análise de risco cabe uma discussão, importante agora, a
3231 minha preocupação, porque eu fui informado, é com essa revisão da 237 de 97.
3232 Estou entendendo que é conforme está no Art. 2º da Resolução Conama. Você
3233 podia ler o Art. 2º da Resolução Conama?
3234
3235

3236 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – O Art. 2º é: A localização,
3237 construção, instalação, ampliação, modificação e operação de empreendimentos e
3238 atividades utilizadoras de recursos ambientais consideradas efetiva ou
3239 potencialmente poluidoras, bem como os empreendimentos capazes, sob
3240 qualquer forma, de causar degradação ambiental, dependerão de prévio
3241 licenciamento do órgão ambiental competente, sem prejuízo de outras licenças.
3242 Aí, o § 1º não fala nada relacionado a riscos, e 2º – Caberá ao órgão ambiental
3243 competente definir os critérios de exigibilidade, o detalhamento e a
3244 complementação do Anexo 1, levando em consideração as especificidades, os
3245 riscos ambientais, o porte e outras características do empreendimento ou
3246 atividade. Considerando esse texto aqui, na verdade, o que eu entendo que ele
3247 está falando, é que você tem que considerar o porte, o risco, para classificar o
3248 licenciamento, e não fazer uma análise de risco.
3249
3250

3251 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Entendi.
3252 Mariana e André o que vocês acham?
3253
3254

3255 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Ela faz parte, como se fosse uma
3256 condicionante, na verdade, a análise de risco, ela vai subsidiar um programa de
3257 gerenciamento de risco, que é uma condicionante para a execução de programa
3258 ambiental ou qualquer outro. Então, vai do órgão licenciador, eu acredito, não sei
3259 se precisa estar especificado. Assim como vai precisar de um programa de
3260 qualidade de água, eventualmente, vai precisar de um programa de
3261 gerenciamento de risco.
3262
3263

3264 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – E analisando o termo como está aqui, a
3265 análise preliminar, parece que é mais uma etapa anterior. Está abrindo margem, é
3266 um negócio preliminar, que vai abrir mais uma fase.



3267
3268
3269 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Na verdade, não
3270 tem nem como fazer, porque você precisa da definição de projeto, para poder
3271 fazer a análise preliminar do perigo, e, aí, estabelecer o programa de
3272 gerenciamento de risco.
3273
3274

3275 A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Eu acho o seguinte, se já está na 237,
3276 nós não estamos revogando a 237, nós estamos considerando ela ainda, a 237
3277 está sendo está sendo revista. Então, é dessa forma, por isso estou dizendo,
3278 conforme está a previsão, ali está até errado. Então, só vai dar mais confusão e se
3279 quisesse falar de alguma coisa de risco, já está na 237, está redundante.
3280
3281

3282 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu acho
3283 que tem consenso pela... § 2º - o prazo de análise da licença de instalação dos
3284 aeroportos regionais e das atividades de baixo, nós temos que tirar essa questão
3285 das atividades, porque nós não definimos atividades aeroportuárias, será de
3286 noventa dias contados a partir da data do protocolo do documento nos incisos 1 a
3287 5. Estão falando do requerimento? Prazo de análise do requerimento. Está
3288 dizendo que o processo terá que ser analisado em noventa dias, o requerimento
3289 terá que ser analisado em noventa dias. É isso?
3290
3291

3292 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Nós não vamos
3293 discutir se vamos manter os prazos ou tirar os prazos? Porque daí não interessa
3294 se é processo ou requerimento.
3295
3296

3297 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu acho
3298 que só tem esse prazo. Nesse artigo só tem esse. Não tem mais embaixo?
3299
3300

3301 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Tem mais, tem no §
3302 5º.
3303
3304

3305 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – No 5º tem,
3306 mas no 4º tem esse, vocês querem fazer uma discussão geral sobre o prazo ou
3307 ponto a ponto?
3308
3309

3310 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – No 5º também tem, é verdade. Prazo
3311 de anuais para licença simplificada. Nós mudamos isso um ano atrás.

3312
3313
3314 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT) – O negócio é o seguinte,
3315 nós, com o empreendimento, se não coloca prazos, também vira um Deus não
3316 acuda, você não tem nada para pedir prazos. Agora, pedir prazo, e não ter
3317 beliscão para cumprir, também fica uma coisa meio inócua, mas eu entendo que
3318 vocês queiram o prazo, e nós sempre queremos prazo, porque isso fica como uma
3319 referência, você tem pelo menos de onde queixar, por exemplo, se demorar 280
3320 dias, frente a 90, fica um horror.
3321
3322

3323 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Pessoal
3324 vamos colocar em discussão.
3325
3326

3327 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – Só lembrando que
3328 ainda que pese a Resolução 237, é onde está estabelecido um prazo geral para o
3329 licenciamento de empreendimentos e atividades que não estão sujeitos a
3330 EIA/RIMA, eu acho 180 dias para tudo, aqui nós estamos indo além, e sugerindo
3331 até no baixo impacto fazer o simplificado, contemplando acesso prévio, instalação
3332 e operação, 180 dias para tudo isso. Agora, a questão é, o nosso receio é entrar
3333 no detalhe do procedimento do órgão, como tem mais adiante vinte dias para
3334 avaliar manejo de fauna, isso é inexequível, e já tem uma norma geral, que
3335 estabelece um prazo para o licenciamento como um todo, que é 180 dias, e, além
3336 disso, abre-se um precedente para todos os setores também quererem reduzir os
3337 prazos cada vez mais, aí, nisso que tudo é urgente, tudo é prioritário, você não
3338 tem um senso de prioridade real. Então, além do que a Patrícia colocou, tem
3339 prazo, mas não tem a consequência se não cumprir o prazo, então, de que
3340 adianta, eu acho que se órgãos ambientais cumprirmos os 180 dias que está lá
3341 237, nós já vamos dar um verdadeiro salto da qualidade.
3342
3343

3344 A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Eu entendo que é difícil fazer cumprir
3345 etc. e tal. Mas realmente nós vamos a experiência, é que se você não tiver um
3346 parâmetro para poder exigir, a coisa vai, o céu é o limite, e, aí, tem o seguinte:
3347 aparentemente, você não tem como fazer cumprir, mas tem, porque quando está
3348 muito extrapolado, você tem várias formas de, não sei, vai nas autoridades
3349 competentes, o pessoal pede: está parado a dois anos, quando você não tem
3350 nada, você não tem nada. Agora, acho que esse negócio de 180, nós realmente
3351 estamos em um imbróglio aqui, porque estamos fazendo a revisão da 237, mas,
3352 por outro lado, a experiência mostra que quando você tem os prazos até mais
3353 apertados, o negócio anda mais rápido, isso é uma experiência, agora mesmo
3354 acabou de passar a Portaria 60, que com os intervenientes, os Estados ainda não
3355 estão, mas a União está, e, isso, está funcionando, porque começou a botar prazo
3356 para entregar, para ler, para fazer, então, você dá uma ordem. Eu não sei

3357 exatamente o que fazer, mas eu só estou dando, vendo como é do outro lado,
3358 quando você vê uma coisa mais vai e volta, para o empreendedor, que no caso é
3359 a própria SAC, vai dar, e, também o que esperamos, que 180 são seis meses,
3360 então, você vai ficar seis meses para poder analisar uma licença, de quanto tempo
3361 estamos falando que esse aeroporto vai ficar para poder conseguir uma licença?
3362 Três anos, mas não está dito na 237 que é seis meses para tudo não.
3363
3364

3365 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Só queria
3366 lembrar o seguinte, nós temos que ter uma interpretação coerente, primeira
3367 interpretação que nós estamos tendo, sempre considerando que a 237 é vigente,
3368 então, ela poderá vir a ser alterada ou não, tudo que de fato tem de prazo ou de
3369 requisito, sobre pré-requisito da 237 é válido. Me parece, que se ela abranger ou
3370 se ela recepcionar os prazos, a solução é, está na 237, sempre esteve lá desde de
3371 97. Nós podemos até, se achar oportuno, manter a coerência com 237, agora, não
3372 podemos ter dois encaminhamentos, hora, que está nela não vale para ter a
3373 informação, hora, vale para o que ainda está vigente, só questão de princípio.
3374 Como que está na 237?
3375
3376

3377 **O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro)** – 237 - O órgão
3378 ambiental competente poderá estabelecer prazos de análise diferenciados para
3379 cada modalidade de licença (LP, LI e LO), em função das peculiaridades da
3380 atividade ou empreendimento, bem como para a formulação de exigências
3381 complementares, desde que observado o prazo máximo de 6 (seis) meses a
3382 contar do ato de protocolar o requerimento até seu deferimento ou indeferimento.
3383 Então, 180 dias para todo o processo. Exceção a EIA/RIMA, que é dois meses.
3384
3385

3386 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – O da
3387 proposta CNT está falando um "e" ali. São duas coisas que estão tratando de
3388 forma diferenciada, ali é o prazo de análise do requerimento. Estou dizendo que
3389 são coisas...
3390
3391

3392 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Era essa pergunta chata que eu ia
3393 fazer, porque aí tem uma sutileza, o que é requerimento?
3394
3395

3396 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Está lá,
3397 definido como item necessário e obrigatório para... é o inciso I.
3398
3399

3400 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Ele diz que são todos os estudos, é
3401 depois de formado o processo então, é isso. Está bem. Vocês sabem a minha

76

3402 opinião sobre prazo, eu já cansei de discutir de prazo, porque eu tenho aquela
3403 coisa, dou um prazo e não cumprem, é uma chateação, mas também eu sei que o
3404 setor, principalmente o setor de investimento quer prazo para ter um elemento de
3405 pressão, para mim, na experiência nossa lá, mostra que nós temos prazos
3406 diferenciados, dependendo do tipo de licença, por decreto, nós estabelecemos 90
3407 dias, alguns 60 dias, eu não sei, não vai mudar nada.
3408
3409

3410 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (SFB)** - Porque o que nós temos que ter
3411 em mente aí, que é primeiro, há uma particularidade nessa resolução que trata da
3412 maior parte dos empreendimentos que já são simplificados e que já existem, e que
3413 é uma prova de rigor locacional, você não pegar um aeroporto que já existe, não
3414 vai ser mais aqui, vai ser em outro lugar.
3415
3416

3417 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Mas acho que nessa questão, por
3418 mais que nós estejamos mudando a ótica da leitura aqui, não pode esquecer que
3419 tem um artigo inteiro falando só de regularização.
3420
3421

3422 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – O Art. 6º,
3423 que você está falando.
3424
3425

3426 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Estou querendo dizer, que tem
3427 um artigo que fala só de regularização, e é bom estar pegando, essa questão que
3428 você colocou teria que está lá dentro do Art. 6º. Pelo menos na estrutura que está
3429 hoje a Resolução. .
3430
3431

3432 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Preocupe-
3433 me mais com essa questão, com essa característica predominante da Resolução,
3434 que na verdade, ela é uma requisição de regularização, na prática, ela vai ser
3435 muito mais para regularização dos empreendimentos já existentes, do que...
3436 Continua em discussão, eu acho que mudar de 90, para 60, para 30%, que dizer,
3437 não vejo. Agora, o princípio é ter prazo ou não ter prazo.
3438
3439

3440 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Deusdará, vou te falar o seguinte: eu já
3441 desisti porque já sei que lerá de ter prazo, eu já desisti de discuti se tem ou não
3442 tem, eu sei que terá que ter, e, mais, se a lógica é focar mais na regularização, eu
3443 acho que 90 dias para uma análise preliminar está razoável, até porque se falta
3444 elementos, você notifica e o tempo para, como não tem punição nenhuma, se
3445 alguém fosse preso por descumprir, pagasse do próprio bolso uma indenização,
3446 até diria: vamos colocar 90 anos.

77

3447
3448
3449 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Eu repito, porque os 90 dias que
3450 você falou, está exatamente no Artigo 6º, nós estamos discutindo dentro do 4º, vai
3451 ser um prazo só ou vai ter discussão nos dois? Estou falando dentro do 4º. Vai ser
3452 um prazo só, estou falando. Eu não discordo do que você colocou não, Eugênio,
3453 mas é porque no 6º também fala 90 dias. Só estou colocando isso para não
3454 ficarmos perdendo tempo discutindo no 4º, no 6º, ficarmos a tarde inteira
3455 discutindo prazo. Só a questão.
3456
3457

3458 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Eu quero chamar a atenção, nós
3459 perdemos toda vez um tempo danado discutindo prazo, eu acho que não é mais
3460 relevante da Resolução, desculpem-me, não é mais relevante da discussão, ou
3461 nós vamos seguir o que diz a 237, que é seis meses, e quando é EIA, doze
3462 meses, ou nós estabelecemos e concordamos com isso, porque senão nós vamos
3463 perder um tempo danado para ver se é 120, se é 85, se é 79 e 12 horas e mais 12
3464 segundos. Então, nós vamos perder um tempo danado, que na minha opinião, não
3465 vai resolver nada.
3466
3467

3468 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – É isso que
3469 o Mateus está chamando a atenção.
3470
3471

3472 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Eu estou chamando a atenção diferente,
3473 estou dizendo que estamos perdendo um tempo danado para discutir tempo,
3474 coloca 90 dias, pronto. Não tem problema nenhum.
3475
3476

3477 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Então, tira
3478 o comentário da Bahia, estou só respeitando seu comentário. Então, está bom,
3479 retira. Agora, vamos ver lá.
3480
3481

3482 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Eu entendo a
3483 afiliação do Eugênio, mas eu acho que tem três aspectos importantes nessa
3484 questão do prazo, acho que o André já até levantou, um incomodo que eu tenho
3485 com essa questão de definição de prazo, é que acabamos definindo com base
3486 nesse tipo de atividade específica, para esse procedimento que está sendo criado,
3487 e nós tratamos a fila de acordo com as prioridades do setor, que obviamente cada
3488 setor quando vem o setor de edícia, também era o prazo, é simplificado, é menor,
3489 o outro prazo é menor, aí, você vai diminuindo todos os prazos, e o prazo da 237
3490 acaba não valendo mais. Então, acho que temos três aspectos aí, primeiro da
3491 dificuldade de cumprimento e de não ter consequência nenhuma em não cumprir,

78

3492 o fato do prazo já existir previsto pela 237, e a questão de definir prioridades. Mas,
3493 também concordo com o Eugênio, que o tempo que se perde com isso, não.
3494
3495

3496 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Nós não estamos descumprindo o prazo
3497 237, a 237 diz o seguinte: observado o prazo máximo de seis meses, pode ser até
3498 um dia, ela trabalha prazo máximo, não mínimo.
3499
3500

3501 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Do ponto
3502 de vista desse prazo aqui, está superado.
3503
3504

3505 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Não
3506 necessariamente vai ser cumprido e não vai mudar nada.
3507
3508

3509 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – A única
3510 alteração na redação é que nós tiramos "e das atividades", nós não estamos
3511 tratando com atividades, não é isso? Vamos lá, gente, tem duas alterações, as
3512 das atividades é a outra que não foi feita, que é... nós estamos usando o que do
3513 processo de licenciamento, não é isso? Nós sempre estamos tratando do
3514 processo de licenciamento, não do requerimento da licença, porque tem aqueles
3515 outros casos da ONG.
3516
3517

3518 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível.)*
3519
3520

3521 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Nós
3522 mudamos lá em cima. Está vendo? O requerimento da licença de instalação, o
3523 processo de licenciamento deverá ser instruído, quer dizer, nós estamos sempre
3524 tratando de processos.
3525
3526

3527 **A SRª. NÃO IDENTIFICADA** – Então, não é só 90, é 90 mais 45. Isso que anotei.
3528
3529

3530 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Vai chegar
3531 no 180, 165.
3532
3533

3534 **A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA)** – O 180 é 180 para LP, 180 para LI, e 180
3535 para LO, não é 180 total, é um ano e meio. Vai ser 180 por licença, se o

79

3536 simplificado for bifásico vai ser 180 mais 180, se for trifásico, 180 vezes três, se for
3537 uma fase é 180.

3538
3539
3540 **A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA)** – O que está se pegando aqui, é que está
3541 se partindo do pressuposto que todos vão ser uma única fase, pode ser que tenha
3542 algum estado que não entenda que seja uma única fase. Então, nesse tempo,
3543 180, ponto. Eu estou dizendo o seguinte, 180 se for um único, é a mesma coisa da
3544 237, se não for um único, nós diminuímos, pronto.

3545
3546
3547 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** –
3548 Independente se ele é bifásico, trifásico, não é isso? Foi o que eu entendi. Então,
3549 tira ali "de até", "o prazo de análise do processo de análise do processo de
3550 licenciamento do aeroporto, na de baixo, será contado a partir do protocolo dos
3551 documentos elencados nos incisos I e IV. Só faço uma perguntinha, não é para
3552 confundir não, é para tentar ajudar. Como esse parágrafo 2º vale para todo o
3553 processo, não teria que ser um artigo separado? Porque nós vamos ter que
3554 acabar com aqueles outros prazos, que existem em outros artigos, não? Mas
3555 aqueles prazos estão inseridos nesse prazo? Vamos ver se a redação está assim.
3556 O órgão ambiental manifestar-se-á quanto ao pedido referido no caput com base
3557 no parecer técnico, que contenha: 1. Vamos subir lá para ver. No caput não está
3558 dizendo termos e prazos? Tinha antes, mas na nova redação. Pode tirar, coloca
3559 aqui, sugestão, por que nós não usamos a palavra requerimento? Ela não cabe
3560 aí? Porque o pedido, que pedido? Quanto ao pedido. Tudo bem. Em caso de
3561 deferimento da motivação da população pela variedade ambiental das atividades
3562 pretendidas, a partir da documentação que houver instruído o pedido, olha lá, bem
3563 como os condicionantes para que a sua implementação que deverão constar, está
3564 na expectativa licença. Já tem instruído, que houver instruído referido pedido. Na
3565 verdade, o que já é instruído é o processo, não é o pedido. 2 - em caso de
3566 deferido a exposição das razões que fundamentaram a decisão. Isso é óbvio.
3567 Então, só coloca lá depois do inciso I, "e a contagem do prazo previsto no
3568 parágrafo será suspenso durante a elaboração dos estudos ambientais
3569 complementares ou preparação dos procedimentos pelo responsável do
3570 empreendimento. Está ali a questão da suspensão do prazo.

3571
3572
3573 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Uma questão da forma, coloque
3574 esse junto com o de cima, passa ele para cima do anterior, para não suscitar essa
3575 mesma discussão que ficou aqui. No próximo parágrafo, a contagem do prazo
3576 ficará suspensa, porque ficamos discutindo aqui.

3577
3578
3579 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (SFB)** - Senhoras, eu estou com a
3580 presença do diretor do ICMBio, e ele pede a gentileza e eu ouso acatar, ele tem

80

3626 observar o próprio inciso, posso tentar a posteriori, apresentar uma proposta de
3627 emenda. Vamos tentar apresentar em plenário, alguma coisa melhor que deixe
3628 mais claro isso.

3629
3630
3631 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (SFB)** - Então, vamos deixar como estava
3632 anteriormente, e você faz uma apresentação.

3633
3634
3635 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Tentar formular isso aí.

3636
3637
3638 **O SR. NÃO IDENTIFICADO** - Eu estou levantando isso, porque a ideia inicial é
3639 que ele é simplificado a exceção desses quatro fatores, se você depende do
3640 estudo ambiental para definir isso, ele já não é...

3641
3642
3643 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Ele vai
3644 fazer uma proposta, encaminha para nós, e nós avaliamos.

3645
3646
3647 **O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio)** – E as últimas duas intervenções, seria
3648 nos anexos, para criar uma conexão, porque eu acho que é necessária, com a
3649 Conama 486/2014, que trata dos planos de manejo de fauna em aeródromos. Eu
3650 acho que cabe no anexo 1, 2, e 3, a identificação das espécies que são
3651 potencialmente problema, as potenciais espécies problema, que esse termo
3652 espécie problema, é um termo da Conama 466, que ele já resgata esse termo da
3653 própria Lei. E, ao mesmo tempo, apresentar um pouco mais à frente, uma vez que
3654 se identifica essas espécies, já apresentar quais seriam as espécies problema,
3655 que precisariam ser alvo de um plano de manejo de fauna em aeródromo. Então,
3656 não é tão necessário, mas é uma questão mais de precisosismo e criar a conexão
3657 entre essa resolução e a outra. Caberia no anexo 1, 2 e 3, tanto a identificação
3658 das espécies, como apresentá-las, no momento de apresentar dos programas,
3659 indicar aquelas espécies que poderiam, deveriam ser alvo de um plano de manejo
3660 de fauna em aeródromo. Posso apresentar proposta de emenda também.

3661
3662
3663 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Tem diagnóstico do meio biótico,
3664 pegando o anexo I como exemplo, mas tem todos os outros e tal, mas está assim,
3665 caracterização da fauna que deve conter no mínimo espécie da fauna na ordem
3666 tal, listas oficiais, entre outras coisas, insere aqui.

3667
3668
3669 **O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio)** – Já tem identificado, é não deu tempo
3670 de passar para vocês, mas eu tenho identificado assim, em que itens dos anexos

82

3581 duas considerações a fazer nos anexos, ele vai ter que sair, lá nos anexos,
3582 poderíamos ouvir quais são essas considerações, e depois nós avaliamos da
3583 pertinência ou não.

3584
3585
3586 **O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio)** – Foi solicitado que fossem feitos
3587 alguns registros aqui na reunião de alguns aspectos relacionados a Unidades de
3588 Conservação e espécies ameaçadas, até peça desculpas, porque não pude vim
3589 de manhã, e agora estou vindo de forma muito açodada, mas as recomendações
3590 que eu deixo aqui como registro, primeiro refere-se ao inciso I do Art. 3º, não sei
3591 se já houve alguma alteração, mas no inciso I fala em intervenção em áreas de
3592 preservação permanente e unidades de conservação. A única ponderação que eu
3593 faço com relação a esse inciso, não sei se essa Resolução traz uma nova
3594 nomenclatura, que é a palavra intervenção, quando já se usa nas resoluções
3595 anteriores, como a 428, na própria Lei, a palavra afetação, não sei se essa
3596 alteração da nomenclatura cria algum tipo de dúvidas mais na frente, então, é uma
3597 ponderação que eu faço, para que vocês possam analisar. A outra é com relação
3598 ao inciso IV, por isso que eu trouxe essa ponderação para vocês avaliarem. O
3599 inciso IV.

3600
3601
3602 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Vamos
3603 resolver logo, intervenção em APP e afetação em unidade da conservação.

3604
3605
3606 **O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio)** – E deixar unidades de conservação ao
3607 final. A outra questão é inciso IV, que fala em áreas de ocorrência de espécies
3608 ameaçadas de extinção, conforme os oficiais, a frases que fica depois da vírgula,
3609 "conforme oficiais", ela não fica clara se ela se refere às espécies ou às áreas de
3610 ocorrência, se for áreas de ocorrência, não traz área de ocorrência, ela pode até
3611 trazer distribuição, então, é uma questão mais de texto, eu entendo que a intenção
3612 é que referisse às espécies ameaçadas, mas é só uma questão de ficar claro no
3613 texto, que a essas espécie que se refere e não área de ocorrência.

3614
3615
3616 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (SFB)** - Tem razão, porque na verdade,
3617 ele é do ramo e já pegou. Em áreas de ocorrência de espécies ameaçadas de
3618 extinção, conforme listas oficiais, aí, não mudou nada.

3619
3620
3621 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Aí, que está, essas áreas de ocorrência
3622 você vai ter que definir, vai ter que identificar nos estudos ambientais, porque o
3623 máximo que se pode trazer na lista são áreas de distribuição, mas não de
3624 ocorrência. Há uma diferença entre área de distribuição e área de ocorrência. Área
3625 de ocorrência, você comprova que há ocorrência, então, é até interessante

81



3671 pode incluir, quando fala no levantamento das espécies que são migratórias e tudo
3672 mais, aí pode colocar as espécies que são problema eu lá na frente quando vai
3673 definir os programas ambientais não é no programa ambiental, porque não faz
3674 parte da LO, não vai fazer parte nem da BA e nem da LO, ele está tratado em
3675 outra Resolução, mas apresentar quais seriam as espécies, sim, caberia. Ok?
3676 Então, com relação a esse item é bem possível que quando forem tratar dos
3677 anexos já possam definir isso aí, se não definir, por favor, me avisem que eu entro
3678 com a emenda. E a outra eu também trabalho em cima dela e apresento para
3679 vocês.

3680
3681
3682 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Então,
3683 trabalhar na redação naquele contexto que o Eugênio colocou que já é fato, os
3684 aeroportos já existem Obrigado. Vamos voltar na inversão, o quarto vira terceiro,
3685 o terceiro vira quarto. Já foi feito isso? É só remanejamento. O próximo é o § 5º,
3686 o requerimento de licença de operação deverá ser instruído com o relatório de
3687 cumprimento das condicionantes estabelecidas na LI e apresentação do PCA a
3688 ser analisado pelo órgão ambiental no prazo de 45 dias contados a partir da data
3689 de protocolo do respectivo pedido. Ok, Eugênio? André? Integram a licença de
3690 operação as seguintes atividades de manutenção quando desenvolvidas dentro
3691 dos limites do aeroporto regional licenciado: falta de aves nativas ou exóticas que
3692 colocam em risco a operação aeroportuária, controle de plantas invasoras,
3693 inclusive com uso de herbicidas específicos, devidamente registrados perante os
3694 órgãos competentes, observados os instrumentos normativos pertinentes ao
3695 emprego de produtos tóxicos. E limpeza e reparo de sistema de drenagem, canais,
3696 implantação de cercas metálicas ou similares, reparo e manifestação em obras de
3697 arte e melhorias e modernização das estruturas aeroportuárias não impliquem a
3698 ampliação dessas estruturas. Dúvida da CNT, alguns órgãos gestores...

3699
3700
3701 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Eu acho que do jeito que mudou
3702 o texto não é parágrafo não, é artigo específico porque está tratando de um tema
3703 totalmente a parte.

3704
3705
3706 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Concorde
3707 plenamente, a não ser que vocês tenham objeção. Passa a ser um art. 5º. Depois
3708 ajustamos. Coloca uma cor aí. Tiras as observações em vermelho. Proposta de
3709 novo parágrafos, o plano de gerenciamento...

3710
3711
3712 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Nós vamos manter
3713 a licença de operação? Não entendi, se for uma licença única... Eu concordo, mas
3714 eu acho que nós... Mas, é que eu acho que é importante. O que tem que estar dito

83

3715 nesse artigo é que a licença que autoriza a alteração do empreendimento ela inclui
3716 essas coisas.

3717
3718
3719 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Essas autorizações previamente.
3720 Quando eu autorizo a LO, quando eu autorizo a operação do aeroporto, eu já
3721 autorizo, poda de árvores, controle de plantas invasoras, limpeza e reparo de
3722 sistemas de drenagem, implantação de cercas, reparo, manutenção e melhoria de
3723 modernização, está tudo previamente autorizado.

3724
3725
3726 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Está ok?
3727 Então, os dois parágrafos.

3728
3729
3730 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Eu tinha falado
3731 essa licença que autoriza a operação do empreendimento. Não sei se é boa.

3732
3733
3734 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – É isso mesmo, porque pode ser licença
3735 única. A licença que autoriza a operação do empreendimento.

3736
3737
3738 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Vou deixar para os
3739 advogados, mas para mim não... Eu não gostei dessa expressão não. Eu estava
3740 querendo dizer é que a licença que autoriza é muito ruim, eu acho, eu quis dizer a
3741 ideia que eu quis dizer, a licença para operação já melhora

3742
3743
3744 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Eu colocaria autoriza. A licença autoriza
3745 a poda de árvores, o controle plantas, sem outro pedido de autorização.
3746 Compreende é pior. Autoriza é o melhor que tem, vocês me desculpem, é claro,
3747 objetivo e direto.

3748
3749
3750 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – precisa tirar o
3751 integram ali. A licença para operação, aí vem a palavra polêmica e continua o
3752 resto. Autoriza, permite, sei lá.

3753
3754
3755 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Perfeito.
3756 Agora vamos ver aqueles dois parágrafos que o pessoal do Ministério do Meio
3757 Ambiente está querendo colocar. A substituta da Zilda está aqui. Vamos lá,
3758 proposta do MMA, o plano de gerenciamento de resíduo sólido deverá ser
3759 apresentado quando do requerimento da licença de operação, conforme conteúdo.

84

3805 porque não é só atividade toda, que aqui tem aquele outro item que não precisa
3806 estar aqui, concordo, mas que nós temos uma classificação, levando em
3807 consideração potencial e tal. Então, em cada Estado tem isso, ele tem uma linha
3808 de corte, por exemplo, o Estado lá, tudo que é classificação, 1 e 2 é licença única,
3809 todo e qualquer empreendimento, e atividade. Querida, desculpe, ele não obriga,
3810 ele diz que poderá, ele coloca, ele disse que pode. Eu só não quero, veja bem,
3811 escuta, eu não quero apenas que proíba que seja licenciado por licença única, se
3812 eu não prever isso, eu não estou proibindo que se tenha uma licença única como
3813 já se faz. É só isso. Era isso.

3814
3815
3816 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Então, a
3817 diferença da primeira redação e a segunda. Se não há verdade, olha lá, no caso
3818 de novos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental o órgão
3819 ambiental poderá em uma única fase, tudo bem, poderá, atestar a viabilidade
3820 ambiental para provar localização e autorizar instalação do aeroporto. Aí vem,
3821 sendo emitida diretamente licença de instalação. Desde que haja solicitação
3822 específica.

3823
3824
3825 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Mas tem gente de
3826 chama de outra. Duas coisas, a proposta do Eugênio, se eu entendi é instalação e
3827 operação do aeroporto. E eu acho que esse problema do nome se resolve só
3828 tirando a frase que está entre duas vírgulas; uma única fase é uma única fase,
3829 cada órgão dá o nome.

3830
3831
3832 **SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Gente, a
3833 possibilidade desse processo a existe nos outros artigos, está confundindo ali que
3834 é diretamente a licença de instalação. Eu acho que chamar genericamente não
3835 resolve, se chamarmos genericamente, nós vamos ter que conceituar o que é
3836 licenciamento simplificado, e como esse nome nem todos usam, vai gerar
3837 problemas. Vai gerar problemas. Patrícia, substituir por algo que não esteja no
3838 conceito vai gerar problema. Está lá, gente

3839
3840
3841 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Vamos lá. Vamos pegar o texto todos,
3842 nos casos de novos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental,
3843 o órgão ambiental poderá em um único ato, não é uma fase, em um único ato,
3844 autorizar a localização, instalação e operação do empreendimento. Poderá em um
3845 único atestar, ou autorizar a localização, não inventa coisa, é localização,
3846 instalação e operação.

3847
3848
3849 **SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Está lá gente.

86

3760

3761

3762

3763

3764

3765

3766

3767

3768

3769

3770

3771

3772

3773

3774

3775

3776

3777

3778

3779

3780

3781

3782

3783

3784

3785

3786

3787

3788

3789

3790

3791

3792

3793

3794

3795

3796

3797

3798

3799

3800

3801

3802

3803

3804

O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Gente, isso aí tem que ser apresentado como um programa, faz parte do processo de licenciamento ambiental. Por que eu vou fragmentar isso? Não se autoriza empreendimento a funcionar sem um plano de gerenciamento de resíduos sólidos, se tiver, sem um plano de gerenciamento de risco, faz parte, é integrante. Qualquer coisa reapresenta em Plenário e nós vamos para a discussão. Gente, isso já faz, o plano de gerenciamento de resíduo sólidos é obrigatório para dar uma licença de operação para qualquer empreendimento que tiver tem geração de resíduo sólido, o plano de gerenciamento de risco também, faz parte, não é só para isso aqui. Isso aí faz parte. Qualquer plano de aeroporto tem que ter gerenciamento de resíduos.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – No caso de novos aeroportos de baixo potencial de impacto ambiental, novos, o órgão ambiental, sempre tem a palavra competente, o órgão ambiental poderá em uma única fase atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização e autorizar a instalação do aeroporto sempre emitida diretamente licença de instalação, desde que haja solicitação específica do responsável pelo empreendimento.

O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu tenho uma questão anterior, em minha opinião é além de autorizar a instalação e operação, todos os Estados têm licença única. Todos.

A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Eu acho que é exatamente isso, aqui passaria a admitir o que o Eugênio está falando desde o início, que é uma licença única, na de verdade não trabalhamos com licença única, mas segundo ele a importância de ter aqui você passa a ter, do jeito que está falando, a licença única, LP, LI e LO. Eu não sei avaliar isso. Mas existem atividades ou empreendimentos que realmente chegam a isso, eu não sei avaliar se no caso de aeroportos regionais você ir direto para uma LO. Eu estou só dizendo, não sei, não consigo vislumbrar, é claro que é baixo impacto, mas quando você vai fazer, você vai fazer, vai tirar, o que você vai construir? Você vai construir uma pista, um negócio, vai ter que fazer um estudo para ver se chegou mais gente, se tem transporte etc., e tal, fez isso tudo, e dá direito a LO? Você nem faz uma instalação, uma construção? Não sei, só estou levantando.

O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – É mais comum fazer isso do que você pensa. Minha Casa Minha Vida é assim, nós já fazemos pistas no interior, aeródromo assim, grande parte dos Estados já fazem, tem um número razoável de atividades e empreendimentos que levam consideração também porte, potencial,

85

3850

3851

3852

3853

3854

3855

3856

3857

3858

3859

3860

3861

3862

3863

3864

3865

3866

3867

3868

3869

3870

3871

3872

3873

3874

3875

3876

3877

3878

3879

3880

3881

3882

3883

3884

3885

3886

3887

3888

3889

3890

3891

3892

3893

3894

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Por que tirar a viabilidade ambiental, Eugênio, que é também uma das funções da LP? Não? Por que tirar a viabilidade ambiental? Mas tirou o verbo aí agora. Atestar a viabilidade ambiental. Eugênio, coloca a operação no lugar que você quer.

O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Fiz a rodada agora, o Acre foi o único Estado que não esteve, talvez o Acre não tenha. Todos os Estados têm, está instituída uma licença única, que pode ser esse, o nome que quiser não importa se a minha filha chama-se Patrícia, Andréia, Pietra, não importa, ela é minha filha, todos os Estados têm isso. Eu não entendo agora o espanto em reconhecer isso aqui. Me desculpe, os Estados todos, Andréia, me desculpem, todos os Estados têm uma listagem de atividades a serem licenciadas que considera porte e potencial. E tem uma classificação, alguns Estados têm micro porte e excepciona porte, inclusive, e com base nisso se decide levando em consideração a natureza, o tipo de atividade, o porte e de potencial, qual é a linha de corte para os tipos de licença. É isso que tem, não é todo o aeroporto, é claro que um aeroporto que vai ter 20 voos por dia, mesmo sendo regional, não vai ser dotado, agora têm vários aeroportos, na Bahia têm aeroporto que estão fazendo a coisa, não sei se tem novo, que tem um voo, três voos por semana, que chegam 20, 30 pessoas, e uma boa parte desses aeroportos não têm voos diários. É isso gente, agora eu vou fazer um estudo não sei das quantas lá, essa que é a questão.

A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Eugênio, eu tenho uma pergunta para você, nós estamos falando de novos aeroportos ali, tudo bem, ele é um novo aeroporto, ele é de baixo impacto, e num único ato o órgão ambiental vai atestar, ele poderá atestar absolutamente tudo, viabilidade, localização, instalação e operação. É isso mesmo que você quer?

O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Se tiver supressão de vegetação previamente antes de emitir a licença, ele autoriza a supressão de vegetação. Se tiver outorga previamente antes de emitir a licença, a outorga, se tiver qualquer coisa, se tiver anuência de unidade de conservação, previamente à emissão da licença única, há anuência é assim que funciona.

A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA) – Se é assim, se a Secretaria de Aviação Civil quando fez isso, já começou fazer alguns levantamentos, fez tentativas, se era assim que os órgãos estavam, eu acho que não vamos mudar um procedimento que já existe. Se é assim.

87

3895
3896 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – A grande
3897 diferença entre um e outro é a operação, não é isso? A redação original dizia que
3898 o órgão ambiental poderia em uma única fase fazer uma série de atos, mas deixar
3899 a licença de operação para depois. Agora se coloca em uma única fase, inclusive
3900 a LO. Me parece ariscado

3901
3902

(Intervenção fora do microfone. Inaudível)

3903
3904

3905 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não sei
3906 pensar no caso concreto, é quando você entrega logo tudo de uma vez o órgão
3907 ambiental perdeu a chance de corrigir alguma coisa. Gostaria de ouvir o Ibama.

3908
3909
3910

3911 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Ai que está o detalhe, o Ibama vai se
3912 manifestar, agora eu me manifesto, porque nós emitimos isso e nós
3913 acompanhamos, nós temos monitoramento, em alguns casos nós exigimos
3914 relatório por fase, mas eu não estou colocando como obrigatório. Eu não estou
3915 colocando como obrigatório, eu estou colocando como uma possibilidade. E eu
3916 não vou nivelar por baixo.

3917
3918

3919 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Não estamos
3920 nivelando por baixo, estamos fazendo perguntas para aprender, isso aqui não é só
3921 um momento de discussão e de impor opiniões. É também um momento de
3922 aprendizado. Ela fez uma pergunta, você já respondeu veementemente, ela quer
3923 ouvir o Ibama e o Ibama quer falar, se achar que deve falar também

3924
3925

3926 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – A diferença
3927 entre uma redação e a outra é que em uma o órgão ambiental pode aprovar a
3928 viabilidade ambiental, a localização e autorizar a instalação. A operação fica para
3929 um segundo momento. Então, a questão é como que é o olhar e a experiência do
3930 Ibama em relação a isso, se funciona entregar tudo de uma vez inclusive a licença
3931 de operação, ou se é melhor resguardar, entrega vários atos e autoriza várias
3932 coisas e deixa a operação para um segundo momento?

3933

3934 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Na experiência do Ibama, dentro do que já
3935 licenciemos nós nunca licenciemos dando uma LI e uma LO ao mesmo tempo, porque
3936 a LI tem impactos diferentes de uma licença de operação. Normalmente uma
3937 licença de instalação, os impactos de instalação são maiores do que da operação.
3938 A licença de operação vai ser mais simples. E seria isso. Na verdade o que eu

3936

3937

3938

3939

88

3985 fixados em relação ao texto, quem tem alteração de texto se manifeste, inclusive
3986 se o Ibama se assegura a manifestação e um texto alternativo, não havendo
3987 consenso, nós colocamos em votação. Esse texto lá, nos casos de novos
3988 aeroportos regionais de baixo impacto ambiental, o órgão ambiental poderá em
3989 um único ato atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização e autorizar a
3990 instalação e operação do aeroporto desde que haja solicitação específica do
3991 responsável pelo empreendimento. Alguém tem um texto alternativo em relação a
3992 isso? Alguém quer fazer um texto, nós vamos para frente, depois voltamos, se for
3993 o caso, se alguém tem interesse em fazer um texto alternativo. Alguém tem
3994 interesse em fazer um texto alternativo? Empreendimento não seria razoável
3995 trocar por aeroporto regional? Então, vamos colocar. Eu só estou perguntando,
3996 vai ficar feito porque lá em cima está aeroporto regional, pelo responsável.

3996

3997

3998

3999

4000

4001

4002

4003

4004

4005

4006

4007

4008

4009

4010

4011

4012

4013

4014

4015

4016

4017

4018

4019

4020

4021

4022

4023

4024

4025

4026

4027

4028

4029

4000 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Na verdade é o seguinte, eu colocaria
4001 operação do aeroporto e tiraria o resto, não precisa necessariamente ser
4002 solicitação.

4004 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Deusdará, deixa-me
4005 fazer uma pergunta, o órgão ambiental vai decidir isso se solicitado pelo
4006 empreendedor? Eu acho isso estranho.

4009 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Patrícia, eu
4010 estou fazendo um papel de mediador, eu estou lendo para você, foi uma sugestão
4011 que vocês criaram.

4014 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Eu estou te fazendo uma
4015 pergunta, você acha que eu estou te cobrando as coisas? Eu estou te fazendo
4016 uma pergunta, até como leiga.

4019 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Não fui eu
4020 que fiz a proposta, então assim, você tem uma proposta alternativa...

4024 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Não se coloque na
4025 defesa, eu sei que você está só presidindo, e eu estou só aqui perguntando.

4027 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu que fiz a proposta. Eu que fiz a
4028 proposta de redação, então, a minha proposta de redação é: nos casos de novos
4029 aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental

3940 acho que poderia ter, é que assim, tem que estar aberto a ter um procedimento
3941 mais simples, mas talvez seria o normal, de repente incluí o procedimento para
3942 licenciamento de aeroportos regionais será simplificado, de baixo impacto será
3943 simplificado, podendo ser emitida uma licença única no caso. Tem a regra e tem a
3944 exceção, simplificado pode ser LI e LO, e a exceção seria uma licença única que
3945 incorpora as três.

3946
3947

3948 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Mas aqui está trabalhando a exceção.
3949 Leia o texto, poderá, a regra não é...

3950

3951

3952

3953

3954

3955

3956

3957

3958

3959

3960

3961

3962

3963

3964

3965

3966

3967

3968

3969

3970

3971

3972

3973

3974

3975

3976

3977

3978

3979

3980

3981

3982

3983

3984

3952 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Ela emitiu a
3953 opinião dela como todos vão emitir, na hora eu vou segurar a palavra até a morte,
3954 nem que passassem dois anos discutindo isso aqui. Agora, o meu papel é segurar
3955 a palavra.

3958 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Bom eu acho que talvez
3959 a Adriana coloque o cerne de toda essa discussão quando fazemos o
3960 licenciamento trifásico. Ele virou uma corrida de obstáculo, então, você dá a
3961 licença prévia, se você esqueceu alguma coisa, errou alguma coisa, você tenta
3962 corrigir na licença de instalação aí se você esqueceu alguma coisa você tenta
3963 corrigir na operação, e não é nada disso. Você tem fases de empreendimentos
3964 diferenciados. A fase mais complexa do empreendimento é a viabilidade
3965 ambiental, não sei nem se cabe aí, e é a instalação, porque depois que o
3966 empreendimento estiver pronto, você gestor ambiental, vai fazer o quê? Não vai
3967 dar para operar? Então, você vai atestar que você errou quando deu a viabilidade
3968 ambiental, e quando autorizou a instalação. Então, quer dizer, se há que se
3969 discutir alguma coisa, é não juntar os três, se tivesse que discutir alguma coisa,
3970 mas na medida, na hora que você entra com a operação, que é a parte mais
3971 simples, que é a parte que causa menor impacto, eu não consigo entender que
3972 confusão foi essa.

3975 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Não é
3976 confusão, não é à toa, não foi criado à toa, esse procedimento não acontece à toa,
3977 o nosso foco aqui é um empreendimento chamado aeroporto regional. Cada caso
3978 é um caso, não vamos generalizar porque agora ela tem que ser única para tudo,
3979 para nuclear, não. Não vamos generalizar. O processo existe, está na lei. É
3980 simples, o processo democrático não alterar a lei. Eu queria voltar o foco da
3981 redação especificamente. O que a Mariana colocou, tudo bem, é uma opinião até
3982 interessante, que vocês não estão querendo encaminhar porque é dar a regra, e
3983 depois falar a exceção, já estão considerando, apesar do poderá ali, eu acho que
3984 está ok. O empreendimento é aeroporto regional, por favor, os comentários serão

4030 poderá em um único ato atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização e
4031 aprovar a instalação e operação do aeroporto. Ponto. Porque no nosso caso nós
4032 temos regras, não é por solicitação dele, nós temos um corte, a regra é estadual.

4033

4034

4035

4036

4037

4038

4039

4040

4041

4042

4043

4044

4045

4046

4047

4048

4049

4050

4051

4052

4053

4054

4055

4056

4057

4058

4059

4060

4061

4062

4063

4064

4065

4066

4067

4068

4069

4070

4071

4072

4073

4036 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Por isso
4037 que eu perguntei várias vezes, gente, vamos ver a redação, ver se existe uma
4038 redação alternativa, se essa redação atende todo mundo e vamos adiante. Depois
4039 que eu fiz a pergunta já alteraram a redação duas vezes. Estou só tentando
4040 chamar a atenção, ali está escrito, no caso, essa é a redação que a Câmara
4041 Técnica está propondo? Tem alguém que tem alguma redação, quer dizer, tirou
4042 agora a questão da solicitação, por quais razões? Porque pode alguns Estados?
4043 Não necessariamente por solicitação do requerente você pode adotar o processo
4044 em ato único. É isso? O Estado já pode ter essa regra que naquele caso ele dirige
4045 para um ato único. Poderá dirigir ou não. Por favor, eu queria ver se essa redação
4046 tem alguma alteração, e se aqueles comentários, já podem sair. Secretaria, vocês
4047 que estão conduzindo, o assunto é de vocês. Art. 6º também vai alterar o número,
4048 agora o art. 6º trata da, se for o que eu li anteriormente trata da regularização
4049 ambiental. É isso? Desculpa.

4051 O SR. NÃO IDENTIFICADO – Só a título de tentar agilizar as discussões, não
4052 seria interessante padronizar a nomenclatura, porque já é uma Resolução sobre
4053 aeroportos regionais, precisa ficar repetindo em todo artigo, em todo momento, ou
4054 colocar empreendimento agilizaria um pouco?

4058 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Mudou para
4059 aeroporto regional porque falava de atividades, atividades não está conceituado,
4060 isso ficou como padrão, aeroportos regionais.

4062 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu acho que aí é técnica legislativa, é
4063 redação, o mérito não vai alterar tirando isso aí, não vamos nos perder nisso.

4067 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – A
4068 regularização ambiental de aeroportos regionais em operação até a data da
4069 publicação, será feita mediante licenciamento ambiental corretivo. Com emissão
4070 de licença de operação e deverá ser instruído com relatório de RCA em
4071 conformidade com o termo de referência constante do anexo III. Vem um
4072 problema que nós que nós superamos lá em cima. A palavra corretiva.



89

4074 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Porque você pode ter um em fase de
4075 instalação.
4076
4077
4078 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Essa
4079 redação é da Secretaria de Aviação. O problema está na palavra corretivo e na
4080 palavra emissão de licença de operação.
4081
4082
4083 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Tem uma... O termo talvez não seja
4084 esse, a regularização ambiental de aeroportos regionais em operação... Mas ele
4085 só fala em operação aqui. A regularização ambiental de aeroportos regionais em
4086 operação, não é em instalação, em operação até a data de publicação dessa
4087 Resolução será feita mediante emissão de licença de operação, pessoal, viu?
4088 Emissão de licença de operação.
4089
4090
4091 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Se for para seguir a
4092 lógica de tirar o nome das licenças, nós podemos usar a mesma lógica que usou
4093 na anterior, colocar que o processo de licenciamento para regularização de
4094 aeroportos e tal, será instruído com RCA. Pronto. E aí não digo qual a licença que
4095 vai emitir.
4096
4097
4098 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Eu acho que vai ficar, na
4099 aplicação vai gerar muita dúvida, no sentido que vai ficar claro qual o estudo que
4100 tem que apresentar, mas ficar muita dúvida do que tem que emitir.
4101
4102
4103 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Está certo.
4104
4105
4106 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Veja bem, temos que ver o texto como
4107 ele está dito, se nós mantivermos o texto, pessoal desculpa aqui, Deusdará,
4108 desculpa aqui, se mantemos o texto aeroportos regionais em operação, aí eu
4109 defendo que seja licença de operação. Se colocarmos regularização ambiental de
4110 aeroporto em operação ou em fase de operação, até a data de publicação dessa
4111 Resolução, será feita mediante emissão de licença equivalente porque se você
4112 tem um em construção, em instalação, não licenciado, podia ser LI. Então, é isso,
4113 se for operação então é emissão de LO.
4114
4115
4116 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Se ele
4117 estiver na fase de instalação, ele entra num outro artigo... Ok. Exatamente. Se ele
4118 é recente ele já tem alguma coisa. Só estamos falando dos antigos.

92

4163 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – O mais estranho que eu
4164 acho é que não fica em vermelho só o que mudou não, fica em vermelho tudo.
4165 Então, a pessoa que não estava na reunião, como a Adriana falou, não saberá o
4166 que mudou, vai achar que mudou tudo e não mudou tudo. Só mudou o até. Então,
4167 apenas o até que deveria ficar vermelho, mas não, fica tudo em vermelho, ou seja,
4168 não tem lógica, não tem nenhuma lógica.
4169
4170
4171 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – § 2º que
4172 vai virar 3º as obras de melhoria ou de ampliação de aeroportos regionais
4173 considerados de baixo potencial de impacto ambiental poderão ser autorizadas no
4174 curso de procedimento do sistema ambiental corretivo. Esse corretivo não tem.
4175
4176
4177 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Pessoal, a proposta da Bahia é
4178 supressão desse § 2º, porque para mim é supressão desse art. 2º.
4179
4180
4181 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Eu tenho uma dúvida que se a
4182 SAC pudesse responder, o que ele queria dizer com esse § 2º, se está autorizado
4183 durante o processo ou estão autorizados após a emissão da licença? Porque está
4184 no texto, é isso que eu estou questionando em relação ao texto aqui.
4185
4186
4187 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Eu concordo
4188 com você, agora que mudamos lá aquela questão do simplificado, eu acho que
4189 não cabe mais esse parágrafo. Porque quando eu estava falando de LI etc., e tal,
4190 eu tinha uma caracterização de uma melhoria que ficava destacada aqui, agora
4191 não tem mais lógica, pode ser retirado.
4192
4193
4194 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Olha, o que pode acontecer de exemplo
4195 nesse caso que seria pertinente é se na elaboração do RCA, como tem
4196 geralmente a questão e passivos, algumas obras podem ser necessárias para
4197 corrigir passivos, talvez esse tipo de obra já poderia, acho que talvez a visão de
4198 quem colocou esse parágrafo seria essa, eventualmente, mas aí eu não sei.
4199
4200
4201 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Só explicando
4202 isso, vocês lembram na apresentação quando eu falei que os anteprojetos vão
4203 incorporar todos os componentes ambientais que sejam colocados no
4204 licenciamento? Por isso que não tem essa possibilidade, não que eu faço uma
4205 RCA e me sai essa licença, ou os condicionantes ou o que seja, isso vai ser
4206 incorporado no meu projeto. Então, todos os custos eventuais, o quer que seja, de

94

4119
4120
4121 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu liria o corretivo, eu sugeriria a
4122 redação seguinte: a regularização ambiental de aeroportos regionais em operação
4123 até a data da publicação dessa Resolução será feita mediante emissão de licença
4124 de operação, e deverá ser instruída com relatório do controle ambiental, em
4125 conformidade com o termo de referência, constante no anexo tal.
4126
4127
4128 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Você está
4129 tirando o corretivo, para ser coerente.
4130
4131
4132 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – É isso que o Eugênio
4133 falou, só dois pontos para aprimorar. Em operação até a data, fica parecendo que
4134 só que está operando até aquela data, e não operação quando da publicação. Eu
4135 acho que melhora um pouco. E a questão do RCA tem que ser no requerimento
4136 da licença. Do jeito que está escrito, em operação até a data da publicação, para
4137 quem operar até aquela data vale. Melhora. Em operação quando da data da
4138 publicação. E o outro ali no final, me parece confuso a questão da RCA, na
4139 verdade tem que ser apresentado um requerimento daquela licença, não sei se
4140 está claro aí.
4141
4142
4143 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Isso pode virar de repente um primeiro
4144 parágrafo, assim, o caput do artigo fica: a regularização dos aeroportos será feita
4145 mediante licença de operação. Ponto. Aí primeiro. O processo de licenciamento
4146 para regularização será instruído com a RCA, PCA.
4147
4148
4149 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – O processo
4150 de licenciamento, parágrafo, para regularização ambiental deverá ser instruído
4151 com relatório de controle ambiental em conformidade com os termos de referência
4152 constantes do anexo. Tira o comentário da Bahia. Esse § 1º passa a ser segundo.
4153
4154
4155 (Intervenção fora do microfone.)
4156
4157
4158 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Desculpa
4159 esse é exclusivo para regularidade. Tem razão. Então, esse é 90 e acabou. No
4160 prazo de até...
4161
4162

93

4207 compensação, o que tenha, ele já vai estar no projeto antes que eu licite aquela
4208 obra. Então, ele já está cuidado nesse caso.
4209
4210
4211 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Exclusão,
4212 não é? Não foi o que ela explicou, mas tudo bem.
4213
4214
4215 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – De qualquer forma, não é necessário
4216 estar aqui, o órgão ambiental pode autorizar determinado tipo de intervenção na
4217 fase, não precisar estar aqui na Resolução para criar mais um...
4218
4219
4220 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Pode
4221 taxar? Esse é pela exclusão. Art. 7º: os prazos estipulados no art. 4º, tem que ver
4222 se essa remissão está correta ou não. Aí não sei porque ficou um lá sem número,
4223 tem que dar uma ajudada.
4224
4225
4226 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Mas eu acho que a ideia do artigo está
4227 correta.
4228
4229
4230 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Vamos ver
4231 a ideia depois renumera. Os prazos estipulados nos artigos X e Y poderão ser
4232 alterados desde que motivados e com a concordância pelo responsável do
4233 empreendimento e do órgão ambiental competente.
4234
4235
4236 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Combinado vale tudo.
4237
4238
4239 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – At. 8º:
4240 quando houver necessidade de supressão de vegetação e autorização, deverá ser
4241 requerida concomitante ao protocolo da etapa pertinente ao licenciamento
4242 ambiental. Perfeito. Quando há necessidade de supressão deverá ser
4243 concomitantemente ao protocolo. As autorizações para manejo da fauna e
4244 levantamento, coleta, captura, resgate, transporte, monitoramento, (Leitura rápida)
4245 para estudos ambientais deverão emitidos em prazo máximo de 20 dias a partir do
4246 seu requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão
4247 licenciador. Só queria que você resgatasse como tratamos desse negócio da
4248 edifica. Pesquisar e localizar a fauna, tinha um... Nós demos uma solução para
4249 essa mesma demanda, que o ICMBio estava presente.
4250
4251

95

4252 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – As autorizações para manejo de faunas
4253 intervenção fora do microfone) regularizadas por essa Resolução, incluindo
4254 levantamento coleta, captura, resgate, transporte o monitoramento, está igual
4255 quando requerida para elaboração do estudo de estudos ambientais deverão ser
4256 emitidas no prazo máximo de 20 dias a partir de seu requerimento e da
4257 apresentação...

4258
4259
4260 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Agora, como
4261 você vai argumentar? Mas como você vai tratar situações...?

4262
4263 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – Conversando com a
4264 nossa área técnica, tem que entender, prazo...

4265
4266 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Nós temos que entender que aqui
4267 estudos que o requerente tem que fazer, tem que apresentar, 100 dias...

4270
4271 O SR. ANDRÉ FELISBERTO FRANÇA (Rio de Janeiro) – Os 20 dias é para
4272 análise do analista só.

4273
4274 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Mas a análise não pode esquecer
4275 que tem que fazer vistoria, trem que ir a campo, agendar, fazer relatório, claro que
4276 sim. Você vai fazer uma autorização de manejo de fauna sem fazer vistoria?

4277
4278 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Eu não sei como que é o procedimento
4279 para emissão nos Estados, mas o nosso a autorização de fauna é pedida com a
4280 finalização do TR, finalizou o TR, e aí o empreendedor entra com o pedido da
4281 autorização de fauna com o plano de trabalho, ele diz como ele vai executar o
4282 levantamento. E nesse caso não necessitaria de vistoria, de levantamento
4283 nenhum, seria elaboração de um plano de trabalho. Isso no Ibama. Porque nós
4284 fizemos vistoria para elaboração do TR, caso necessário, então é antes do pedido
4285 da fauna. Só estou colocando como que é o procedimento no Ibama.

4286
4287 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Bom gente,
4288 nós temos exatamente igual na Resolução.

4289
4290 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – A mesma opinião de antes, eu não me
4291 manifesto sobre prazo, por mim pode manter.

4342 da Portaria de Portos, por exemplo, ele tinha um prazo de 720 dias para entregar
4343 estudo da regularização. Então, nesse caso o Ibama já havia feito uma sugestão
4344 em relação a isso.

4345
4346 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Onde nós falamos da
4347 licença de operação, naquele artigo que falamos que a regularização vai ficar com
4348 a licença, colocar um parágrafo de regra de transição, enquanto não tem, melhor
4349 que fica junto, para um não dizer que um está desmentindo o outro. Então, fica
4350 junto lá naquele artigo, que eu acho que é o artigo 6º. E com um parágrafo de
4351 regra de transição, enquanto ele não está valendo, como ele não está operando,
4352 uma regra de transição.

4353
4354 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu acho essa
4355 sugestão de transição muito boa, não sei se vamos conseguir fazer uma redação
4356 sendo justos no ponto de vista de prazos. Mas do jeito que está aí, qual é a
4357 motivação que eu tenho para regularizar?

4358
4359 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – O nosso questionamento não está
4360 relacionado a ter o ou não ter esse artigo, nosso questionamento está justamente
4361 n o seguinte, a princípio eu estou dando uma autorização para funcionar sem
4362 licença, com infração administrativa, independentemente se o cara está todo
4363 correto ou não, assim do ponto de vista ambiental. Aí seguinte, se estabelece um
4364 prazo X, tanto é que o comentário nosso aqui, por exemplo, no nosso caso que
4365 não queremos colocar aqui, que se exija um termo de compromisso, se estabelece
4366 multa e uma série de coisas. Então, na prática isso aqui teria que ficar: fica
4367 autorizado sem prejuízo de outras licenças de autorizações cabíveis a operação
4368 de aeroportos regionais, que operam sem licença ambiental... Bom, está aqui, até
4369 a emissão da licença de operação, e que terão um prazo de 6 meses ou 1 ano
4370 para requisitar a devida regularização.

4371
4372 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Deixa-me
4373 tentar dá uma colaboração de uma recente situação que estamos fazendo que
4374 parece um pouco com essa. São os programas de regularização ambiental dos
4375 imóveis rurais. Então, foram criados PRAs um sujeito pode ter devo não nego,
4376 quero pagar, faz uma adesão voluntária; com isso ele tem suspensão da
4377 disponibilidade das multas pelo fato de estar aderindo, e ele tem um prazo para
4378 poder fazer um termo de compromisso. Então, não é só quero me regularizar e
4379 estou de boa e tal, tem que fazer um termo de compromisso com o órgão
4380 ambiental, assina, fala em 20 anos eu vou me regularizar, em 10 anos, 2 anos, 3
4381 anos, ele estabelece um cronograma e diz como ele vai se regularizar. Parece-me
4382 que existe alguma semelhança com essa regularização. Agora, ela sem prazo,

4297
4298
4299
4300
4301
4302
4303
4304
4305
4306
4307

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu lembro
que que o pessoal do ICMBio do estava aqui, explicou, eles estiveram aqui,
explicaram direitinho, prazo, tal dia, tal data e foi acatado, num regime de
discussão muito mais acalorado do que essa, porque tinha Ministério Público. Eu
acho que deveria que manter até por uma questão da mesma Câmara Técnica. A
critério do órgão ambiental competente poderão ser feitas exigências
complementares do licenciamento ambiental mediante despacho fundamentado.

4308
4309 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Deusdará, eu sou pela
4310 supressão desse artigo e explico porquê. Eu já era pela supressão, agora ele ficou
4311 mais específico porque nós fizemos uma nova redação dizendo que no anexo I e
4312 tudo nós poderíamos complementar a critério do órgão competente, pedi mais,
4313 não sei o quê. E nós temos um outro artigo dizendo que podem ser pedidos
4314 estudos complementares, lá no meio do processo, inclusive falando que o prazo
4315 para de contar, se começamos a pedir estudos complementares. Então, esse
4316 aqui fica até um risco, porque fica parecendo que a Resolução não vale nada,
4317 porque pode pedir tudo depois. Então, para que a Resolução?

4318
4319 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Fica
4320 autorizado sem prejuízo de outras licenças as autorizações cabíveis até à
4321 operação e aeroportos e demais até a emissão de licença de instalação. Isso
4322 contradita com aquela anterior, tinha algo parecido naquela que a Mariana
4323 perguntou uma coisa e responderam outra. Parece. Não é igual, mas parece.
4324 Ficam autorizados, sem prejuízo de outras licenças até a emissão da licença de
4325 operação. O que é isso? Não entendi.

4326
4327 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Não faz sentido
4328 porque até a emissão da licença de operação, e depois, não? Fica sem sentido
4329 porque a emissão da licença de operação, e depois, não?

4330
4331 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Gente, isso tem um artigo parecido na
4332 Resolução de Portos, eu fico aqui falando de portos, é porque alguns exemplos
4333 nós já vimos. Uma vez fecharam o Porto de Santos, a fiscalização porque não
4334 tinha licença e, na verdade isso entrou na Portaria de Portos para assegurar que
4335 não aconteça isso por uma eventualidade, ou uma vingança ou qualquer coisa,
4336 isso aí não quer dizer que é uma anistia, quer dizer que ele vai operar até que ele
4337 entre com processo e ganhe sua licença para regularização. Uma sugestão que o
4338 Ibama tinha feito no seu parecer é que tivesse um prazo para ele iniciar o
4339 processo de licenciamento para regularização, para não ficar solto. Então, dentro
4340
4341



4387 sem termo de compromisso, sem algo que você extra judicialmente pode dizer.
4388 você falou que ia fazer em X anos, são 10X anos, você continua normal,
4389 operando? E esse artigo fica absolutamente sem sentido, tudo que estamos
4390 colocando lá em cima no final, no meio, deixamos uma situação que não motiva
4391 nenhuma, a simplificação não funciona, ele só é pernicioso. Ainda passa ainda
4392 essa visão de anistia.

4393
4394 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu acho que, eu concordo contigo, a
4395 redação dele é que está ruim. Mas mesmo a redação não está legal. O local me
4396 parece que está resolvido, agora a redação, eu acho que é o seguinte, os
4397 aeroportos regionais que operam sem regularização ambiental...

4398
4399 O SR. FERNANDO SILVA SALES (Anamma Centro-Oeste) – Não sei se
4400 poderíamos mexer no primeiro parágrafo que já colocamos no art. 6º, assim
4401 deverá ser instruída com o relatório de controle ambiental até o prazo após,
4402 porque no sexto você já fala da regularização dos aeroportos em operação. E
4403 depois você já confessa começa estabelecer os prazos, talvez mexer nesse
4404 primeiro parágrafo quando você vincula o RCA, o RCA já é o...

4405
4406 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB) – Eu estou
4407 quase confortável em dizer que o local dele é lá perto mesmo para poder dar o
4408 comando, o contra comando e dar as condições do comando. Agora, quem é que
4409 vai tirar daqui: qual o prazo?

(Intervenção fora do microfone Inaudível.)

O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Mas e até chegar o RCA?

4410
4411 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Esse artigo pode ter
4412 duas finalidades, a primeira, e que eu concordo com a sugestão do parecer do
4413 Ibama de ter um prazo para que todos os existentes se regularizem, durante esse
4414 prazo eles vão ser atuados, depois desse prazo vão. A segunda coisa é durante
4415 o processo de regularização, eles também podem operar. Então, eu acho que tem
4416 que ter essa previsão em dois dispositivos, aí acho que cabe discutir o local, se
4417 coloca lá no 6º qual é o prazo para todos os existentes em operação entrarem,
4418 com o RCA, aí ou em outro lugar, dizendo que durante o processo de
4419 regularização, ele pode operar.

4432 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT) – Não dando uma solução, mas
4433 pelo menos na área de transporte nós temos duas situações, uma é parecida com
4434 a que você colocou, vou colocar situações para na Câmara vemos qual é a
4435 melhor nesse caso, que é um prazo para a assinatura do termo de compromisso,
4436 para que se determine, e a outra é prazo para elaboração do RCA. Porque já
4437 falaram as duas coisas aqui. Eu acho que talvez um ponto importante era
4438 definirmos se vai definir um prazo para entregar a RCA ou um prazo assinar o
4439 termo de compromisso.
4440

4441
4442 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu tentei escrever uma redação
4443 alternativa, eu concordo que tem que subir, mas não sei se... Eu concordo que
4444 não é nesse local, ou então ele tem que ir para as transitórias, ou vai lá para cima
4445 ou vem para as transitórias. O local onde ele está, não está legal não. Os
4446 aeroportos regionais que operam sem regularização ambiental, talvez os termos
4447 não estejam bem, terão um prazo de 6 meses para solicitarem a licença, o
4448 licenciamento ambiental, condicionada à assinatura de termo de compromisso. 6
4449 meses, tem que assinar o termo de compromisso. Vai continuar operando, nesse
4450 período ele vai continuar operando.
4451

4452
4453 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Eu acho que não
4454 necessariamente todos os Estados trabalham com termo de compromisso, as
4455 exigências podem ser colocadas na LO, por exemplo, não precisamos criar mais
4456 uma figura.
4457

4458
4459 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Gente, desculpem, tem uma questão
4460 que eu não sei como funciona nos outros Estados, mas no nosso Estado lá
4461 quando você tem um empreendimento que está funcionando sem licença
4462 ambiental, a princípio ele teria que ser interditado, o instrumento que nós temos
4463 para não interditar é o termo de compromisso para regularidade, que você
4464 estabelece algumas condições básicas de funcionamento, e os prazos para
4465 regularização toda. Alguns Estados chamam de TAC, como chama o Ministério
4466 Público, mas é um termo de compromisso para regularidade ambiental. A princípio
4467 o órgão ambiental não pode autorizar nada funcionar sem a licença, a saída
4468 jurídica que se encontrou e que está normalizado é o termo de compromisso, é o
4469 termo de ajustamento de conduta, aí cada Estado tem um nome que se dá para
4470 isso. Normalmente não se usa TAC na maior parte dos Estados porque confunde
4471 com aquele termo de compromisso de ajustamento de conduta do Ministério
4472 Público que é um pouco diferente dos nossos. Então, o nosso visa regularização,
4473 o deles visa mais até a criminalização. Então, assim, eu não quer impor isso, mas
4474 para nós na Bahia está regulamentado, nós criamos a licença de regularização,
4475 que regulariza ambientalmente o que está funcionando sem licença, só que a
4476 condição para isso é o termo de compromisso, é a primeira coisa que ele tem que

100

4522
4523 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Então, não entendi
4524 nada, porque eu entendi que esses 270 era no Brasil todo.
4525

4526
4527 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Os nossos são
4528 os estratégicos, nós temos bem mais do que isso no País, porque não tem lógica
4529 fazer um regional, porque não vamos fazer um aeroporto próximo um do outro,
4530 nós temos uma região de influência que é tratada, mas temos muito mais que isso.
4531 Então, o Governo Federal vai resolver os 270? Vai. Os Estados vão resolver os
4532 seus 330? Não sei
4533

4534 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Teoricamente teria
4535 a premissa de atuar todo mundo.
4536

4537
4538 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Ela é para todo
4539 mundo, mas tem que se tomar muito cuidado com prazo.
4540

4541
4542 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – O prazo para nós vocês querem, o
4543 prazo para vocês não. É bonito não é? O prazo para nós de 90 dias, espera aí
4544 Doutor, dá licença, Deusdará, quando, desculpa, pimenta no do outro é bom, é
4545 refresco. Desculpe. Não dá para trabalhar assim. Dá licença. Até agora nós
4546 estamos tentando resolver o problema de vocês. Vocês têm que ajudar a
4547 resolver... Dá licença, Doutor.
4548

4549
4550 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) – Eu vou
4551 assegurar a palavra dos membros da Câmara Técnica de Controle Ambiental, se
4552 eventualmente tivemos que usar o Regimento, quem não for membro vai falar
4553 apenas indicado por um membro titular ou suplente. Então, por favor, vamos
4554 assim para não ter que usar o Regimento. Com a palavra o Governo do estado da
4555 Bahia, depois a Andréia fala e depois o colega da SAC fala.
4556

4557
4558 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Até entendo das dificuldades do
4559 Governo do Estado, do Governo Municipal em regulamentar isso, mas eu não
4560 posso criar uma regra de privilégio. Da licença, eu estou criando uma regra que dá
4561 privilégio para aquilo que o Governo Federal, a partir de critérios justos,
4562 justíssimos, definiu que são estratégicos para ele Governo Federal ouvir dos
4563 governadores, que na verdade vocês ouviram os governadores, e os outros
4564 aeroportos que são de interesse de algum município ou de alguma região que não
4565 caiu nisso? Eles serão fechados? Porque a partir do momento que essa
4566 Resolução for publicada vai chamar a atenção para isso de todo o Ministério

102

4477 assinar, o termos de compromisso, aí dentro do termo de compromisso você
4478 estabelece todos os prazos que ele vai ter, para dar entrada no licenciamento,
4479 para tramitar isso, o tipo de estudo, e assim por diante.
4480

4481
4482 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) – Gente, eu
4483 vou passar a Paula, nós estamos com um fato, essa redação não atinge as
4484 preocupações de nenhum das colocações que foram feitas agora. Nós temos que
4485 caminhar para uma redação que concluamos.
4486

4487
4488 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – O Eugênio já fez
4489 uma proposta de redação que eu já estou discordando por conta do termo de
4490 compromisso.
4491

4492
4493 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) – O termo de
4494 compromisso de fato quando se tem a questão do PRA, do plano do módulo rural,
4495 está na lei, fala que tem que assinar um termo de compromisso. Então, não dá
4496 para o Estado dizer, mas o termo de compromisso chama-se José, o outro, não.
4497 Nesse caso específico o termo e está definido como o único caminho passível
4498 para a solução do problema. Então de novo.
4499

4500
4501 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – O que o setor tinha
4502 proposto era o licenciamento ambiental correlativo. Eu acho que escrever termo de
4503 compromisso é a mesma questão de escrever licenciamento ambiental correlativo.
4504 Eu acho que se a Resolução está dando prazo para todo mundo se regularizar.
4505 Dentro desse prazo não vai ter...
4506

4507
4508 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Nós temos que
4509 pensar uma coisa, eu concordo até que se estabeleça um prazo, mas tem que
4510 pensar o seguinte, o Programa da Aviação Regional que estamos tratando aqui,
4511 ele abrange 270 aeroportos regionais, no Brasil nós temos 600, o que vão ser os
4512 outros quase 403, 330 que temos no Brasil? Os Estados vão fazer, o município vai
4513 fazer, se eu coloco aqui um ano, um ano eu resolvo o que eu estou trabalhando na
4514 Secretaria de Aviação Civil e os outros 330? Vai passar esse ano, os Estados vão
4515 fechar com 330 aeroportos no Brasil inteiro? Eu duvido muito que isso ocorra. Eu
4516 acho que temos que pensar direitinho no que está se tratando, o programa
4517 abrange aeroportos estratégicos, Governo Federal e para os Estados, mas não
4518 abrange todos os aeroportos públicos, e eu tenho hoje quase 600 aeroportos
4519 públicos operando no Brasil, que eu diria que nem 50 deles tem licença de
4520 operação. Nós temos que pensar também. Regionais operando hoje no Brasil.
4521

101

4567 Público. Vocês me desculpem, vai chamar, cada vez que mexemos no vespertino
4568 sai tudo. Então, ou nós trabalhamos uma regra de que vá garantir a
4569 regulamentação de todos, minimamente a regularização de todos, e vai
4570 responsabilizar os Governos Estaduais, o Governo, tem casos, por exemplo, na
4571 Bahia em o que aeroporto é administrado pelo município, o dono do aeroporto é o
4572 município, o próprio aeroporto de Ilhéus é municipal, com a concessão para operar
4573 os voos. Então, na verdade você tem que ter uma regra que se aplica a tudo, a
4574 mesma coisa que o termo de compromisso do cara, se aplica a todo mundo. Eu
4575 não tenho uma regra para setores, eu tenho uma regra geral para esse tipo de
4576 atividade, ou esse tipo de empreendimento. Aeroportuário. Então, ou eu trabalho
4577 uma regra geral, e vamos ter que nos desdobrar e aí também a Secretaria de
4578 Aviação vai ter que se desdobrar para ver como resolve esse negócio, ou vamos
4579 criar um negócio aí que é meio estranho.
4580

4581
4582 SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCAS/SFB) – Vou dar a
4583 palavra para Adriana, depois Patrícia, tem o Paulo, ou senhor fala em seguida, se
4584 quiser falar, antes tem problema não que eu perdi a ordem.
4585

4586
4587 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não sei se
4588 está superada a questão de termos de compromisso e termo de ajustamento de
4589 conduta. Então, eu ia falar como é no Ibama. Está superado, ou ainda vale a
4590 pena? Ok. Então, passo. Do ponto de vista do que está resolve.
4591

4592
4593 A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOGI BOSON (CNT) – Bom, eu acho que eu
4594 entendo todas as partes, é um problema mesmo, mas eu entendo, nós fizemos um
4595 programa lá em Minas para regularização das indústrias, e ao fazer visitas
4596 regionais, nós ficamos muito impressionados do percentual elevadíssimo de
4597 indústrias que não são licenciadas. E nem por isso cabe uma regra para dar
4598 licença, assim, liberar de licença, ou dar uma licença de operação até que se
4599 regularize. Não. Nós estamos investindo, correndo atrás para ver se ela se
4600 regulariza com todos os riscos de multa, de uma fiscalização pesada e tudo mais.
4601 Então, eu acho que temos que estabelecer uma regra de transição, que vamos
4602 regularizar e não importa se são 600, 1000, se está muito, ou se não, infelizmente
4603 não tem como nós fazermos isso, temos que fazer uma regra de transição, dizer
4604 que vamos, uma regra de transição que é muito mais voltada para que os
4605 aeroportos busquem a regularização, porque elas viram uma chance ali, porque à
4606 vezes não busca porque ficam com medo de aparecer, e levar aquela multa, for
4607 passiva, conta de 5 anos para trás, aquela coisa toda, então eles ficam quietos.
4608 Então, tem que fazer uma regra de transição que estimule a pessoa, o
4609 empreendedor a buscar a sua regularização, mas não pode configurar num *ad*
4610 *referendum*, num cheque em branco interminável porque aí senão eu acho que o
4611 Mateus vai pedir para as estradas dele, eu vou pedir para as indústrias, vou pedir

103

4612 para minhas garagens, enfim, é complicado mesmo, mas nós não temos como
4613 fazer. É essa a realidade, e aí vou até aproveitar, Deusdará, pedir para o Tadeu
4614 pensar um pouquinho, que nós nessa Resolução estamos tentando o melhor para
4615 regularizar, porque não fazer nada é deixar *ad eternum* sem regularização, nós
4616 podemos até estamos cometendo alguns erros, alguns deslizes que são
4617 passíveis de correção, não fazer nada, não fazer nenhuma Resolução é admitir
4618 todos os aeroportos do jeito que estão funcionando, sem nenhum controle, sem
4619 nenhuma regularização. Porque ao colocar o problema, sempre falamos, quando
4620 colocamos o problema na mesa é mais da metade do caminho para resolver ele,
4621 fingir que o problema não existe, porque eu não tenho a melhor solução agora é o
4622 pior dos caminhos. Nós temos que tentar uma solução.

4623
4624
4625 **SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Antes de
4626 passar a palavra para a Paula, é que esse ponto já tinha sido apontando pelo
4627 parecer do Ibama, o parecer do Ibama já dizia que tem alguma coisa aí que
4628 precisa ser colocada para melhorar senão vai gerar uma inocuidade da
4629 Resolução. Então, já estava no parecer que vocês receberam.

4630
4631
4632 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Só queria reforçar
4633 um pouco o que o Eugênio colocou e a Patrícia também, de que não dá para
4634 estabelecermos uma regra, uma Resolução para alguns aeroportos, a não ser que
4635 fosse uma Resolução para os aeroportos do programa X, Y, Z e não regionais,
4636 que a discussão começava tudo de novo. Então, eu realmente fiquei surpresa, eu
4637 não consegui contar os aviões coloridos que ele colocou, mas na hora que me
4638 falou dos 270, eu achei que estávamos falando de todos. Para mim não faz
4639 sentido fazermos uma Resolução, se tem a definição do que é aeroporto, tem
4640 todas as regras, a regra tem que ser para todo mundo, eu concordo com o
4641 posicionamento do Ibama de que tem que ser esse prazo, prerrogativa para autuar
4642 os que estão funcionando sem licença, já tem, nós sabemos muito bem que não
4643 se faz por falta da capacidade e por outras prioridades, etc., ou estabelecemos as
4644 regras do jogo para trabalhar dos dois lados juntos, o empreendedor e o órgão
4645 licenciador ou então não funciona.

4646
4647
4648 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil)** – Eu acho que fui
4649 mal interpretado, o que eu quis dizer é o seguinte, eu acho que tem que ter prazo,
4650 eu só falei que temos que ter cuidado ao estabelecer os prazos para não colocar
4651 uma coisa inviável de cumprimento. Eu concordo contigo, eu acho que a
4652 oportunidade é agora de se propor uma regra de regularização, o que eu quero é
4653 colocar um prazo muito apertado que eu não acho interessante, colocarmos aqui,
4654 sei lá, 120 dias, os que estão no âmbito da SAC vão ser cumpridos, mas o pessoal
4655 que está no Estado do Maranhão, que está no Estado do Tocantins, no
4656 Amazonas, etc., como que esses Municípios e Estados vão conseguir fazer

104

4657 alguma coisa? Eu só falei que temos que ter cuidado com os prazos que vão ser
4658 estabelecidos. Eu nunca falei para não ter prazo, não regularizar, nada disso, é
4659 exatamente o contrário, senão não estaríamos nem propondo isso aqui. Eu acho
4660 que fui mal interpretado aqui. Desculpa.

4661
4662
4663 **SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Nós estamos
4664 numa situação que eu acho de impasse do ponto de vista de qualquer prazo
4665 colocado agora, nós podemos tentar ver o prazo, o local está inapropriado, está,
4666 do meu ponto de vista, tem que ficar perto do 7º, que número que vai ficar eu não
4667 sei. Se temos chance de tentativamente tentarmos um prazo para essa regra de
4668 transição, me parece aqui ninguém aqui é contra a regra de transição, inclusive a
4669 SAC. Agora, estamos no impasse é prazo e que tipo de instrumento que vai ser
4670 lastreado para dar esse prazo e garantia, ou garantia cobrança, inclusive se esse
4671 prazo foi atendido ou não. Duas perguntinhas, se a redação tendo isso, Eugênio,
4672 vamos embora.

4673
4674
4675 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Mesmo que Paula seja contra o termo
4676 de compromisso, eu acho que não dá para trabalharmos manutenção de um
4677 equipamento, de um empreendimento sem ter isso. Eu posso ter uma lógica, e aí
4678 vai ficar um pouco a critério do órgão ambiental, dizer o seguinte: todos eles terão
4679 que num prazo X procurar o órgão ambiental para assinar o termo de
4680 compromisso, dar entrada no processo de licenciamento ambiental e aí você
4681 estabelece negociado com o operador um prazo de validade desse termo de
4682 compromisso. Eu concordo contigo, aí já sendo mais... Tentando mediar aqui que
4683 talvez a Resolução não tem que trazer um prazo fechado, mas tem que trazer um
4684 prazo para ele buscar o órgão ambiental, ele tem que procurar o órgão ambiental
4685 afim de regularização. Essa regularização no primeiro momento pode ser objeto
4686 da assinatura de um termo de compromisso. Isso eu não sei como que faz o
4687 Ibama, não sei como faz nos outros Estados, está o Rio de Janeiro, aqui no nosso
4688 Estado é muito comum isso, você identifica nas ações de fiscalização
4689 empreendimento que estão operando sem licença ambiental, você chama, faz o
4690 ato administrativo de multa, geralmente não se interdita, dependendo da situação
4691 até pode chegar a isso, atuação, notificação, e até chegar na interdição,
4692 dependendo da situação, e se chama a cara regularizar, diz assim: o próprio órgão
4693 ambiental por conveniência, então, vamos assinar um termo de compromisso que
4694 estabeleça as condições de financiamento durante um ano, durante 2 anos,
4695 porque eu concordo contigo, eu posso estabelecer, se eu tiver, 35, 40 aeroportos
4696 na Bahia, também não vou ter condições de atender todos num ano, então eu
4697 mesmo, órgão ambiental, por conveniência posso estabelecer um prazo maior,
4698 levando em consideração alguns critérios, fluxo de voo, o número de passageiros,
4699 e alguns outros critérios que podemos ser estabelecidos e nós não trataríamos a
4700 aqui, que ficaria muito a critério do órgão ambiental. Agora, eu acho que
4701 Resolução e isso para mim é fundamental, ela tem que embarcar um conjunto de

105



4702 600, 700 aeroportos regionais, ela não pode se restringir aos duzentos e tantos do
4703 programa, porque senão ela fica muito frágil, juridicamente inclusive.

4704
4705
4706 **SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Eu queria
4707 fazer um esforço com vocês, se conseguíssemos sair desse pequeno entrave, nós
4708 conseguimos fechar os 16 artigos. Agora, o Ibama quando fez a análise, só alterou o
4709 problema não fez sugestão de prazo. De novo, passo a palavra para a Adriana,
4710 no seu instrumento, eu sei que o prazo dado no caso dos imóveis rurais depende
4711 das condições do imóvel, em que situação ele está, uma coisa é plantar uma
4712 espécie de crescimento, uma outra coisa pequena, os prazos diferentes. Eu acho
4713 assim, se nós conseguirmos ter um esforço de mais meia hora, eu sei que a Paula
4714 tem que sair 17h30, eu já deveria ter saído. Já perdi meu voo. Senão vamos gerar
4715 um constrangimento de nova reunião, novos custos a serem pagos, possibilidade
4716 de reabrir toda essa discussão novamente, eu queria avaliar com vocês se existe
4717 a possibilidade de um esforço, mais três artigos, a verdade que se diga que tem os
4718 anexos. E os anexos, a reunião foi convocada para ser a tarde, eu queria
4719 consultar vocês, porque senão não vamos ter chance de termina. São mais três
4720 artigos, nós podíamos passar os artigos que estão faltando.

4721
4722
4723 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Os artigos subsequentes são
4724 bem tranquilos.

4725
4726
4727 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBOSI BOSON (CNT)** – Posso fazer uma
4728 proposta? Esse artigo vai para lá, precisa de ter regra de transição, essa regra de
4729 transição tem que ser estimulante em relação a que venham, qualquer prazo,
4730 qualquer coisa tem que está vinculada ao fato do empreendedor entregar o
4731 processo, requerimento de regularização e aí nós uma redação com esse, esse
4732 conteúdo está aprovado.

4733
4734
4735 **SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Nós brigamos
4736 muito, mas no ano passado foi que deu, salvo melhor juízo, melhor resultado,
4737 levamos situações importantes à plenária, conseguimos consenso, conseguimos
4738 realmente críticas e debates. Nós temos uma maturidade suficiente para entender
4739 a importância desse momento e a questão de datação do prazo. Tem mais três
4740 artigos ali, ressaltado, tem os anexos, são 4 anexos.

4741
4742
4743 **A SRª. ANDRÉIA FIGUEIREDO (MMA)** – Quem sabe alguém vamos lendo e
4744 alguma vai fazendo aquela proposta de redação e os anexos tem que ser uma
4745 decisão.

4746

106

4747
4748
4749 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – O 12 o
4750 responsável pelo empreendimento deverá comunicar imediatamente ao órgão
4751 ambiental... o responsável pelo empreendimento... Pois não, Tadeu.

4752
4753
4754 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Eu concordo com a
4755 colocação da Patrícia de que é melhor nós estamos discutindo, mesmo que não
4756 seja da forma satisfatória para nós, mas estamos discutindo aqui, do que não
4757 estamos discutindo e os órgãos estaduais sem condições do regularizar, os
4758 resistentes são os novos. Nós apresentamos um documento, em nome da
4759 sociedade civil, e gostaríamos de saber a posição da CTA em relação a esse
4760 documento que foi protocolado. Qual é a posição regimental, no caso eu sou um
4761 conselheiro de uma entidade, represento a sociedade civil, apresentei um
4762 documento propondo novos estudos, e como aconteceu nas eólicas, houve duas
4763 reuniões onde as eólicas avançaram em termos de aprimoramento, se tivesse
4764 ficado na primeira reunião não teria ficado completa. Ela ficou mais ou menos
4765 lapidada porque houve outra reunião, houve mais discussão, houve um
4766 aprofundamento nas dúvidas, então, eu gostaria de ouvir a posição do presidente,
4767 o presidente disse que ia aguardar a Adriana, eu gostaria de saber sua posição.

4768
4769
4770 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Então,
4771 Tadeu, o documento é endereçado ao presidente da Câmara e é claro que ele é
4772 dirigido à Câmara, o entendimento é assim, você coloca questões de que os
4773 estudos não eslavam suficientes, isso para quando o Cipam foi convocado, na
4774 apresentação que a Secretaria de Aviação Civil fez ao Cipam esses estudos forma
4775 amplamente apresentados, hoje apresentaram a vertente ambiental da questão.
4776 Então tudo isso mesmo que tivesse havido alguma falha no Regimento Interno
4777 naquelas justificativas lá para trás, o que eu não concordo, ela teria sido superada
4778 pela apresentação hoje. Entende? Eu estou fazendo um raciocínio extensivo que
4779 mesmo que tivesse na convocação do Cipam alguma falha, essa falha teria sido
4780 suprida hoje, porque foram apresentados aqui vários estudos e várias questões
4781 ambientais. Esse é um aspecto. O outro aspecto que você levanta é a questão da
4782 plenária ter aprovado um requerimento de urgência antes que a matéria tivesse
4783 sido admitida. O Regimento Interno não diz necessariamente que uma coisa só
4784 possa acontecer depois da outra. A lógica do Regimento não é essa. A matéria
4785 deu entrada no Conama, o proponente entrou com a matéria, pediu regime de
4786 urgência, apresentou 8 assinaturas e foi aprovada em uma plenária, aí a etapa
4787 seguinte na tramitação era que o Cipam, e aí o Cipam foi marcado e feito depois
4788 dos pareceres do MMA e do Ibama. Então, eu entendo que não haja problema
4789 nesse requerimento de urgência ter sido aprovado pela plenária. Outra questão
4790 que você levanta é os pareceres não terem sido exaustivos. Ora, ninguém disse
4791 também que o parecer tem que ser exaustivo, o que tem que ser exaustivo é a
4792 discussão da Câmara, a Câmara é que tem que exaurir do ponto de vista dela

107

4792 aquela compreensão sobre aquele assunto, assim como a CTAJ< assim como a
4793 plenária. Então, o fato de a área do ICMBio não ter sido ouvida precisamente, o
4794 ICMBio estava aqui, apresentou uma emenda de sugestão, também está ok. A
4795 área dos resíduos sólidos, a menina estava aqui, a Zilda, as emendas da Zilda
4796 como representante da área de resíduos, foram derrubadas pela Câmara. Então,
4797 quer dizer, houve uma apreciação, houve uma sugestão e uma decisão da
4798 Câmara de não acatar aquilo. Então, não impede que sejam reapresentadas as
4799 questões em plenário. Então, o que acontece? Do ponto de vista do Departamento
4800 de Apoio ao Conama, não tem nenhuma irregularidade, Tadeu, vocês estão
4801 dizendo que os estudos não eram exaustivos, foram apresentados cada vez maior
4802 detalhamento dos estudos, se ainda assim eles não estão suficientes, aqui é o
4803 locus de discussão disso, e aqui é o momento de se dizer se está suficientemente
4804 confortável para continuar prosseguindo com a matéria, ou se cabe emenda ou se
4805 cabe ainda nova apreciação e etc. Eu ainda queria correr lá para falar de termo de
4806 compromisso e TAC.

4807
4808
4809 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Considerando que seja
4810 aprovada quando que vai para Plenária? Na próxima ordinária?
4811

4812
4813 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Ai é um
4814 outro momento, nós temos vários cenários, existe o cenário de encerrar hoje, e aí
4815 a CTAJ vai para o dia 10, fazemos uma convocação hoje ou amanhã para a CTAJ,
4816 faz a CTAJ, a matéria está pronta para a plenária, existe uma possibilidade da
4817 Ministra convocar uma plenária extraordinária para tratar dessa matéria, essa é
4818 uma possibilidade. Agora se Câmara não aprovar isso hoje, então, a Câmara é
4819 marcada com 5 dias após hoje, então, no dia 09 ou 10 essa Câmara reuniria
4820 novamente. Nós faríamos a convocação para a nova reunião dessa Câmara.
4821

4822
4823 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – A nossa preocupação é
4824 justamente essa aí, essa pressa na discussão de temas de extrema importância, e
4825 logo logo já vai para uma plenária, que seria uma extraordinária especificamente
4826 para isso. Fica aqui registrada a nossa preocupação. O tema é muito delicado e
4827 volto a comentar, aeroportos são sempre utilizadas áreas, grandes áreas e
4828 geralmente em áreas de relevância ecológica. Então, não são terminais urbanos,
4829 onde se faz aí em tantos metros quadrados, são hectares de terras. E já se
4830 passou aqui, foram debatidos aqui vários conflitos em que não foram resolvidos,
4831 tanto é que existem vários aeroportos que não estão licenciados, e se nós não
4832 tivermos parâmetros definidos para repassar, para que os Estados possam nos
4833 licenciar, os técnicos tenham uma percepção clara do que o Conama normalizou,
4834 fica uma responsabilidade nossa, se caso como, por exemplo, impactos
4835 ambientais em recursos hídricos, em nascentes, até poluição sonora. Existem uma
4836 série de impactos ambientais que os aeroportos causam, que tem que ser

108

4837 debatidos, e procuradas normas e normalização adequada. A proposta da Aviação
4838 Civil, parabéns, poderiam ter que continuar no modo que está e o meio ambiente
4839 ia perder. Procuraram o Conama, com certeza haverá ganhos, mas só que é
4840 preciso, volto para encerrar, é preciso uma discussão mais profunda. Nessa
4841 questão. E presidente, como eu não domino o assunto, fica aqui registrado de que
4842 a nossa solicitação de uma nova discussão, uma outra reunião, e que possamos
4843 também trazer uma especialista para nos dar assessoria. É aquela velha história
4844 de sempre, que a sociedade civil, não temos capacidade ou a especialista como
4845 vocês do Governo, ou do setor privado para estar dando assessoria, nós estamos
4846 sempre sozinhos, era para estar um outro representante aqui e ele faltou. Então, é
4847 complicado. Nós defendemos um tema de extrema importância, com enfoque
4848 ambiental, vocês defendem o enfoque do empreendedorismo, e assim por diante,
4849 nós defendemos do órgão ambiental.
4850

4851
4852 **SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Eu entendo,
4853 você tem razão, eu fiz uma consulta aos membros saíram para ver se conseguiam
4854 fazer uma redação alternativa, não sei se chegaram a uma conclusão, pelo menos
4855 para as pessoas terem conhecimento.
4856

4857
4858 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Não olhem bem a redação que pode ter
4859 ajustes, mas assim, os órgãos ambientais oficializarão os responsáveis pelos
4860 aeroportos regionais para que no prazo de 180 dias, contados a partir dessa
4861 Resolução firmem termo de compromisso, e aí depois tem uma discussão, ou
4862 solicitem abertura de processo administrativo de licenciamento ambiental com o
4863 fim de apresentar no prazo máximo de 24 meses os relatórios de controle
4864 ambiental, que subsidiarão a regularização ambiental. E nós copiamos as dos
4865 portos, a Portaria de Portos é mais ou menos assim.
4866

4867
4868 **A SRª. PATRÍCIA HELENA GAMBONI BOSON (CNT)** – Mas aí o olhar vai ter a
4869 complexidade que necessita.
4870

4871
4872 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Por outro lado, Doutor, o porto você tem
4873 uma capacidade financeira e de investimento maior do que um aeroporto regional,
4874 geralmente a capacidade de investimento de contratação de estudo ambiental, de
4875 um projeto de adequação do porto é maior do que num aeroporto pequeno, por
4876 causa da questão econômica. Você tem que levar em consideração esses fatores
4877 também, e por outro lado o impacto do porto é imensuravelmente maior do que um
4878 aeroporto desse.
4879

4880 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*
4881

109

4882
4883
4884 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – Só tem um
4885 probleminha, lá que é no 14, gente, o 14 faz remissão ao Conama.
4886

4887
4888 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Eugênio,
4889 então, se você concordar colocaria termo de compromisso ou termos de
4890 ajustamento de conduta porque pelo que eu entendi o lbama vincula o termo de
4891 compromisso ao auto de infração, pelo menos era assim até uns anos atrás,
4892 quando você tem um auto de infração e um compromisso do autuado em
4893 recuperar a área degradada, em reduzir aquele dano, ele faz um termo de
4894 compromisso. Quando é um processo de licenciamento é um termo de
4895 ajustamento de conduta, você chama, e ele ajusta a conduta dele. Só que a Paula
4896 já me disse que em São Paulo, por exemplo, não é assim, então, para resguardar
4897 as diferenças, e mesmo a doutrina que já se tem esclarecendo isso nós
4898 colocamos uma coisa ou outra.
4899

4900
4901 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Adriana, as situações que temos
4902 com o lbama são termos de compromisso. Quando tem o termo de ajustamento
4903 de conduta ele está previsto, o termo de ajustamento de conduta já é uma
4904 execução extrajudicial já. Então, na verdade, eu acho que não podemos citar o
4905 termo de ajustamento de conduta aqui.
4906

4907
4908 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Eu concordo, mas
4909 juridicamente eu tenho essa dúvida, eu tenho o mesmo entendimento que você,
4910 para mim, no âmbito administrativo é termo de compromisso e em termo judicial é
4911 termo de ajustamento de conduta. A minha diferenciação é essa.
4912

4913
4914 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (MT)** – Inclusive, os que temos com o
4915 lbama, para regularização e rodovias, são termos de compromisso.
4916

4917
4918 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Desculpem,
4919 não entendi, mas deixa-me fazer uma coisa antes do Eugênio sair. Então,
4920 estamos vendo aqui com o Deusdará, com a condução da presidência e vamos já
4921 convocar a próxima Câmara, porque realmente tem uma outra reunião dessa
4922 Câmara 10 de junho, essa convocação sai amanhã, então, cinco dias úteis, eu
4923 estou contando com o feriado que tem quinta feira, então, nós já deixaríamos
4924 convocada uma segunda reunião para o dia 10. Eugênio vai achar ruim, mas é o
4925 que nós precisamos fazer.
4926

110

4927
4928 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Só em relação a data, 6 e 7 e 8 é o
4929 Encontro Nacional da Abema, nós não temos como ficar, eu não posso ficar a
4930 semana toda fora do meu Estado que eu serei exonerado por abandono de
4931 emprego, vai ser aqui em Brasília, não dá para ficar sequencial não dá para ficar 5
4932 dias em Brasília.
4933

4934
4935 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Mas seria
4936 no 10.
4937

4938
4939 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – 06 de julho é segunda feira.

4940
4941
4942 Eu estou falando semana que vem, junho. Eu estou falando exatamente quarta-
4943 feira que vem, 10 de junho, hoje é 1ª de junho a convocação sai 02. Eu não conto
4944 02.
4945

4946
4947 **O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema)** – Chegam meus filhos em Salvador, não
4948 faz isso comigo.
4949

4950
4951 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Não tem
4952 jeito.
4953

4954
4955 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO (Presidente da CTCA/SFB)** – A não ser
4956 que vocês se sintam confortáveis em mandar sugestões a respeito dos 4 anexos
4957 por e-mail, mas 4 anexos que nós...
4958

4959
4960 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Quem vem
4961 de longe? Paula, Tadeu.
4962

4963
4964 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste)** – Está chamando
4965 uma reunião dia 10 de junho? É isso que entendi?
4966

4967
4968 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Quarta-feira
4969 que vem.
4970

4971

111



4972 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Então as pessoas
4973 poderiam voltar.

4974

4975

4976 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – A minha preocupação é começar as 10.

4977

4978

4979 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Os anexos
4980 são longos, dois dias u um dia só? O pedido é ninguém coloca o horário de voo
4981 correndo.

4982

4983

4984 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma Sudeste) – Eu não tenho esse
4985 livre arbítrio para colocar meu horário de voo, o pessoal compra o voo. A não ser
4986 que venha 20h00 na convocação.

4987

4988

4989 O SR. EUGÊNIO SPLENGER (Abema) – Eu penso se é possível fazer uma cópia
4990 para mim.

4991

4992

4993 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Nós
4994 encaminhamos por e-mail, porque tem que fazer direito o corta e cola, tem que
4995 colocar em PDF e mandamos. Amanhã tem que sair a convocação extraordinária,
4996 aí sai o texto, o limpo e o sujo.

4997

4998

EM BRANCO

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Procedência 1ª Reunião Extraordinária CTCA

Data: 1º de julho de 2015

Processo Nº 02000.000509/2015-72

Assunto: Proposta de Resolução do CONAMA sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais.

VERSÃO COM EMENDAS

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; e~~

Proposta CNT APROVADA

~~Considerando a inexistência de regras específicas acerca da categorização de aeroportos regionais para fins de licenciamento e a necessidade de regularização ambiental de aeroportos regionais existentes;~~

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;~~

PROPOSTA GOV BA E MIN TRANSPORTE APROVADA

II- regularização ambiental de aeroportos regionais em operação até a data de entrada em vigor da presente Resolução;

~~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.~~

PROPOSTA GOV BA APROVADA

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.

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;~~

PROPOSTA CAMARA TECNICA APROVADA

I- aeroporto regional: equipamentos 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, abertos ao tráfego aéreo público;

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 Contraincêndio de Aeródromo (SCI), Torre de Controle (TWR) ou Estação Prestadora de serviços de telecomunicações e de 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 conterà, 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;~~

PROPOSTA ICMBio APROVADA

I - afetação em unidades de conservação e intervenção em áreas de preservação permanente, 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.~~

PROPOSTA CNT APROVADA

§2º Os empreendimentos e atividades referidos neste artigo ficam sujeitos ao licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado, nos termos das leis e normas vigentes.

~~§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 desta Resolução, considerando os procedimentos definidos na legislação e normas vigentes.~~

PROPOSTA IBAMA APROVADA

§3º O licenciamento ambiental dos aeroportos regionais que não sejam considerados de baixo potencial de impacto ambiental deverá adotar estudos ambientais atendendo aos termos de referência, que poderão ser adequados e consolidados pelo órgão ambiental competente em conjunto com o requerente, com base no Anexo I desta Resolução, podendo incluir ou excluir exigências, em função das especificidades do aeroporto regional, das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente, desde que justificadas.

~~Art. 4º. O licenciamento ambiental de aeroportos 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:~~

PROPOSTA GOV BA APROVADA

Art. 4º. O licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental, de que trata o art. 3º, deverá respeitar os termos e os prazos a seguir definidos.

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

PROPOSTA CT APROVADA

§1º O processo de licenciamento ambiental 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.~~

Proposta CT APROVADA

V – manifestação da Prefeitura Municipal quanto ao uso e ocupação do solo.

PROPOSTA DO DAU/MMA REJEITADA

~~VI – análise preliminar de risco, conforme previsto no art. 2º da Resolução CONAMA n.º 237/97.~~

~~§ 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.~~

PROPOSTA CT APROVADA

§ 2º O prazo de análise do processo de licenciamento dos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental será de até 180 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:~~

§ 3º A contagem do prazo previsto no § 2º será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo responsável pelo empreendimento.

PROPOSTA CT APROVADA

§ 4º O órgão ambiental manifestar-se-á 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;~~

PROPOSTA CT APROVADA

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

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.

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

~~Novo Artigo. A licença para operação autoriza 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.

PROPOSTA DO DAU/MMA REJEITADA

~~§ 7º O Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos deverá ser apresentado quando do requerimento da Licença de Operação, conforme conteúdo mínimo requerido no artigo 21 da Lei 12.305/10 e regulamentos.~~

~~§ 8º O Plano de Gerenciamento de Risco com base na análise preliminar de risco.~~

~~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.~~

PROPOSTA CT APROVADA

~~Art. 5º. Nos casos de novos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental poderá, em um único ato, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização e autorizar a instalação e operação do aeroporto.~~

~~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.~~

PROPOSTA CT APROVADA

Art. 6º. A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação quando da publicação desta Resolução será feita mediante emissão de Licença de Operação.

§ 1º O processo de licenciamento para regularização ambiental deverá ser instruído com o Relatório de Controle Ambiental – RCA, em conformidade com o Termo de Referência constante do Anexo III.

~~§ 1 2º 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.~~

PROPOSTA CT APROVADA

§ 2º A análise do RCA deverá ser realizada mediante parecer técnico pelo órgão competente, no prazo de até 90 dias, conclusivo quanto à viabilidade de emissão da Licença de Operação e seu respectivo conteúdo.

PROPOSTA DE SUPRESSÃO GOV BA APROVADA

~~§ 2º 3º 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. **(CORRIGIR PARAGRAFOS)**

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.

PROPOSTA SUPRESSAO CNT APROVADA

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

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

PROPOSTA CT

Art. 11. Os Órgãos Ambientais oficialarão os responsáveis pelos aeroportos regionais para que, no prazo de 180 dias, contados a partir da data desta Resolução, firmem TC ou ou solicitem abertura de processo administrativo, de Licenciamento Ambiental, com o fim de apresentar no prazo máximo de 24 meses os relatórios de controle ambiental que subsidiarão a regularização ambiental.

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

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;
- 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.

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.

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 locacionais 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

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;
- 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 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 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.

PROPOSTA DAU/MMA
SUGESTÃO DE INSERÇÃO

- **Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (Resolução Conama nº 307/2002);**
- **Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (lei 12.305/2010); e**
- **Programa de Gerenciamento de Risco.**



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).

PROPOSTA DAU/MMA SUGESTÃO DE INSERÇÃO

9. GLOSSÁRIO

Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.

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.

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 N° 307/2002;
- Volume e tipos de resíduos da construção civil que serão gerados e destino final em acordo com a Resolução CONAMA N° 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.

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. Ensaio 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 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;
- 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).

PROPOSTA DAU/MMA

SUGESTÃO DE INSERÇÃO – MMA

10. GLOSSÁRIO

Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.

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 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;
- 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.

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.

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

PROPOSTA DAU/MMA

SUGESTÃO DE INSERÇÃO -

- **Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (Resolução Conama n° 307/2002);**
- **Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (lei 12.305/2010); e**
- **Programa de Gerenciamento de Risco.**

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.

PROPOSTA DAU/MMA

SUGESTÃO DE INSERÇÃO

7. GLOSSÁRIO

Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.



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.

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).

**PROPOSTA DAU/MMA
SUGESTÃO DE INSERÇÃO**

4. GLOSSÁRIO

Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Procedência 1ª Reunião Extraordinária CTCA

Data: 1º de julho de 2015

Processo Nº 02000.000509/2015-72

Assunto: Proposta de Resolução do CONAMA sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais.

VERSÃO LIMPA

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 e a necessidade de regularização ambiental de aeroportos regionais existentes;

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;

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.

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

I- aeroporto regional: equipamentos 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, abertos ao tráfego aéreo público;

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 Contraincêndio de Aeródromo (SCI), Torre de Controle (TWR) ou Estação Prestadora de serviços de telecomunicações e de 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 conterà, 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 - afetação em unidades de conservação e intervenção em áreas de preservação permanente, 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, pouso, 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 das leis e normas vigentes.

§3º O licenciamento ambiental dos aeroportos regionais que não sejam considerados de baixo potencial de impacto ambiental deverá adotar estudos ambientais atendendo aos termos de referência,

que poderão ser adequados e consolidados pelo órgão ambiental competente em conjunto com o requerente, com base no Anexo I desta Resolução, podendo incluir ou excluir exigências, em função das especificidades do aeroporto regional, das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente, desde que justificadas.

Art. 4º. O licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental, de que trata o art. 3º, deverá respeitar os termos e os prazos a seguir definidos.

§1º O processo de licenciamento ambiental 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 ao uso e ocupação do solo.



§ 2º O prazo de análise do processo de licenciamento dos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental será de até 180 dias, contados a partir da data do protocolo dos documentos elencados nos incisos I a V.

§ 3º A contagem do prazo previsto no § 2º será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo responsável pelo empreendimento.

§ 4º O órgão ambiental manifestar-se-á 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 processo, bem como as condicionantes para a sua implementação, que deverão constar da respectiva licença; e

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

Art. 5º. A licença para operação autoriza 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. 6º. Nos casos de novos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental poderá, em um único ato, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização e autorizar a instalação e operação do aeroporto.

Art. 7º. A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação quando da publicação desta Resolução será feita mediante emissão de Licença de Operação.

§ 1º O processo de licenciamento para regularização ambiental deverá ser instruído com o Relatório de Controle Ambiental – RCA, em conformidade com o Termo de Referência constante do Anexo III.

§ 2º A análise do RCA deverá ser realizada mediante parecer técnico pelo órgão competente, no prazo de até 90 dias, conclusivo quanto à viabilidade de emissão da Licença de Operação e seu respectivo conteúdo.

Art. 8º. Os prazos estipulados nos art. 4º e 7º poderão ser alterados, desde que motivados e com a concordância do responsável pelo empreendimento e do órgão ambiental competente.

Art. 9º. Quando houver a necessidade de supressão de vegetação a autorização deverá ser requerida concomitantemente ao protocolo da etapa pertinente do licenciamento ambiental.

Art. 10. 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.

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

PROPOSTA CT

Art. 11. Os Órgãos Ambientais oficialarão os responsáveis pelos aeroportos regionais para que, no prazo de 180 dias, contados a partir da data desta Resolução, firmem TC ou solicitem abertura de processo administrativo, de Licenciamento Ambiental, com o fim de apresentar no prazo máximo de 24 meses os relatórios de controle ambiental que subsidiarão a regularização ambiental.

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

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;
- 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.

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 botafora 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.

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

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;
- 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 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 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.

PROPOSTA DAU/MMA
SUGESTÃO DE INSERÇÃO

- Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (Resolução Conama nº 307/2002);
- Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (lei 12.305/2010); e
- Programa de Gerenciamento de Risco.



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).

PROPOSTA DAU/MMA SUGESTÃO DE INSERÇÃO

9. GLOSSÁRIO

Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.

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.

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 N° 307/2002;
- Volume e tipos de resíduos da construção civil que serão gerados e destino final em acordo com a Resolução CONAMA N° 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.

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. Ensaio 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 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;
- 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).

PROPOSTA DAU/MMA

SUGESTÃO DE INSERÇÃO – MMA

10. GLOSSÁRIO

Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.

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 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;
- 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.

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.

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

PROPOSTA DAU/MMA

SUGESTÃO DE INSERÇÃO -

- **Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil (Resolução Conama nº 307/2002);**
- **Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (Lei 12.305/2010); e**
- **Programa de Gerenciamento de Risco.**

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.

PROPOSTA DAU/MMA

SUGESTÃO DE INSERÇÃO

7. GLOSSÁRIO

Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.



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.

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).

**PROPOSTA DAU/MMA
SUGESTÃO DE INSERÇÃO**

4. GLOSSÁRIO

Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.



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 21/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 2 de junho de 2015

Assunto: Convocação para a 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA

Ref.: 02000.0002555/2011-82

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. No cumprimento do disposto no § 1º do art. 37 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA, a realizar-se no **dia 10 de junho** de 2015, às **10 hs às 20 hs**, na **sala 830**, localizada no 8º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.

2. A pauta única da reunião consiste na continuidade e apreciação da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na 117ª 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=1734

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 3 DE JUNHO DE 2015**, para que sejam tomadas as providências necessárias.

Atenciosamente,


Adriana Sobral Barbosa Mandarino

Diretora-Substituta

Assunto: Convocação para a 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA

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

Data: 02/06/2015 16:24

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, sociosnatureza@contato.net, tadeussantos51@gmail.com, rafaellv@fepam.rs.gov.br, edu13siqueira@gmail.com, saleseadvogados@gmail.com, epitacio.anamma@gmail.com, epitaciosantos@hotmail.com, avatche@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, antonio.leopoldo@saude.gov.br, secretario.sema@sema.ba.gov.br, eugenio.spengler@gmail.com, anapaulacortez@terra.com.br, mateus.amaral@transportes.gov.br, tita@uaigiga.com.br, aline_bettio@yahoo.com.br, fidelispaixao@yahoo.com.br, wal_fmarques@yahoo.com.br, ailton.lima@ymail.com, Adriana Sobral Barbosa Mandarinino <adriana.mandarinino@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 nº 021/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 2 de junho de 2015

Assunto: Convocação para a 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA

Ref.: 02000.0002555/2011-82

Senhor(a) Conselheiro(a),

1. No cumprimento do disposto no § 1º do art. 37 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA, a realizar-se no **dia 10 de junho** de 2015, às **10 hs às 20 hs**, na **sala 830**, localizada no 8º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.
2. A pauta única da reunião consiste na continuidade e apreciação da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na 117ª reunião plenária de 18 de março próximo



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 22/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.

Brasília, 2 de junho de 2015

Assunto: Comunicado da convocação para a 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA

Ref.: 02000.0002555/2011-82

Prezado(a) Senhor(a),

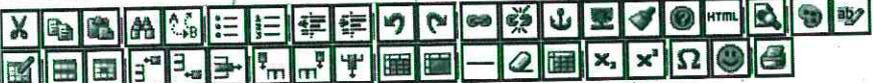
1. Comunico que foi convocada a 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA, a realizar-se no dia **10 de junho** de 2015, às **10 hs**, na **sala 830**, localizada no 8º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.
2. A pauta única da reunião consiste apreciação da minuta de Resolução que dispõe sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais, matéria que tramita em **regime de urgência** aprovado na 117ª 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=1734
3. 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 Mandarin

Diretora-Substituta

Enviado a: CT: «Controle Ambiental»	Enviado: Sim	Data: 02/06/15
Título: Comunicado da convocação para a 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA		
Mensagem:		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> -- Fonte -- -- Tamanho -- B <i>I</i> <u>U</u> ABC [Listas] -- Styles -- -- Formato --  </div>		
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		
<p>Ofício-Circular nº 022/2015/DCONAMA/SECEX/MMA.</p> <p style="text-align: right;">Brasília, 2 de junho de 2015</p> <p>Assunto: Comunicado da convocação para a 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA Ref.: 02000.0002555/2011-82</p> <p>Prezado(a) Senhor(a),</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Comunico que foi convocada a 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental - CTCA, a realizar-se no dia 10 de junho de 2015, às 10 hs, na sala 830, localizada no 8º 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 117ª 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=1734 3. 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. 		
Elementos HTML:		



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 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental

Data: 10 de junho de 2015, às 10 hs

Local: Esplanada dos Ministérios - 8º andar - Sala 830 - Brasília/DF

1. Abertura pelo Presidente da CTCA

2. Aprovação da transcrição *ipsis verbis* da 1ª reunião extraordinária 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.

Procedência: 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental.

Tramitação: Matéria em Regime de Urgência aprovado por ocasião da 117ª Reunião Ordinária do CONAMA de 18 de março de 2015. Admitida na 1ª Reunião Extraordinária do CIPAM, realizada em 29 de maio de 2015. Pautada e debatida durante a 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental, realizada em 1º de junho de 2015.

4. Encerramento

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Procedência 2ª Reunião Extraordinária CTCA

Data: 10 de junho de 2015

Processo N° 02000.000509/2015-72

Assunto: Proposta de Resolução CONAMA sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais.

VERSÃO COM EMENDAS (anexos em tabela)

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 e a necessidade de regularização ambiental de aeroportos regionais existentes;

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;

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.

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

I- aeroporto regional: equipamentos 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, abertos ao tráfego aéreo público;

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 Contraincêndio de Aeródromo (SCI), Torre de Controle (TWR) ou Estação Prestadora de serviços de telecomunicações e de 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 conterà, 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:

~~Proposta Gov RJ/BA 2CT EXT~~

~~Art. 3º Caberá ao órgão licenciador o enquadramento quanto ao impacto ambiental dos sítios aeroportuários regionais, tanto para novos quanto para os já existentes, considerando o porte, a localização e o baixo potencial poluidor da atividade.~~

~~Parágrafo único. Não serão consideradas de baixo impacto ambiental as atividades desenvolvidas dentro dos limites dos sítios aeroportuários regionais que impliquem em:~~

I - afetação em unidades de conservação e intervenção em áreas de preservação permanente, 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.~~

~~PROPOSTA ICMBIO~~

~~IV – em áreas sensíveis de ocorrência de espécies ameaçadas de extinção relacionadas a aeroportos conforme relatório do ICMBio.~~

PROPOSTA 2 CT EXT APROVADA

IV - em áreas de ocorrência de espécies consideradas ameaçadas de extinção por listas oficiais, até a identificação de áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção relacionados a aeroportos, conforme relatório a ser publicado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade-ICMBio, em até 180 dias a partir da data de publicação desta Resolução.

§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 no caput deste artigo ficam sujeitos ao licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado, nos termos das leis e normas vigentes.

~~PROPOSTA GOV RJ 2CT EXT~~

~~§2º Novos aeroportos regionais ou ampliações em aeroportos existentes que sejam considerados de baixo impacto ambiental ficam sujeitos ao licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado, nos termos das leis e normas vigentes.~~

~~§3º O licenciamento ambiental dos aeroportos regionais que não sejam considerados de baixo potencial de impacto ambiental deverá adotar estudos ambientais atendendo aos termos de referência, que poderão ser adequados e consolidados pelo órgão ambiental competente em conjunto com o requerente, com base no Anexo I desta Resolução, podendo incluir ou excluir exigências, em função das especificidades do aeroporto regional, das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente, desde que justificadas.~~

PROPOSTA GOV RJ 2CT EXT APROVADA

§3º Para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais que não sejam considerados de baixo impacto ambiental deverão ser adotados estudos ambientais atendendo aos termos de referência, que poderão ser adequados e consolidados pelo órgão ambiental competente em conjunto com o requerente, com base no Anexo I desta Resolução, podendo incluir ou excluir exigências, em função das especificidades do aeroporto regional, das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente, desde que justificadas.

PROPOSTA 2 CT EXT APROVADA

§4º O órgão ambiental licenciador deverá considerar também o porte dos aeroportos regionais para fins de enquadramento quanto ao grau de impacto ambiental.

Art. 4º. O licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental, de que trata o art. 3º, deverá respeitar os termos e os prazos a seguir definidos.

§1º O processo de licenciamento ambiental 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 ao uso e ocupação do solo.

§ 2º O prazo de análise do processo de licenciamento dos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental será de até 180 dias, contados a partir da data do protocolo dos documentos elencados nos incisos I a V.

§ 3º A contagem do prazo previsto no § 2º será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo responsável pelo empreendimento.

§ 4º O órgão ambiental manifestar-se-á 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 processo, bem como as condicionantes para a sua implementação, que deverão constar da respectiva licença; e

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

~~Art. 5º. A licença para operação autoriza as seguintes atividades de manutenção, quando desenvolvidas dentro dos limites do aeroporto regional licenciado:~~

PROPOSTA ARGONAUTAS 2CT EXT APROVADA

~~Art. 5º. A licença para operação autoriza as seguintes atividades de manutenção, quando desenvolvidas dentro dos limites do sítio aeroportuário 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. 6º. Nos casos de novos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental poderá, em um único ato, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização e autorizar a instalação e operação do aeroporto.

Art. 7º. A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação quando da publicação desta Resolução será feita mediante emissão de Licença de Operação.

§ 1º O processo de licenciamento para regularização ambiental deverá ser instruído com o Relatório de Controle Ambiental – RCA, em conformidade com o Termo de Referência constante do Anexo III.

§ 2º A análise do RCA deverá ser realizada mediante parecer técnico pelo órgão competente, no prazo de até 90 dias, conclusivo quanto à viabilidade de emissão da Licença de Operação e seu respectivo conteúdo.

Art. 8º. Os prazos estipulados nos art. 4º e 7º poderão ser alterados, desde que motivados e com a concordância do responsável pelo empreendimento e do órgão ambiental competente.

Art. 9º. Quando houver a necessidade de supressão de vegetação a autorização deverá ser requerida concomitantemente ao protocolo da etapa pertinente do licenciamento ambiental.

Art. 10. 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.

~~Proposta Argonautas 2CT EXT~~

~~Art. 10. Para a emissão de autorizações para manejo de fauna silvestre, incluindo o levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento, será considerado, no que for pertinente, a Resolução CONAMA nº 466, de 05 de fevereiro de 2015.~~

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

~~PROPOSTA CT EXT~~

~~Art. 11. Os Órgãos Ambientais oficiarão os responsáveis pelos aeroportos regionais para que, no prazo de 180 dias, contados a partir da data desta Resolução, firmem TC ou solicitem abertura de processo administrativo, de Licenciamento Ambiental, com o fim de apresentar no prazo máximo de 24 meses os relatórios de controle ambiental que subsidiarão a regularização ambiental.~~

~~Art. 11. Os responsáveis pelos aeroportos regionais em operação terão prazo de 180 dias contados a partir da data da publicação desta Resolução, para firmarem compromisso ou solicitarem abertura de processo administrativo, de Licenciamento Ambiental, com o fim de apresentar no prazo máximo de 24 meses os relatórios de controle ambiental que subsidiarão a regularização ambiental.~~

~~PROPOSTA 2 CT EXT APROVADA~~

~~Art. 11. Os responsáveis pelos aeroportos regionais em operação terão prazo de 180 dias contados a partir da data da publicação desta Resolução, para solicitarem abertura de processo administrativo ou firmarem compromisso de Licenciamento Ambiental, com o fim de apresentar no prazo máximo de 24 meses os Relatórios de Controle Ambiental que subsidiarão a regularização ambiental.~~

~~PROPOSTA CT EXT~~

~~Art. 11. Os responsáveis pelos aeroportos regionais em operação terão prazo de até 180 dias contados a partir da data de publicação desta Resolução para firmarem compromisso junto ao órgão licenciador visando a regularização ambiental.~~

~~Parágrafo Único. Os Relatórios de Controle Ambiental RCA que subsidiarão a regularização ambiental deverão ser apresentados no prazo máximo de 24 meses, a partir da data de celebração do compromisso firmado com o órgão licenciador.~~

~~PROPOSTA MIRA SERRA/ARGONAUTAS~~

~~Art. 11. Fica autorizada, sem prejuízo de outras licenças e autorizações cabíveis, a operação dos aeroportos regionais até a emissão da Licença de Operação, desde que solicitada a regularização no prazo de 180 dias a partir da publicação desta Resolução.~~

~~Parágrafo Único. Os aeroportos regionais não licenciados e que não requerem a regularização, estarão sujeitos à interdição.~~

Art. 12. O responsável pelo aeroporto regional 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.

~~PROPOSTA CT SUPRESSAO APROVADA~~

~~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

ANEXO I - EIA EA	ANEXO II - RAS	ANEXO III - RCA	ANEXO IV - PCA
<p>ANEXO I - Estudo Ambiental</p> <p>Proposta de Termo de Referência <u>ESTUDO AMBIENTAL</u></p>	<p>ANEXO II - Relatório Ambiental Simplificado</p> <p>PROPOSTA DE TERMO DE REFERÊNCIA <u>RELATÓRIO AMBIENTAL SIMPLIFICADO (RAS)</u></p>	<p>ANEXO III - Relatório de Controle Ambiental</p> <p>Proposta de Termo de Referência <u>RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL (RCA)</u></p>	
<p>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. nos termos dos incisos do art. 3º da Resolução, e que remetem aos procedimentos disciplinados na Resolução Conama nº 237/1997, que o caracterize como de alto potencial de impacto ambiental.</p> <p>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</p>	<p>O Relatório Ambiental Simplificado (RAS) tem como objetivo oferecer elementos para a análise da viabilidade ambiental de empreendimentos ou atividades consideradas de baixo potencial de impacto ambiental, nos termos do art.3º da Resolução.</p> <p>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.</p> <p>A Área de Influência Direta (AID) é aquela cuja incidência dos impactos da reforma, ampliação ou implantação, e</p>	<p>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.</p> <p>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 e passivos ambientais decorrentes do empreendimento em operação, bem como propor medidas mitigadoras, planos, programas de monitoramento e controle dos impactos, além dos passivos ambientais identificados.</p> <p>A Área de Influência Direta (AID) é aquela cuja incidência dos impactos da reforma, ampliação ou implantação, e operação do</p>	

<p>monitoramento e controle dos impactos negativos. As metodologias para o estudo ambiental e para a avaliação dos impactos ambientais deverão ser detalhadas.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>monitoramento e controle dos impactos negativos. As metodologias para o estudo ambiental e para a avaliação dos impactos ambientais deverão ser detalhadas.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>monitoramento e controle dos impactos negativos. As metodologias para o estudo ambiental e para a avaliação dos impactos ambientais deverão ser detalhadas.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>	<p>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.</p>

<p>deverá considerar o entorno de até 20 km de raio a partir do centro geométrico do aeroporto, em consonância com a Lei 12725 de 16 de outubro de 2012, que estabelece as Áreas de Segurança Aeroportuárias – ASAs.</p>			
<p>1- INFORMAÇÕES GERAIS 1.1- Identificação do empreendedor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome ou razão social; • Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal; • Endereço completo, telefone e e-mail; • Representantes legais (nome completo, endereço, telefone e e-mail); e • Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone e e-mail). 	<p>1- INFORMAÇÕES GERAIS 1.1- Identificação do empreendedor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome ou razão social; • Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal; • Endereço completo, telefone e e-mail; • Representantes legais (nome completo, endereço, telefone e e-mail); e • Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone e e-mail). 	<p>1- INFORMAÇÕES GERAIS 1.1- Identificação do empreendedor:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome ou razão social; • Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal; • Endereço completo, telefone e e-mail; • Representantes legais (nome completo, endereço, telefone e e-mail); e • Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone e e-mail). 	
<p>1.2- Identificação da empresa responsável pelos estudos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome ou razão social; • Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal; • Endereço completo, telefone e e-mail; 	<p>1.2- Identificação da empresa responsável pelos estudos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome ou razão social; • Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal; • Endereço completo, telefone e e-mail; 	<p>1.2- Identificação da empresa responsável pelos estudos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome ou razão social; • Número do CNPJ e Registro no Cadastro Técnico Federal; • Endereço completo, telefone e e-mail; 	

<ul style="list-style-type: none"> • Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, fone e e-mail); • Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail); e • ART da empresa. 	<ul style="list-style-type: none"> • Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail); • Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail); e • ART da empresa. 	<ul style="list-style-type: none"> • 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); • ART da empresa. 	
<p>1.3- Dados da equipe técnica multidisciplinar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome; • Formação profissional; • Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber; • Número do Cadastro Técnico Federal; e • ART, quando couber. <p>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.</p>	<p>1.3- Dados da equipe técnica multidisciplinar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome; • Formação profissional; • Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber; • Número do Cadastro Técnico Federal; e • ART, quando couber. <p>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.</p>	<p>1.3- Dados da equipe técnica multidisciplinar:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nome; • Formação profissional; • Número do registro no respectivo Conselho de Classe, quando couber; • Número do Cadastro Técnico Federal; • ART, quando couber. <p>Observação: Cada membro da equipe técnica deverá rubricar as páginas sob sua responsabilidade, e todos deverão assinar o RCA na página de identificação da equipe técnica multidisciplinar. O coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.</p>	
<p>1.4- Identificação do empreendimento, contendo:</p>	<p>1.4- Identificação do empreendimento, contendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denominação do empreendimento; 	<p>1.4-Identificação do empreendimento, contendo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Denominação do empreendimento; 	



<ul style="list-style-type: none">• Denominação do empreendimento;• Localização: Município e UF; e• Coordenadas geográficas• Latitude/Longitude dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário.	<ul style="list-style-type: none">• Localização: Município e UF; e• Coordenadas geográficas• Latitude/Longitude dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário.	<ul style="list-style-type: none">• Localização: Município e UF; e• Coordenadas geográficas• Latitude/Longitude dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário.
<p>2- CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO</p> <p>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. Apresentar o valor total do investimento.</p> <p>Utilizar recursos cartográficos para representar a interconexão do aeroporto com a situação atual.</p>	<p>2-CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO</p> <p>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:</p>	<p>2- CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO</p> <p>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.</p>

<p>Quando da realização de obras de melhoria ou modernizações, 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.</p> <p>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:</p>		
<p>2.1- Descrição Técnica do Projeto:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 	<ul style="list-style-type: none"> • 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 	<p>2.1- Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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;

<p>decolagens, e do sistema de drenagem pluvial;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. 	<p>informações devem abordar as ações e suas principais características durante as fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento;</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 N° 307/2002; • Volume e tipos de resíduos da construção civil que serão gerados e destino final em acordo com a Resolução CONAMA N° 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. 	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestrutura e sistemas associados ao empreendimento: abastecimento de água, e energia, disposição final de efluentes e resíduos sólidos. <p>2.2- Localização e Justificativa de Empreendimento Aeroportuário</p> <ul style="list-style-type: none"> • Localização georreferenciada do sítio aeroportuário, relacionando os municípios e regiões nas quais se inserem, em escala a ser acordada; • 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). • Justificativa técnica do empreendimento relacionando com o cenário regional e apontando sua importância.
<p>2.2- Implantação do Projeto</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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; 		

<ul style="list-style-type: none"> • Produção de ruído, odor e material particulado durante as fases de implantação e operação 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 constitutivos, a probabilidade de sinistros e a questão das doenças tropicais à luz das orientações da FUNASA/MS e especificar as ações de controle; 		
--	--	--

<ul style="list-style-type: none"> • Apresentar 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 na fase de instalação e operação, suas consequências, métodos e meios de intervenção. 			
<p>2.3- Operação e Manutenção</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indicar as ações necessárias no ambiente natural, que sejam pertinentes ao licenciamento ambiental, 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 	<p>2.1 Operação e manutenção</p> <ul style="list-style-type: none"> • <u>Indicar as ações necessárias no ambiente natural, que sejam pertinentes ao licenciamento ambiental, para a operação e manutenção do aeroporto:</u> • Indicar as ações necessárias no ambiente natural 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); 	<p>2.3- Informações específicas</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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. <p>Emissões: Apresentar informações que permitam caracterizar as emissões geradas no empreendimento, incluindo:</p>	

<ul style="list-style-type: none"> • Indicar os acessos permanentes. • Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis que possam apresentar consequências ao meio ambiente, relacionados ao empreendimento nas fases de instalação e operação, suas consequências, métodos e meios de intervenção. 	<ul style="list-style-type: none"> • Indicar o quantitativo de pessoal envolvido; • Indicar as restrições ao uso na área de segurança aeroportuária; e • Indicar os acessos permanentes. • Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis que possam apresentar consequências ao meio ambiente, relacionados ao empreendimento nas fases de instalação e operação, suas consequências, métodos e meios de intervenção. 	<ul style="list-style-type: none"> • Caracterização e quantificação (diária, mensal e anual) dos resíduos sólidos gerados no empreendimento; • Caracterização 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. <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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;
<p>3- ESTUDOS DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS</p>	<p>3-ESTUDO DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS</p>	



<p>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.</p> <p>Apresentar as alternativas locais e tecnológicas para o aeroporto proposto, em caso de novo sítio aeroportuário, considerando as hipóteses de não implantação do mesmo.</p>	<p>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.</p> <p>Apresentar as alternativas locais e tecnológicas para o aeroporto proposto, em caso de novo sítio aeroportuário, considerando as hipóteses de não implantação do mesmo.</p>	
<p>4-DIAGNÓSTICO AMBIENTAL</p> <p>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.</p> <p>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</p>	<p>4-DIAGNÓSTICO AMBIENTAL</p> <p>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;</p> <p>A caracterização deverá abordar, no mínimo:</p> <p>Descrição geral da área de influência direta do empreendimento, incluindo dados sobre o uso atual e uso anterior.</p> <p>Caso a área tenha sido utilizada para atividades industriais, classificar a atividade com seu respectivo código de acordo com a nomenclatura do IBGE.</p> <p>Documentar por meio de fotografias atualizadas, legendadas e datadas;</p>	<p>3- CARACTERIZAÇÃO DIAGNÓSTICO AMBIENTAL</p> <p>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.</p> <p>As informações relativas às áreas de influência AID podem ser baseadas em dados secundários, desde que sejam atuais e possibilitem a compreensão sobre os temas</p>

<p>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.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Coordenadas geográficas dos limites da área utilizando o sistema de referência padrão nacional (padronizar demais referências semelhantes); • Condições e características dos acessos e tráfego - mencionado a hierarquização viária municipal; • Informações sobre a bacia hidrográfica e sub-bacias as quais estão inseridas o empreendimento. Identificar os corpos d'água e respectivas classes de uso, se existente; • Profundidade do lençol 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. Ensaio geotécnicos que se mostram necessários deverão ser anexados ao relatório ambiental para subsidiarem a análise; • Susceptibilidade da área afetada aos fenômenos do meio físico (inundação, erosão; 	<p>em questão, sendo complementadas, quando necessário, com dados primários.</p> <p>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.</p>
<p>Em caso da existência de zoneamento ecológico-econômico federal, estadual ou municipal, identificar e enumerar as características da zona onde está inserido o aeroporto.</p> <p>Todas as bases e metodologias utilizadas devem ser especificadas, e os estudos abrangerão os aspectos abaixo relacionados:</p>	<p>Os resultados dos estudos e levantamentos com vistas a compor o diagnóstico ambiental da área de influência do empreendimento abrangerão os aspectos abaixo relacionados:</p>	<p>Os resultados dos estudos e levantamentos com vistas a compor o diagnóstico ambiental da área de influência do empreendimento abrangerão os aspectos abaixo relacionados:</p>
<p>4.1- Meio Físico</p> <p>4.1.1- Clima</p> <p>Em especial regime de precipitação, regime de ventos e fenômenos meteorológicos extremos.</p>	<p>(3.1) Meio Físico:</p> <p>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;</p> <p>Caracterizar o clima e as condições meteorológicas (regime de chuva, vento, temperatura, umidade do ar); geologia; pedologia, geomorfologia, meteorologia e qualidade do ar.</p>	<p>(3.1) Meio Físico:</p> <p>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;</p> <p>Caracterizar o clima e as condições meteorológicas (regime de chuva, vento, temperatura, umidade do ar); geologia; pedologia, geomorfologia, meteorologia e qualidade do ar.</p>
<p>4.1.2- Geologia, Geomorfologia e Geotecnia</p> <p>Descrever as principais unidades geomorfológicas e suas características</p>	<p>Susceptibilidade da área afetada aos fenômenos do meio físico (inundação, erosão;</p>	<p>Caracterizar o clima e as condições meteorológicas (regime de chuva, vento, temperatura, umidade do ar); geologia; pedologia, geomorfologia, meteorologia e qualidade do ar.</p>

<p>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.</p>	<p>escorregamento, subsidência; colapso, recalque);</p> <ul style="list-style-type: none"> • Identificação de terrenos alagadiços ou sujeito a inundações. Se positivo, apresentar planta mostrando a cota de inundação, data 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 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 às proximidades do empreendimento de unidade de 	<p>Meio Físico: Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.</p>
<p>4.1.3- Recursos Minerais Considerando as 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).</p>	<p>4.1.4- Recursos Hídricos Identificar e mapear os principais corpos hídricos 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,</p>	



<p>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.</p>	<p>conservação (UC) e Área de Preservação Permanente (APP):</p> <ul style="list-style-type: none"> Mapa de uso e ocupação do solo, considerando um raio mínimo de 500 (quinhentos) metros ao redor do empreendimento; Patrimônios arqueológico arquitetônicos, históricos ou artísticos na área do empreendimento; 	
<p>4.1.5- Cavidades Levantar as áreas de ocorrência de cavidades naturais subterrâneas na AID, de acordo com a legislação vigente.</p>	<p>Meio Físico: Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis, nos termos da Lei 9433/1997); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.</p>	
<p>FALTA: Emissões de ruídos e odores. (O RAS apresenta esses tópicos)</p>	<p>Meio Biótico: Apresentar as características da vegetação bem como da fauna associada aos ecossistemas terrestre e aquático da AID. Apresentar os quantitativos e características da</p>	

	<p>vegetação a ser suprimida e mapa da cobertura vegetal da AID, considerando as fitofisionomias existentes. Identificar potenciais conflitos com a fauna na fase de implantação e operação.</p>		
<p>4.2- Meio Biótico Caracterizar os ecossistemas aquático e terrestre na AID 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 nas áreas de influência do empreendimento.</p>		<p>(3.2) 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, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama 466/2015</p>	

<p>A caracterização da vegetação deve conter, no mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mapeamento das fitofisionomias presentes; • Mapeamento dos fragmentos florestais indicando suas áreas (em hectares) e seus estágios sucessionais; • Identificação das espécies da flora bioindicadoras, endêmicas, raras, exóticas, 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, georeferenciando o local onde foram encontradas aquelas espécies ameaçadas de extinção; condição de bioindicadora, endêmica, rara, exótica, não descrita pela ciência e não descrita para a região; 		
<p>A caracterização da fauna deve conter no mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Caracterização das populações faunísticas e sua distribuição espacial e sazonal, com especial atenção às espécies ameaçadas de 		

extinção, raras e/ou endêmicas e migratórias e as potenciais espécies, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama 466/2015

- Identificação das espécies da fauna bioindicadoras, endêmicas, raras, exóticas, 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 forem encontradas; **Habitat;** e
- Identificação com destaque das espécies da fauna terrestre e seus respectivos habitats ~~de importância estratégica~~ invasoras, de risco epidemiológico e as aves migratórias. Para as aves espécies migratórias, e as potenciais espécies, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama 466/2015, deverão ser apresentados mapas ~~as rotas deverão ser~~ apresentadas em mapa com escala apropriada e descrever os focos de

<p>atração. Identificação e mapeamento, em escala compatível, os sítios de reprodução, nidificação e refúgio da fauna.</p>			
<p>4.3- Meio Socioeconômico</p> <p>Demonstrar os efeitos sociais e econômicos advindos do aeroporto. O estudo do meio socioeconômico deverá conter, no mínimo:</p> <p>4.3.1- Caracterização Populacional</p> <p>Apresentar quantitativo, distribuição e mapeamento da população, densidade e crescimento populacional, e avaliar as expectativas da população em relação ao empreendimento.</p> <p>4.3.2- Uso e Ocupação do Solo</p> <p>Descrever a ocupação humana na região. Apresentar mapa de uso e ocupação do solo, em escala adequada; indicar os usos do solo predominantes, áreas urbanas e malha viária. Identificar os planos diretores ou de ordenamento territorial no município envolvido, de acordo com a lei 10257/2001; caracterizar quanto à localização, área, número de famílias e atividades</p>	<p>Meio Socioeconômico:</p> <p>Descrever a infraestrutura existente (vias de acesso, rodovias, ferrovias, sistemas produtivos e outras), e as principais atividades econômicas na AID do sítio aeroportuário.</p> <p>Identificar e mapear a existência de povos e comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas na AID 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.</p>	<p>(3.3) Meio Socioeconômico:</p> <p>Descrever a infraestrutura existente (vias de acesso, rodovias, ferrovias, sistemas produtivos e outras), e as principais atividades econômicas na AID do sítio aeroportuário.</p> <p>Identificar e mapear a existência de povos e comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas na AID 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.</p> <p>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.</p>	<p>Meio Socioeconômico:</p> <p>Descrever a infraestrutura existente (vias de acesso, rodovias, ferrovias, sistemas produtivos e outras), e as principais atividades econômicas na AID do sítio aeroportuário.</p> <p>Identificar e mapear a existência de povos e comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas na AID 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.</p> <p>O estudo do meio socioeconômico deverá abordar também a caracterização populacional, aspectos do uso e ocupação do solo e caracterização das condições de saúde e doenças endêmicas.</p>

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, segurança pública e disposição de resíduos, por exemplo aterros sanitários e lixões, em atendimento aos termos da Lei 12305/2010. Caracterizar a infraestrutura e os serviços de saúde, equipamentos urbanos e comunitários. Apresentar as atuais atividades econômicas das comunidades na AID do aeroporto.

4.3.4- Caracterização das Condições de Saúde e Doenças Endêmicas

O estudo do meio socioeconômico deverá abordar também a caracterização populacional, aspectos do uso e ocupação do solo e caracterização das condições de saúde e doenças endêmicas.

<p>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 quantitativos da evolução dos casos, a fim de possibilitar uma avaliação da influência do empreendimento nestas ocorrências.</p> <p>4.3.5- Caracterização dos territórios de Comunidades Tradicionais e Quilombolas e Terras Indígenas</p>		
<p>Identificar a existência de territórios de comunidades tradicionais na AID (definidas pelo Decreto nº 6.040, de 2007) e quilombolas e terras indígenas; apresentar a distância entre essas e o aeroporto.</p> <p>4.3.6- Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico</p>		

Caracterizar e avaliar a situação do patrimônio histórico, cultural e arqueológico com base em informações oficiais **na AID**; 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~~ **avaliar** 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, sensibilidade 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 ocorrer, 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~~

<p>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;</p>			
<p>5-IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS</p> <p>Deverão ser analisados os impactos ambientais potenciais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos às fases de planejamento, reforma ampliação ou implantação e operação do aeroporto. Os impactos serão avaliados considerando as áreas de influência definidas.</p> <p>Na avaliação dos impactos sinérgicos e cumulativos deverão ser considerados os usos socioeconômicos existentes nas áreas de influência direta e indireta, de</p>	<p>5- IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS</p> <p>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).</p> <p>Considerar no mínimo as seguintes interferências:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Na infraestrutura existente de abastecimento de água, energia, esgotamento sanitário, 	<p>4-IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS E PASSIVOS AMBIENTAIS</p> <p>Deverão ser identificadas as ações impactantes e analisados os impactos ambientais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos à operação do empreendimento.</p> <p>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</p>	