

<p>forma a possibilitar o planejamento e integração efetiva das medidas mitigadoras.</p> <p>A apresentação dos resultados deverá conter:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Metodologia de identificação dos impactos</b>, avaliação e análise de suas interações;</li> <li>• <b>Planilha contendo os impactos</b> e as medidas necessárias para seu controle.</li> </ul> <p>Considerar <b>no mínimo</b> as seguintes interferências:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Na <b>infraestrutura existente de abastecimento de água, energia, esgotamento sanitário, de águas pluviais e de resíduos sólidos</b>;</li> <li>• Na infraestrutura existente de educação, transportes, saúde, lazer, etc.;</li> <li>• <b>No uso do solo</b>;</li> <li>• No tráfego da área durante as fases de implantação e operação;</li> <li>• No nível de ruído durante a fase de implantação;</li> </ul>	<p><b>de águas pluviais e de resíduos sólidos</b>;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Na infraestrutura existente de educação, transportes, saúde, lazer, etc.;</li> <li>• <b>No uso do solo</b>;</li> <li>• No tráfego da área durante as fases de implantação e operação;</li> <li>• No nível de ruído durante a fase de implantação;</li> <li>• Na emissão de odores e particulados na atmosfera durante a fase de implantação;</li> <li>• Na intensificação dos processos erosivos;</li> <li>• Na cobertura vegetal e fauna;</li> <li>• Nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos;</li> <li>• Na oferta de emprego de mão de obra qualificada e não qualificada nas fases de implantação e de ocupação do empreendimento.</li> </ul>	<p><del>existentes na área de influência, de forma a possibilitar o planejamento e integração efetiva das medidas mitigadoras.</del></p> <p>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 <b>passivos ambientais</b> resultantes da implantação e operação do empreendimento aeroportuário:</p> <p><b>Meio Físico:</b>      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.</p> <p><b>Meio Biótico:</b>      Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.</p> <p><b>Meio Socioeconômico:</b>      Levantamento das ocupações irregulares existentes na <b>AID</b> <del>área de influência</del> do empreendimento, e identificação dos pontos críticos para a segurança dos usuários e comunidades lindeiras.</p>
---	--	--

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Na emissão de odores e particulados na atmosfera durante a fase de implantação;</li> <li>• Na intensificação dos processos erosivos;</li> <li>• Na cobertura vegetal e fauna;</li> <li>• Nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos;</li> <li>• Na oferta de emprego de mão de obra qualificada e não qualificada nas fases de implantação e de ocupação do empreendimento.</li> </ul>		
<p><b>6-PROGNÓSTICO AMBIENTAL</b></p> <p>O prognóstico ambiental deverá ser elaborado após a realização do diagnóstico, análise integrada e avaliação de impactos, considerando os seguintes cenários:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Não implantação do aeroporto, em caso de novo sítio aeroportuário, <del>ou a não realização de obras de reforma com ou sem ampliação;</del></li> <li>• Reforma, ampliação ou implantação, e operação do aeroporto, com a implementação das medidas e programas ambientais e os reflexos sobre os meios físico, biótico,</li> </ul>	<p><b>6-PROGNÓSTICO AMBIENTAL</b></p> <p>O prognóstico ambiental deverá ser elaborado após a realização do diagnóstico, análise integrada e avaliação de impactos, considerando os seguintes cenários:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Não implantação do aeroporto, em caso de novo sítio aeroportuário, ou a não realização de obras de reforma com ou sem ampliação;</li> <li>• Reforma, ampliação ou implantação, e operação do aeroporto, com a implementação das medidas e programas ambientais e os reflexos sobre os meios físico, biótico,</li> </ul>	<p><b>6-PROGNÓSTICO AMBIENTAL</b></p> <p>O prognóstico ambiental deverá ser elaborado após a realização do diagnóstico, análise integrada e avaliação de impactos, considerando os seguintes cenários:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Não implantação do aeroporto, em caso de novo sítio aeroportuário, <del>ou a não realização de obras de reforma com ou sem ampliação;</del></li> <li>• Reforma, ampliação ou implantação, e operação do aeroporto, com a implementação das medidas e programas ambientais e os reflexos sobre os meios físico, biótico,</li> </ul>



<p>socioeconômico e no desenvolvimento da região; e</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Outros empreendimentos existentes ou em fase de planejamento e suas relações sinérgicas, efeitos cumulativos e conflitos oriundos da implantação e operação do aeroporto.</li></ul>	<p>socioeconômico e no desenvolvimento da região; e</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Outros empreendimentos existentes ou em fase de planejamento e suas relações sinérgicas, efeitos cumulativos e conflitos oriundos da implantação e operação do aeroporto.</li></ul>	
<p><b>7-MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS</b></p> <p>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, dentre outros, os seguintes planos e programas:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Programa de gestão ambiental;</li><li>• Programa de comunicação social;</li></ul>	<p><b>7-MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS</b></p> <p>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.</p>	<p><b>5-MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS</b></p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Os programas de monitoramento e acompanhamento das <b>medidas corretivas</b> deverão indicar e justificar: parâmetros selecionados para a avaliação dos impactos</p>

<ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa de educação ambiental;</li> <li>• Programa de recuperação de áreas degradadas;</li> <li>• Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;</li> <li>• Plano Ambiental para a Construção. <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015</b></li> </ul> </li> <li>• <b>Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil de Aeroporto, nos termos da Resolução CONAMA n.º 307/2002;</b></li> <li>• <b>Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos decorrentes da operação do Aeroporto, nos termos da Lei n.º 12.305/2010;</b></li> <li>• <b>Programa de Gerenciamento de Risco.</b></li> </ul>		<p>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.</p> <p>Os programas de monitoramento, controle e recuperação deverão ser apresentados, a exemplo de:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Programa de gestão ambiental;</li> <li>• Programa de comunicação social;</li> <li>• Programa de educação ambiental;</li> <li>• Programa de recuperação de áreas degradadas;</li> <li>• Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;</li> <li>• Programa de recuperação de passivos ambientais.</li> <li>• <b>Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015</b></li> </ul>	
<p><b>8- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b></p> <p>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).</p>	<p><b>8-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b></p> <p>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).</p>	<p><b>6-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b></p> <p>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</p>	

			Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT.	
<b>9- GLOSSÁRIO</b> Inserir definições de termos técnicos utilizados pelo empreendedor em qualquer estudo referente ao licenciamento ambiental.				

EM BRANCO

EM BRANCO



**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 2ª Reunião Extraordinária CTCA**

**Data: 10 de junho de 2015**

**Processo Nº 02000.000509/2015-72**

**Assunto: Proposta de Resolução 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 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 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. 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

### 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**, nos termos dos incisos do art. 3º da Resolução, 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 Lei 12725 de 16 de outubro de 2012, que estabelece as Áreas de Segurança Aeroportuárias – ASAs**.

#### 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, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone 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, telefone e e-mail);
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone 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**.  
Apresentar o valor total do investimento.

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;
- **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 construtivos, a probabilidade de sinistros e~~ a questão das doenças tropicais à luz das orientações da FUNASA/MS e especificar as ações de controle;
- **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.
- 

### 2.3- Operação e Manutenção

- 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
- 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.

### 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 AI, 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 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).

#### 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, ~~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.

**FALTA: Emissões de ruídos e odores. (O RAS apresenta esses tópicos)**

### 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.**

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;
- **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, **georreferenciando-Georreferenciar o local onde foram encontradas aquelas espécies ameaçadas de extinção; e condição de bioindicadora, endêmica, rara, exótica, não descrita pela ciência e não descrita para a região;**

A **caracterização da fauna** deve conter no mínimo:

- **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 cinegética~~, 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 atração**. Identificação e mapeamento, 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 **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 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**

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 **na AID** (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 **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, 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.

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

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, 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.
- **Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015**
- ~~Plano de Gerenciamento de Resíduos da Construção Civil do Aeroporto, nos termos da Resolução CONAMA n.º 307/2002;~~

- ~~Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos decorrentes da operação do Aeroporto, nos termos da Lei n.º 12.305/2010;~~
- ~~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).

## 9- GLOSSÁRIO

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

**ANEXO II - RAS**  
**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 de baixo potencial de impacto ambiental, potencial ou efetivamente causadoras de degradação do meio ambiente, nos termos do art.3º da Resolução.**

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.**

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.

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, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone 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, telefone 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

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.~~

## 2.1 Operação e Manutenção

- Indicar as ações necessárias no ambiente natural, que sejam pertinentes ao licenciamento ambiental, para a operação e manutenção do aeroporto:
- 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);
- 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.

## 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 locacionais 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 de influência direta 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 **padrão nacional (padronizar demais referências semelhantes)**;
- **Condições e características dos acessos e tráfego** - mencionado a hierarquização viária municipal;

- ~~Informações sobre a **baía hidrográfica e sub-baía** 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 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 arqueológico arquitetônicos**, históricos ou artísticos na área do empreendimento.~~

#### **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.

#### **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 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.

#### **Meio Socioeconômico:**

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

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.

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.

## 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).

**ANEXO III - RCA**  
**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 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.

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.

**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, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone 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);
- 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;
- 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 **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.

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).
- ~~Justificativa técnica do empreendimento relacionando com o cenário regional e apontando sua importância.~~

## 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;
- **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.

### **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~~ AID 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:

#### (3.1) 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 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.

#### (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**

#### (3.3) Meio Socioeconômico:

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

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.

~~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.~~

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.

#### **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 **AID** ~~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.
- **Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015**

## 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.

## 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 2ª Reunião Extraordinária CTCA

Data: 10 de junho de 2015

Processo Nº 02000.000509/2015-72

**Assunto: Proposta de Resolução 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 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 Contra Incêndio 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 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, 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 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 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.

§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 Aeroportos Regionais. 2ª RE CTCA. Data: 10/06/15. Versão Limpa.

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.

§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 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 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 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 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. 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.

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.

Art. 15. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA

Presidente do Conselho

## ANEXO I – EA

### 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 impacto ambiental, nos termos dos incisos do art. 3º da Resolução, e que remetam aos procedimentos disciplinados na Resolução Conama nº 237/1997, que o caracterize como de alto 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 Lei nº 12.725 de 16 de outubro de 2012, que estabelece as Áreas de Segurança Aeroportuárias – ASAs.

#### 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, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone 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, telefone e e-mail);
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone 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 dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

## 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. Apresentar o valor total do investimento.

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 utilizando o sistema de referência padrão nacional 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;
- 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 a questão das doenças tropicais à luz das orientações da FUNASA/MS e especificar as ações de controle;
- 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 suas consequências, métodos e meios de intervenção.

### 2.3- Operação e Manutenção

- Indicar as ações necessárias, 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
- 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.

## 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

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 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).

#### 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. 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 aquático e terrestre na AID.

Descrever e caracterizar a cobertura vegetal, indicar a sua extensão e distribuição em mapa georreferenciado utilizando o sistema de referência padrão nacional; 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.

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;
- Identificação das espécies da flora 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, listas estaduais e municipais, georreferenciando o local onde foram encontradas aquelas espécies ameaçadas de extinção utilizando o sistema de referência padrão nacional;

A **caracterização da fauna** deve conter no mínimo:

- 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 nº 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 utilizando o sistema de referência padrão nacional;
- Identificação com destaque das espécies da fauna terrestre e seus respectivos habitats, invasoras, de risco epidemiológico e as aves migratórias. Para as aves migratórias, e as potenciais espécies, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama nº 466/2015, deverão ser apresentados com escala apropriada e descrever os focos de atração. Identificação e mapeamento, 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 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 econômicas. Identificar as principais atividades agrossilvopastoris; indicar as culturas temporárias e permanentes.

##### 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

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 na AID (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 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 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, 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.

## 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, 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.

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,
- 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, 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.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015

## 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).

## ANEXO II - RAS

### 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 de baixo impacto ambiental, nos termos do art.3º da Resolução.

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.

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.

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, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone 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, telefone 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 dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

## 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;
- 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;
- 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;
- 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.

### 2.1 Operação e Manutenção

- 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);
- 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.

### **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 de influência direta 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 padrão nacional;
- Condições e características dos acessos e tráfego - mencionado a hierarquização viária municipal;

#### **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.

#### **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 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.

### **Meio Socioeconômico:**

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

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.

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.

## **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).



**ANEXO III - RCA**  
**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 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.

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.

**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, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, endereço, telefone 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);
- 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;
- 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 dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

## 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 melhoria ou modernizações, fornecer informações acerca do projeto conceitual da obra, taxa de impermeabilização do solo prevista, 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 sitio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional, relacionando os municípios e regiões nas quais se inserem, em escala a ser acordada;
- Apresentar as vias de acessos e condições de tráfego (mapa).
- Justificativa técnica do empreendimento relacionando com o cenário regional e apontando sua importância.

## 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;
- 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.

### 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 possibilitar a gestão ambiental do empreendimento.

As informações relativas às AID 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:

### **3.1 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.

### **3.2 Meio Biótico:**

Realizar diagnóstico descritivo do meio biótico, contemplando a vegetação predominante (descrever e mapear os grandes aspectos fitofisionômicos da vegetação nativa. 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

### **3.3 Meio Socioeconômico:**

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

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.

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.

## **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. 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 utilizando o sistema de referência padrão nacional), 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 AID 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.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015.

## **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.



## 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

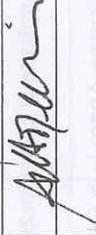


Citar as referências consultadas, incluindo as páginas eletrônicas com data e hora do acesso, segundo as normas de publicação de trabalhos científicos da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

EM BRANCO

EM BRANCO

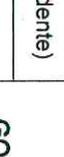
**LISTA DE PRESENÇA**  
**2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental do CONAMA - Data: 10 de junho de 2015 - Sala 830, 8º Andar - Esplanada dos**  
**Ministérios, Bloco B, Brasília**

2ª VAGA	Titular: Paula Ciminelli Ramalho	<b>GOVERNO MUNICIPAL</b>	(11) 4367-6400/97979-3131	paula.ramalho@saobernardo.sp.gov.br	
	Suplente 1: Henrique Gustavo Koch		(54) 3901-1445	hkoch@caxias.rs.gov.br	
	Suplente 2: Eptacio Santos		(62) 8159-0132	epitacio.anamma@gmail.com / epitaciosantos@hotmail.com	
1ª VAGA	Titular: Elisa Romano Dezolt	<b>SETOR EMPRESARIAL CNI</b>	(61) 3317-9054 / 9965-8460	edezolt@cni.org.br	
	Suplente 1: Wanderley Coelho Baptista		(61) 3317-9486 / 8485-3756	wbaptista@cni.org.br	
	Suplente 2: José Quadrelli Neto		(61) 3317-9884 / 9967-3504	jneto@cni.org.br	
2ª VAGA	Titular: Patrícia Helena Gambogi Boson	<b>SETOR EMPRESARIAL CNT</b>	(31) 3285-1729 / 9138-6061	tita@uauigiga.com.br	
	Suplente 1: João Carlos de Petribú de Carli Filho		(61) 3315-7231	joao.carli@cra.or.br / cna@cna.org.br	
	Suplente 2: Vinicius Ladeira Marques de Souza		(61) 3315-7029 - 2196 5719	viniciuladeira@cnt.org.br	
1ª VAGA	Titular: Ailton Pires de Lima	<b>SOCIEDADE CIVIL</b>	(91) 98201-7480	ailton.limaymail.com	
	Suplente 1: Fidelis Junior Martins da Paixão		(91) 99290-1757	fidelispaixao@yahoo.com.br	
	Suplente 2: Carlos Eduardo Souza Siqueira		(91) 98142-6633	edu13siqueira@gmail.com	
2ª VAGA	Titular: Tadeu Santos	<b>SOCIEDADE CIVIL</b>	(48) 3371-3501 / 9985-0053	tadeusantos@contato.net	
	Suplente 1: Ana Paula Cortez		(48) 3524-2092	anapaulacortez@terra.com.br	
	Suplente 2: Ana Maria Daitx Valls Atz		(51) 33111-8923	avatche@hotmail.com	
DCONAM	Assessoria Técnica Titular: Vinicius Vitoi Silva	<b>DCONAMA</b>	(61) 2028-2173	vinicius.silva@mma.gov.br	
	Assessoria Técnica Supl.:				



LISTA DE PRESEÇA

2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental do CONAMA - Data: 10 de junho de 2015 - Sala 830, 8º Andar - Esplanada dos Ministérios, Bloco B, Brasília

Nome - (Por Extenso - Legível)	Entidade	(DDD) Telefone	E-MAIL - (Legível)	Assinatura
<b>1ª VAGA</b>				
Titular: Raimundo Deusdará Filho-MMA (Presidente)	GOVERNO FEDERAL	(61) 3341-1077 / 8137-6057	raimundo.filho@mma.gov.br	
Suplente 1: Lilian Martins - IBAMA		(61) 3316-1098	lilian.martins@ibama.gov.br	
Suplente 2: Antonio Leopoldo Nogueira Neto		(61) 3213-8417 / 8402-6304	antonio.leopoldo@saude.gov.br	
<b>2ª VAGA</b>				
Titular: Dione Macedo - MME	GOVERNO FEDERAL	(61) 2032-5371 / 8120-5731	dione.macedo@mme.gov.br	
Suplente 1: Mateus Salomé do Amaral - Min. Transportes		(61) 2029-7026 / 8634-3522	mateus.amaral@transporte.gov.br	
Suplente 2: Rita de Cássia Vandanezi Munck		(61) 3411-3733	rita.munck@portosdobrasil.gov.br	
<b>1ª VAGA</b>				
Titular: Mariana Vidal - BA	GOVERNO ESTADUAL	(71) 3115-3807		
Suplente 1: Mauro Kazuo Sato - SP		(11) 3133-4050	mauros@cetesbnet.sp.gov	
Suplente 2: Sadi Cordeiro de Oliveira - RR		(95) 2121-8175		
<b>2ª VAGA</b>				
Titular: André Luiz França - RJ	GOVERNO ESTADUAL	(21) 2334-5707/99567-7580	andre.franca@inea.rj.gov.br	
Suplente 1: Rafael Volguind - RS		(51) 3288-9417	rafaellv@fepam.rs.gov.br	
Suplente 2: Mauricio José Alexandre de Araujo - TO		(63) 3218-2652	mauricioaraujo@naturantins.gov.br	
<b>1ª VAGA</b>				
Titular: Berenice Lima	GOVERNO MUNICIPAL	(81) 3551-1156/1147	berenice.andradelima@ipojuca.pe.gov.br	
Suplente 1: Walder Faria Marques		(83) 8864-1582	wal_fmarques@yahoo.com.br	
Suplente 2: Fernando Silva Sales		(62) 3524-1401 / 8558-5479	saleseadvogados@gmail.com	

MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

LISTA DE PRESEÇA - 2ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA CÂMARA TÉCNICA DE CONTROLE AMBIENTAL, DATA: 10/06/15 - 10H00  
 LOCAL: SALA 830, 8º ANDAR, ED. SEDE DO MMA, ESPLANADA DOS MINISTÉRIOS, BL. B - BRASÍLIA/DF

NOME (POR EXTENSO - LEVAVEL)	ENTIDADE	(DDD) TELEFONE / CEL	E-MAIL (LEVAVEL)	ASSINATURA
1- André Carlos Santos de Resende	Banco do Brasil	(61) 3102-2733	andre.csr@bb.com.br	
2- Anelúcia Regina Fontana	SAC/PR	(61) 3311-7197	anelucia.fontana@conama.mma.gov.br	
3- Marcelo Marçalino	TCMDio	(61) 2028-9055	marcelo.marcalino@tcmdio.gov.br	
4- Jorge Yoshio Higajo	MMA		jorge.higajo@mma.gov.br	
5- MARIANA BARBOSA CIRNE	IBAMA-PFE	(61) 3316-2047	MARIANA.CIRNE@AGU.GOV.BR	
6- Yamara Graziely Ferraz	IBAMA DILIC	61 3326-2392	YAMARA.FERRAZ@IBAMA.GOV.BR	
7- Lauren Tombo Brandi	PATRI	(61) 8188-2836	LAUREN.TOMBO@PATRI.COM.BR	
8- PAULO AFONSO DA SILVA	SAC/PR	3311-7136	PAULO.AFONSO@CONAMA.MMA.GOV.BR	
9-				
10-				
11-				
12-				
13-				
14-				
15-				
16-				
17-				
18-				
19-				
20-				







GOVERNO FEDERAL  
MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

MMA Protocolo CONAMA	
Nº 17167/2015-00	
DATA	RUBRICA
26/06/15	Maria

2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental, CTCA.

Brasília/DF,  
10 de junho de 2015.

(Transcrição *ipsis verbis*)  
Empresa ProXL Estenotípia

44 O SR. ANTÔNIO LEOPOLDO NOGUEIRA NETO (Ministério da Saúde) –  
45 Antônio Leopoldo, Ministério da Saúde.

46  
47 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Marcelo Marcelino, Instituto Chico  
48 Mendes.

49  
50  
51 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Tadeu Santos, Sócios da  
52 Natureza de Santa Catarina.

53  
54 O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – Ailton Lima, Argonautas.

55  
56  
57 A SRª. REGINA HELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Regina Gualda, do  
58 Ministério do Meio Ambiente.

59  
60  
61 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Mariana Pereira, coordenadora de portos,  
62 aeroportos e hidrovias do Ibama.

63  
64  
65 O SR. VINÍCIUS VITOI SILVA (DConama) – Vinícius, DConama.

66  
67  
68 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Jorge, do Ministério do Meio Ambiente.

69  
70  
71 A SRª. MARIANA BARBOSA CIRNE (Ibama) – Mariana Cirne, Procuradora-  
72 Chefe, Ibama.

73  
74  
75 O SR. EDUARDO BERNARDES (SAC/PR) – Eduardo Bernardes, Secretaria de  
76 Aviação Civil.

77  
78  
79 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A  
80 nossa convocação para o dia de hoje, prevê o término da reunião às 8h da noite.  
81 Espero que nós tenhamos um bom dia de trabalho, que consigamos não chegar  
82 até às 8h da noite, mas a pauta está prevista começando um pouco mais tarde,  
83 como acordado na última reunião, e indo até às 8h horas da noite. Eu vou pedir a  
84 compreensão de vocês, e uma colaboração especial, para que sejamos o mais  
85 objetivo possível, e que consigamos de fato, nós darmos conta dessa missão que  
86 é extremamente importante para nós. A condução será da seguinte forma, nós  
87  
88

1 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2 Bom dia, gente. Vamos começar? Já temos quórum. Vou pedir para que os  
3 senhores façam uma apresentação. Vamos começar pela Adriana.

4  
5  
6 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Bom dia a  
7 todos. Obrigado por terem vindo. Era uma reunião convocada também em caráter  
8 extraordinário, eu sou Adriana Mandarino, do gerente do Departamento de Apoio  
9 ao Conama.

10  
11  
12 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Eu sou Andrea Figueiredo, do Ministério  
13 do Meio Ambiente.

14  
15  
16 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – André França,  
17 Abema, Rio de Janeiro.

18  
19  
20 A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – Mariana Vidal, Abema Bahia.

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

24  
25  
26 O SR. JOSÉ QUADRELLI NETO (CNI) – José Quadrelli, Confederação Nacional  
27 da Indústria.

28  
29  
30 O SR. VINÍCIUS MARQUES DE SOUZA LADEIRA (CNT) – Vinícius Ladeira,  
31 Confederação Nacional do Transporte.

32  
33  
34 O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR) – Paulo Afonso, Secretaria de Aviação Civil.

35  
36  
37 O SR. ANDRÉ PREREIRA SANTOS DE REZENDE (BB) – André Rezende,  
38 Unidade de Infraestrutura do Banco do Brasil.

39  
40  
41 A SRª. ANDRÉIA REGINA FONTANA (SAC/PR) – Andrea Fontana, Secretaria da  
42 Aviação Civil.

43

1

89 paramos no Art. 11, salvo engano, na reunião passada, eu vou terminar a  
90 proposta inicial da Resolução, depois já fui informado que têm conselheiros,  
91 membros da Câmara que querem fazer ementas, nós colocamos as ementas em  
92 votação, em discussão, e na parte da tarde, eu espero que consigamos analisar  
93 os anexos, que o pessoal do Conama junto com o Ibama já fez uma síntese, um  
94 quadro síntese que foi disponibilizado para vocês. Desculpe, não foi, que vai ser  
95 mostrado agora, mas, na verdade, é uma organização para facilitar o nosso  
96 entendimento e tomada de decisão. Então, está em discussão o Art. 11, onde nós  
97 paramos na última reunião, que tem a seguinte redação: os ambientais órgãos  
98 responsáveis, para que no prazo de 180 dias, contados a partir da data dessa  
99 Resolução, firme em termo de compromisso, solicitem abertura de processo  
100 administrativo, de licenciamento ambiental, com o fim de apresentar no prazo  
101 máximo de 24 meses, os relatórios de controle ambiental que subsidiarão a  
102 regularização ambiental. Essa foi uma proposta que ficamos de discutir, e aprovar  
103 durante o dia de hoje, por que seria uma espécie de regra de transição, a redação  
104 estava muito fluida, e não tinha uma regra de transição clara. Em discussão. Se  
105 estiver ok, nós vamos...

106  
107  
108 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Só resgatando uma  
109 proposta feita, Abema junto com ANANMA, para que ficasse estabelecido o prazo,  
110 visto que como está sendo estabelecido o prazo para os órgãos, também fosse  
111 estabelecido o prazo para o setor se regularizar, precisa resgatar um pouco da  
112 memória do ponto que nós paramos na última reunião.

113  
114  
115 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
116 Perfeito.

117  
118  
119 O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – Temos uma proposta aqui,  
120 Argonautas, e sobrescrito também por Mira Serra e Sócios da Natureza, Art. 11  
121 fica autorizada sem prejuízo de outras licenças e autorizações cabíveis à  
122 operação dos aeroportos regionais, até emissão da licença de operação, desde  
123 que solicitada a regularização no prazo de 180 dias a partir da publicação desta  
124 Resolução. § Único: Os aeroportos regionais não licenciados e que requerem  
125 regularização estarão sujeitos à interdição. Parágrafo Único: Os aeroportos  
126 regionais não licenciados e que requerem regularização estarão sujeitos à  
127 interdição.

128  
129  
130 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Só  
131 uma dúvida, você utilizou para fazer essa ementa, essa redação já nova do Art.  
132 11, ou você se baseou na redação anterior?  
133

134  
135 O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – Não, já na nova.  
136  
137  
138 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
139 Vamos tentar colocar o que tem de diferente.  
140  
141  
142 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Deusdará,  
143 eu queria só fazer um histórico, esse Art. 11, exatamente como ele estava na  
144 proposta inicial, ele constava de duas resoluções nossas já, então, só estou  
145 fazendo essa avaliação, ele constou da Resolução de ferrovias antiga, a 349, era  
146 exatamente isso, e me parece que na de eólica também tinha exatamente a  
147 redação original do Art. 11, a Câmara entendeu que esse 11 flexibilizava demais,  
148 e faz uma redação alternativa, e, agora nós temos uma segunda redação, que o  
149 que está em questão evidentemente é analisar a possibilidade de interdição dos  
150 aeroportos que não cumprirem o que está colocado na emenda do Argonautas.  
151  
152  
153 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
154 Isso, posto, vamos ver a redação, sugestão, enquanto está se colocando a 11, eu  
155 vou pedir a gentileza para vocês, para ler a 12, para ir antecipando já as  
156 discussões, depois nós voltamos na 11. Artigo 12: O responsável pelo  
157 empreendimento deverá comunicar imediatamente ao órgão ambiental  
158 competente a identificação de impactos ambientais supervenientes para a  
159 manifestação e adoção das providências que se fizerem necessárias. Eu tenho  
160 uma dúvida, porque nós não estamos usando a palavra empreendimento.  
161  
162  
163 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não  
164 estávamos, estamos mudando tudo para aeroporto, padronizado.  
165  
166  
167 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
168 responsável pelo o aeroporto regional deverá comunicar imediatamente o órgão  
169 ambiental competente a identificação de impactos ambientais supervenientes para  
170 a manifestação e adoção das providências que se fizerem necessárias. Eu acho  
171 que está ok, não tem ponto pacífico. Só vamos trocar empreendimento por  
172 aeroporto regional. Art. 13: A execução de intervenções emergenciais e situações  
173 que coloquem em risco o meio ambiente, a saúde e a segurança da população e  
174 dos trabalhadores dos aeroportos regionais, deverá obrigatoriamente ser  
175 comunicado ao órgão ambiental competente. Também é um artigo de precaução e  
176 de praxe.  
177  
178

4

223 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não, remete  
224 a cautelas específicas que estão na 273, a questão importante a registrar é a 273.  
225  
226  
227 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
228 Vamos arrumar a palavra para atender, eu acho que faz sentido o que o André  
229 colocou. A sua explicação também é correta.  
230  
231  
232 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria De Aviação Civil) – Só para  
233 explicar que no programa de aviação regional, os PAAs, que são os postos de  
234 abastecimento de aeronaves, eles não estão incluídos nas obras, porque  
235 normalmente são feitos à parte pelas próprias distribuidoras, o que fazemos é só  
236 alocar uma determinada área e dizer: essa área pode ser colocado o posto. Então,  
237 o licenciamento normalmente hoje já é feito pelas próprias distribuidoras.  
238  
239  
240 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
241 Então, faz sentido, essa redação atende a essa especificação, o que eu estou  
242 entendendo é o seguinte, tem um aeroporto regional, porém, o combustível é  
243 fornecido por um posto da Petrobrás, que não tem nada a ver com a obra do  
244 aeroporto, ele serve de abastecimento, mas não tem nada a ver com a obra  
245 específica. Então, faz sentido manter esse artigo realmente.  
246  
247  
248 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –  
249 Deusdará, eu concordo, mas tem que ver, no texto está falando que sempre vai  
250 ser assim, ele sempre vai num procedimento específico, sempre vai ser em  
251 separado, é só para entender, em termos de problemas ambientais não tem  
252 problema nenhum.  
253  
254  
255 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
256 Separado, está certíssima a redação.  
257  
258  
259 O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Até porque ele  
260 não é regulado pela ANAC, é regulado pela ANT, então, é tudo diferente.  
261  
262  
263 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
264 Então, é um empreendimento diferente, é oposto de gasolina e o aeroporto  
265 regional. Então, não caracteriza fracionamento de licenciamento.  
266  
267

6

179 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – É um artigo padrão,  
180 mas quando fala dos trabalhadores, existe essa dúvida, é outra instância, seria o  
181 Ministério do Trabalho, outras iniciativas?  
182  
183  
184 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
185 Pergunto ao pessoal da Aviação Civil, está claro que isso não tem nada a ver?  
186 Está ok para vocês? Não tem nada a ver com questões ocupacionais, de  
187 segurança.  
188  
189  
190 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).  
191  
192  
193 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
194 Perfeito. Art. 14: Os postos de armazenamento e de abastecimento de  
195 combustíveis, integrados ao aeroporto regional, deverão ser licenciados por meio  
196 de procedimento específico, conforme estabelecido na Resolução Conama  
197 273/2000, e demais normas correlatas. Também é padrão, não vejo nenhum,  
198 fazendo um link 273/2000, não vejo problema.  
199  
200  
201 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A dúvida aqui nesse  
202 ponto, lendo a 140, se isso pode caracterizar um fracionamento do licenciamento,  
203 visto que esses tanques, esses tanques estão na mesma área do  
204 empreendimento, e fico pensando como seria isso na prática, teria um  
205 procedimento para o aeroporto, outro processo administrativo para o tanque, e  
206 esse aspecto vai ser considerado no procedimento do aeroporto como um todo,  
207 vai ser feita a análise de risco, ambiental, tecnológico, a minha dúvida é mesmo  
208 que separe em duas frentes, alguma coisa se perder na análise, se não tem esse  
209 risco?  
210  
211  
212 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Pelo que eu  
213 entendi, o licenciamento pode ser único, a questão é que o posto de combustível  
214 tem preocupações que estão coloco na 273. Então, as exigências é que são  
215 outras, e, aí, vai ser a mesma coisa, se é um posto de gasolina normal ou é um  
216 posto atrelado ao aeroporto.  
217  
218  
219 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Mas, esse  
220 procedimento específico não repete a outro processo?  
221  
222

5

268 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Esse posto, com algum  
269 vazamento, de quem é a responsabilidade? O aeroporto não fica responsável  
270 então?  
271  
272  
273 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – É  
274 do empreendimento do posto, é da Petrobrás.  
275  
276  
277 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Mas se ele está dentro do  
278 sítio do aeroporto, não teria que ter uma responsabilidade do aeroporto em  
279 monitorar esse posto de combustível, mesmo ele sendo de uma alçada? Deixando  
280 bem claro isso, porque senão uma empresa entra, uma distribuidora de  
281 combustível relaxa, vai à falência, e o aeroporto lava as mãos, porque não é  
282 responsabilidade dele.  
283  
284  
285 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
286 Tadeu, exatamente esse artigo é para dar clareza que as obras relacionadas a  
287 aeroporto, o responsável são aqueles que estão administrando o aeroporto, o  
288 posto de gasolina é um empreendimento a parte, que vai ser submetido a  
289 licenciamento específico e terá responsabilidades específicas, caso haja algum  
290 problema com o posto, porque regula o posto de gasolina a 273, por isso que esse  
291 artigo está aí, é o guizo do peçoço do gato, tudo relacionado aeroporto regional,  
292 tem um responsável pela administração do aeroporto, a parte de combustível, que  
293 é um empreendimento à parte, que meramente fornece a gasolina, o querosene,  
294 seja lá o que for, é outro empreendimento, com outro responsável, passível de  
295 outro tipo de licenciamento. O posto de gasolina não está no sítio do aeroporto,  
296 ele é um empreendimento que fornece, ele pode estar, pode estar dentro ou pode  
297 estar fora, mas a responsabilidade é do empreendedor do combustível, é isso que  
298 estamos colocando aí.  
299  
300  
301 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).  
302  
303  
304 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
305 que a Mariana está colocando, se tiver algum problema com o posto, o órgão  
306 licenciador que deu a licença para o posto é que vai cobrar a manutenção dos  
307 padrões colocados na licença ambiental do posto. Certo? Por isso esse artigo faz  
308 sentido, nesse específico. A ANT também fiscaliza. Realmente eu acho que ficou  
309 claro.  
310  
311

7

312 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Ficou claro, mas não  
313 satisfatório. Porque o empreendimento, o sítio do aeroporto, ele tem que ter  
314 responsabilidade sobre qualquer ação, qualquer possível impacto dentro desse  
315 sítio. Só porque é um posto de combustível e tem uma legislação específica, de  
316 qualquer maneira, a minha posição é de que o aeroporto, a administração do sítio  
317 do aeroporto, que seja Infraero ou Anac, teria que ter a responsabilidade de  
318 monitorar, não digo não é para distribuir ou atender, mas o combustível vai ser  
319 utilizado dentro do aeroporto para abastecer a aeronaves, e eu acho que tem  
320 muito a ver a responsabilidade do aeroporto com qualquer, principalmente postos  
321 de combustíveis, que é o maior vulnerabilidade de um aeroporto é uma explosão,  
322 o maior cuidado desse aeroporto, de um posto de combustível pode causar uma  
323 tragédia no aeroporto. Então, eu estou achando estranho o aeroporto se eximir  
324 dessa responsabilidade de um equipamento de alta periculosidade, não é o  
325 barzinho, a lanchonete não, é um posto de combustível, são milhões de gasolina  
326 que vão estar dentro do sítio. Só para completar presidente, lá no começo fala em  
327 sítio, que o sítio teria, o empreendedor teria essa responsabilidade sobre sítio.  
328 Agora, está dentro do sítio, mas não tem responsabilidade.

329  
330  
331 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
332 Desculpe-me, Tadeu, vamos ler, porque o que está falando é essa periculosidade,  
333 esse risco, essa análise de impacto, está exatamente lá: deverão ser licenciados  
334 por meio de procedimentos específicos. Todas essas considerações que você  
335 está levando e são pertinentes, estarão no processo de licenciamento desse  
336 empreendimento, só que a Norma que trata disso é outra Resolução, por isso está  
337 se remetendo a Resolução 273 do Conama, e outras normas correlatas, que seria  
338 normas da ANP, normas que estão associadas a isso. Com essa preocupação  
339 que você está falando, já existe uma Resolução específica para colocar esses  
340 riscos que você está mencionando num processo de licenciamento ambiental que  
341 um órgão ambiental vai controlar o empreendedor e vai cobrar, monitorar o  
342 licenciamento.

343  
344  
345 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu  
346 acho, Tadeu, que nesse caso específico aí, não está flexibilizando, até porque  
347 está focalizando o posto de combustível e falando: isso vai ter um processo de  
348 licenciamento específico, ou seja, você tem cuidados específicos para aquilo, eu,  
349 em minha opinião, eu acredito que esse processo de licenciamento do posto, vai  
350 ser mais acompanhamento, inclusive vai ter um acompanhamento muito mais de  
351 perto do posto, do que se tivesse olhando como um todo o sítio. Então, em minha  
352 opinião, não estamos flexibilizando, até por ter uma Resolução específica, ter  
353 normas específicas, a única questão que você colocou que eu entendo, você está  
354 tratando de empreendedores diferentes, mas isso é a realidade, estou tratando de  
355 empreendedores diferentes. Estou tratando de responsável.

356

8

401 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Ali está dizendo que um órgão pode  
402 cancelar ou suspender uma, modificar por uma situação de emergência, é isso?  
403

404  
405 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
406 Essa redação realmente está confusa.

407  
408  
409 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – É ressalva  
410 do contraditório, não é isso? É que a redação está meio truncada.

411  
412  
413 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu entendi mais ou menos  
414 como a Mariana, se numa situação de emergência, uma condicionante for  
415 descumprida ou mesmo naquelas situações que falamos no artigo anterior, que  
416 isso não ensejaria a suspensão da licença. Eu acho que a intenção é essa, mas  
417 talvez pudéssemos pensar numa redação. Tem lá no artigo anterior algumas  
418 coisas.

419  
420  
421 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Mas eu  
422 acho que ali, nós estamos falando que ele pode modificar a licença, suspender ou  
423 cancelar, eu acho que quando você fala da preocupação no caso da urgência e  
424 emergência, está no suspender e cancelar. Então, eu não acho que tem prejuízo  
425 se você retirar a situação de emergência ou urgência ali, porque, como o André  
426 disse, é de praxe, o órgão ambiental vai ter, o que garante, aquela situação de  
427 urgência está no contraditório e na motivação. Eu acho que como você tem  
428 contraditório para falar que teve uma urgência, e como o órgão ambiental tem que  
429 motivar. Eu acho que não tem prejuízo, então.

430  
431  
432 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Deixa-me fazer só uma colocação, talvez  
433 colocar essa ressalva quanto ao contraditório num parágrafo abaixo, entendeu?  
434 Porque a preocupação na verdade é que não tenha contraditório no caso de  
435 emergência, é isso? Talvez se você tirasse aquilo ali e colocasse num parágrafo  
436 em baixo, garantiria que vai ter contraditório era regra, mas excepcionalmente não  
437 precisaria.

438  
439  
440 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
441 faço uma proposta de... Não está demais o ressalvado a situações de emergência  
442 e de urgência? Porque me parece que numa situação de urgência e de  
443 emergência é óbvio que o órgão ambiental vai ter que considerar a situação, o  
444 fato, e gerar uma adequação de medida de controle, se tirar isso, Dra. Mariana,  
445 você que é procuradora do Ibama, hoje tem muita Mariana. Três Marianas. Eu lhe

10

357

358 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Eu vejo aqui, nós poderíamos talvez  
359 separar, porque, na verdade, muitas vezes, está se falando em dois  
360 empreendimentos, dois administradores. Então, o que poderia talvez colocar uma  
361 linha de corte, é quando o abastecimento for de responsabilidade do  
362 administrador, quando o posto for administrado pela operadora aeroportuária, e a  
363 outra situação quando o abastecimento for operado, não for operado pelo  
364 administrador aeroportuário.

365  
366  
367 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
368 Desculpe, mas a secretária de Aviação Civil já falou que essa hipótese de ser  
369 operado pelo aeroporto não existe, não pode. Então, essa linha de corte não faz  
370 sentido, desculpe-me, por que essa hipótese não existe.

371  
372  
373 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Mesmo o operador aeroportuário, ele  
374 não pode querer operar o abastecimento?

375  
376  
377 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
378 Mais alguma consideração? Eu acho que é procedente, eu acho que como o  
379 Amarel colocou, esse artigo é mais restritivo, impõe ao empreendedor específico  
380 do posto de gasolina regras que já são regras consolidadas, essa Resolução é de  
381 2000, então, são regras conhecidas e que foram aprovadas no Conama, e que o  
382 sistema já opera com ela. Art. 15 – O órgão ambiental competente mediante  
383 decisão motivada, assegurado, contraditório e ressalvado com situações de  
384 emergências ou de urgência, poderá a qualquer tempo modificar as  
385 condicionantes e as medidas de controle e de adequação do empreendimento,  
386 suspender ou cancelar a licença expedida quando ocorrer: 1. Violação e  
387 inadequação de quaisquer condicionantes ou infração às normas legais, e, 2.  
388 Superveniência de graves riscos ambientais ou à saúde. Isso também é praxe, a  
389 não ser que alguém queira dar um refinamento do ponto de vista...

390  
391  
392 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).

393  
394  
395 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
396 órgão ambiental competente mediante decisão motivada, assegurado,  
397 contraditório e ressalvado com situações de emergências ou de urgência, ele está  
398 ressalvando situações. Vamos organizar.



9

446 pergunto, se tirar esse ressalvado a situação de urgência ou emergência, causa  
447 um prejuízo muito grande?

448  
449  
450 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Eu fiquei imaginando o seguinte, se por  
451 acaso tivesse um incêndio, por exemplo, você vai esperar o contraditório para  
452 você fazer a alteração ou desconsiderar qualquer condicionante, talvez valesse a  
453 pena puxar essa parte para um parágrafo único aqui em baixo, e falar o seguinte:  
454 nos casos, em situações de emergência ou de urgência fica relativizado o  
455 contraditório, alguma coisa assim.

456  
457  
458 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu acho que não prejudica,  
459 lá no Art. 13, ele está dizendo que intervenções por conta de situações  
460 emergenciais, tem que ser comunicadas ao órgão ambiental, obviamente se o  
461 órgão ambiental receber uma comunicação dessas e precisar fazer alguma  
462 alteração na licença, já vai considerar o que foi feito em situação de emergência,  
463 ou se ficar comprovado que foi uma intervenção necessária por uma situação de  
464 emergência não vai cancelar a licença por isso. E, mesmo que faça a suspensão,  
465 ou o cancelamento, ou a alteração de alguma exigência e o aeroporto fizer a sua  
466 defesa com essa alegação da situação de emergência, eu entendo que isso vai  
467 ser analisado, eu acho que não prejudica. Eu tinha entendido da forma como nós  
468 falamos no começo, mas a colocação do André, realmente me fez pensar que a  
469 redação está um pouco esquisita, e como tem o Art. 13 falando das situações de  
470 emergências, eu entendo que não prejudica.

471  
472  
473 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Uma linha de  
474 simplificação, ter uma redação mais enxuta e simples, conversando com a  
475 Mariana da Bahia, a pergunta é: esse artigo precisa estar aqui? Ele está dizendo  
476 o óbvio, o órgão ambiental pode mudar a condicionante, que se tiver algum caso ele  
477 pode suspender, já tem Lei de Crimes Ambientais, já é atribuição do órgão  
478 ambiental acompanhar as condições de licença, precisa estar escrito aqui? Porque  
479 nós estamos buscando repetir aqui, o que já está em todas as leis e já é atribuição  
480 do órgão.

481  
482  
483 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
484 Isso já está inclusive em normas superiores que regulam o assunto. Na própria  
485 licença já vem o registro disso.

486  
487  
488 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A nossa ideia seria  
489 suprimir esse artigo na sua totalidade.

490

11

491  
492 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –**  
493 Acompanho o posicionamento do André.  
494  
495 **A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) –** Concordo, não teria prejuízo.  
496  
497  
498 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –** É  
499 acho que é isso, o menos agora é mais, nós começamos a reescrever o que já  
500 está na lei, pode gerar essa dúvida que gerou agora, com relação a essa  
501 ressalvadas urgências e emergências. Art. 16, esse, espero que não dê polêmica,  
502 entra em vigor na data de publicação. Agora, vamos voltar lá no 11, que o pessoal  
503 do Argonauta fez uma sugestão.  
504  
505  
506 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) –** Uma questão de ordem só.  
507 No final ali, onde fala em superveniência de crimes ambientais e saúde.  
508  
509  
510 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –** Já  
511 caiu, já está na legislação, já está previsto em lei, já faz parte da competência do  
512 órgão, vem escrito na licença.  
513  
514  
515 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) –** Eu só queria deixar um  
516 comentário, e, nós, já manifestamos na reunião anterior, de que a questão  
517 ambiental de empreendimentos de aeroportos, ao nosso entender, não foi  
518 discutida de forma adequada, porque essa relação de baixo impacto, e o que é  
519 baixo impacto, ou não é, e o grau desse baixo impacto, uma categorização para  
520 isso, como também, além do meio ambiente sofre impactos ambientais enormes,  
521 como já falei na outra vez, aeroporto não é nenhum ponto de ônibus, de uma  
522 rodovia ou de uma via pública, aeroportos geralmente são construídos em áreas  
523 de APPs ou próximos de áreas de conservação, e os impactos ambientais são  
524 muito grandes, desde a supressão de vegetação até a poluição sonora. Aí,  
525 quando fala em saúde ali também, me preocupa muito, porque eu acho que  
526 precisaria, Sr. Presidente, a proposta da Resolução se voltar mais para essa  
527 questão da saúde, além dos impactos ambientais que um aeroporto causa no  
528 ecossistema local, a questão da saúde em relação à poluição sonora, e a poluição  
529 sonora não apenas das aeronaves que o som é emitido para circular para a  
530 população de vizinha, mas para os funcionários, e até para os usuários. Eu vou  
531 dar um exemplo como o aeroporto de Brasília, que é considerado um dos  
532 melhores do País, mas até na reforma anterior, ele tinha um ruído de quase 120  
533 decibéis, dentro da praça de alimentação, só para dar um exemplo, parece que  
534 resolveram isso, bem que fecharam lá, só para quem vai visualizar os voos é que

12

580 sejam estabelecidas. Então, seria aprimorar essa sugestão, eu acho que a Paula  
581 tem a complementar também.  
582  
583 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) –** Realmente na linha do que o  
584 André colocou, que eu acho que até vai um pouquinho mais ao encontro do que  
585 foi nessa proposta de baixo, que é já deixar na Resolução o prazo, então, alguma  
586 coisa na linha de que os aeroportos regionais em operação, terão prazos de 180  
587 dias, para solicitar a abertura de processo administrativo ou para regularização, as  
588 mesmas considerações que criamos duas regras, então, ele tem 180 dias para  
589 abrir o processo, mas tem 24 meses para fazer o termo de compromisso, enfim,  
590 ficaram dois caminhos. Nós estávamos tentando pensar aqui numa redação que  
591 tirasse essa obrigação primeira do órgão de oficiar e já determinasse o prazo na  
592 Resolução.  
593  
594  
595 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –** Me  
596 parece extremamente lógico, eu quero ouvir o pessoal da Secretaria de Aviação  
597 Civil, que de fato o órgão seja comunicado, não que o órgão tenha que procurar os  
598 empreendimentos, até porque vocês já sabem, tem conhecimento da situação de  
599 vocês. Faz sentido essa colocação do André? Depois resolvemos prazo, que o  
600 comando seja o inverso, que os responsáveis pela administração dos aeroportos  
601 regionais comuniquem ao órgão ambiental?  
602  
603  
604 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) –** Naquele dia que  
605 saímos até para discutir lá fora com o pessoal da Bahia e do Ibama, essa ideia  
606 dos órgãos ambientais oficiarem veio até da Resolução, se não me engano, de  
607 portos, que tem uma adequação, que são os órgãos ambientais que oficiam, o que  
608 acontece nesse caso? Esses aeroportos regionais são delegados a municípios e  
609 estados, eu não tenho operador privado de aeroporto regional. Então, a ordem dos  
610 órgãos ambientais oficiarem era para organizar a coisa dentro do próprio Estado e  
611 do município, porque, de repente, o próprio Estado ou município, vai ser afetado  
612 por um ato dele mesmo, essa foi a ideia colocada.  
613  
614  
615 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
616 Faz sentido sua colocação agora, não é tão simples como eu imaginava.  
617  
618  
619 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) –** Mas a questão é que vencido  
620 esse prazo, o órgão tem a prerrogativa de notificar, e, aí, sim, vai poder fazer essa  
621 notificação, eu acho que vamos antecipar uma ação que pode ser feita caso o  
622 prazo não cumprido, ou deve ser feita.  
623  
624

14

536 sofre com esse impacto da poluição sonora. Só deixar o alerta de que nós  
537 estamos preocupados com a questão do olhar ambiental sobre os aeroportos  
538 regionais, e, nós sabemos da necessidade, e também sobre a questão da saúde  
539 de todos, e, porque ali está muito vago, saúde. E só porque existe uma  
540 autorização que contempla, não é satisfatório também. Se nós ficamos nessa de  
541 esperar que os órgãos licenciadores, municipal, estadual, ou federal venham  
542 atender, é preciso também ter certa definição sobre a 273, para definir bem essa  
543 questão, porque nem todos os municípios têm capacidade, às vezes o Estado  
544 também não tem e não recorre ao Ibama. Agora, já entrando em outra esfera da  
545 idoneidade do licenciamento nesse País. Era isso.  
546  
547  
548 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
549 Obrigado. Nós vamos ter esse cuidado na parte da tarde, quando vamos analisar  
550 as planilhas, os termos de referências, que vão definir o que é estudo de impacto  
551 ambiental, o que é RAIS, o que é RCA. Então, seu alerta, sua preocupação, vai  
552 ficar mais clara nas exigências relacionadas ao licenciamento, dada a  
553 complexidade dos empreendimentos regionais. Vamos voltar ao Art. 11, fica  
554 autorizado, essa é a proposta das ONGs, desculpem, estou chamando ONGs, os  
555 Argonautas está trazendo junto com o Tadeu, de redação alternativa no seguinte  
556 sentido, eu vou ler. Fica autorizada sem prejuízo de outras licenças e autorizações  
557 cabíveis, a operação dos aeroportos regionais até a emissão da licença de  
558 operação, desde que, aí a grande alteração, desde que solicitada a regularização  
559 no prazo de 180 dias, e, a partir da publicação dessa Resolução. Bom, § único -  
560 Os aeroportos regionais não licenciados e que não requererem a regularização,  
561 estarão sujeitos à interdição. Com a palavra o André pela Abema e em seguida a  
562 Paula pela ANANMA.  
563  
564  
565 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) –** Esse artigo, na  
566 verdade, foi no final da última reunião, foi feita uma proposta na tentativa de  
567 avançar e vencer todos os pontos, na última data não foi possível, e o que nós  
568 temos conversado com a Anamma, que foi uma proposta conjunta da Abema com  
569 a Anamma, é no sentido de aprimorar a proposta inicial que fizemos, por exemplo,  
570 começa dizendo que o órgão ambiental vai oficiar os responsáveis dos aeroportos,  
571 se estamos fazendo uma Resolução específica para o aeroporto, nós entendemos  
572 que é melhor já estabelecer que o aeroporto tenha que procurar o órgão  
573 ambiental, para ele não atribuir mais uma atividade para os órgãos ambientais, e  
574 na sequência esclarecer a questão que firmem o termo de compromisso ou solicite  
575 a abertura do processo, na verdade o próprio termo de compromisso já ensina a  
576 abertura de um processo, e se fala um ou outro, nós criamos uma regra que não  
577 está clara, uma parte vai por um caminho, e uma parte vai por outra. Então, seria  
578 aprimorar essa primeira proposta, mas mantendo o prazo, porque como ouvimos  
579 muito do outro lado na última reunião, o prazo é importante para que prioridades

13

625  
626 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
627 Desculpe, a minha preocupação é diferente, não cheguei no prazo ainda não, veja  
628 se eu estou conseguindo me fazer entender, no início da frase: os órgãos  
629 ambientais oficiarão os responsáveis pelos aeroportos regionais, ponto, para aí,  
630 não vamos discutir prazos, o que o André está colocando, que me fez pensar, é  
631 que deveria ser o inverso, os responsáveis pelos empreendimentos, pela  
632 administração dos portos e aeroportos regionais deveriam comunicar, se dirigir ao  
633 órgão ambiental licenciador, esquece prazo, nós estamos nesse impasse, quem  
634 provoca quem? Agora, o que na primeira reflexão de gestor, quem tem o  
635 diagnóstico da situação do empreendimento dos aeroportos são vocês, o Estado  
636 talvez nem tenha conhecimento, mas não pela questão da gestão, mas que  
637 aquele aeroporto está em tal situação da totalidade do que acontece no Estado.  
638 Então, essa é a dúvida. Eu pergunto qual é o prejuízo que causaria nós fazermos  
639 a inversão da provocação? Pergunto à Secretaria de Aviação Civil.  
640  
641  
642 **O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) –** No nosso  
643 entender e foi o que colocamos naquele dia que estávamos reunidos lá fora, é que  
644 isso pode causar, como eu já falei, um problema do Estado com ele mesmo, que o  
645 interesse desse aeroporto é do próprio estado ou do município, é um interesse  
646 que atende uma determinada região. Normalmente a própria gestão já é meio  
647 complicada nesses aeroportos, por isso que vemos que os órgãos notificariam,  
648 como foi feito com os portos, é um paralelo aos portos.  
649  
650  
651 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) –** Só esclarecendo que quando  
652 eu falei do prazo, eu não estava discutindo ainda o prazo, o que eu estava  
653 querendo dizer que se mantivermos essa lógica do empreendedor buscar o órgão  
654 ambiental no prazo estabelecido pela Resolução, seja ele qual for, e esse prazo  
655 não for cumprido, o próximo passo é o órgão ambiental notificar, então, esse  
656 procedimento vai existir, não necessariamente ele precisa ir direto para interdição,  
657 como foi proposto ali, mas podemos dar uma notificação: empreendedor, já  
658 passou seu prazo, você vem aqui em vinte dias, ou não sei quantos dias, se você  
659 não vier, você vai estar sujeito a todas as demais sanções.  
660  
661  
662 **A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) –** Eu só queria fazer um esclarecimento, que  
663 aquele dia foi proposto realmente o paralelo à portaria de portos, mas mais  
664 focando na questão dos dois prazos, primeiro para abrir processo e para entregar  
665 o RCA, do que na questão do órgão ambiental entrar em contato com o  
666 empreendedor ou o contrário, então, na verdade, aquele dia realmente a sugestão  
667 de adaptar a portaria de portos foi mais focando nos dois prazos do que quem  
668 contata quem. Então, na verdade, não é algo ratificado, e pode ser aprimorado  
669 realmente.

15

670  
671  
672  
673  
674  
675  
676  
677  
678  
679  
680  
681  
682  
683  
684  
685  
686  
687  
688  
689  
690  
691  
692  
693  
694  
695  
696  
697  
698  
699  
700  
701  
702  
703  
704  
705  
706  
707  
708  
712  
713  
714

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Perfeito, eu acho que faz sentido, nós vamos colocar uma redação alternativa, até porque a parte interessada são os administradores dos aeroportos regionais, o Estado não tem obrigação necessária de conhecer todos os aeroportos e sair oficiando, até porque se ele não oficial, o que vai acontecer? A parte interessada são os responsáveis pela utilização regional. Então, vamos colocar Art. 11. Terceira proposta...

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Posso fazer uma proposta, Deusdará? Para começar, o que eu tinha pensado era algo assim: os aeroportos regionais em operação até a data de publicação dessa Resolução terão prazo de 180 dias, para instrução de processo administrativo junto ao órgão licenciador, visando a regularização ambiental.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Está boa, e, não faríamos, depois vou analisar a proposta do Argonautas, mas nós não faríamos, tiraríamos o prazo máximo de quatro meses?

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu acredito que, ou nós podemos manter no § único, eu entendo que no momento que ele instrui o processo, pode ser feito o termo de compromisso com esse prazo.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Você consegue pegar a redação da Paula?

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Os aeroportos regionais em operação até a data dessa Resolução terão prazos de 180 dias.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – De até, se ele resolver mais cedo, terão prazo de até 180 dias.

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Para a instrução de processo administrativo junto ao órgão licenciador, visando a regularização ambiental. Ficou estranho porque o prazo de 180 dias não ficou com referência até publicação não é?

16

670 compromisso é mais usado em processos de licenciamento, em que você  
671 exatamente tem uma situação que não está regularizada e visa regularizar. Agora,  
672 o Eugênio, então, isso é o que no Ibama, confere com quem está aqui do Ibama. A  
673 questão é que aí, o Eugênio me disse que isso não é assim obrigatoriamente em  
674 todos os Estados. Então, tenho a impressão de que o que o Deusdará está  
675 falando procede; é melhor não especificar isso na Resolução, para não criar  
676 problema em algum Estado.

A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – Geralmente não existe uma  
677 regulamentação específica, esse tipo de conduta é uma Lei Federal, que  
678 regulamenta ação civil pública e faz a utilização para alguns casos, inclusive a  
679 administração pública utiliza para analogia, geralmente termo de compromisso  
680 pode ser considerado um gênero que abarca na verdade o ajuste entre poder  
681 público. Mas, se preferirem tirar.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
682 não queria tirar, não queremos é colocar e taxar, depois se o órgão tiver algum  
683 outro tipo. Parece-me que na redação consensual de vocês, procurando um  
684 consenso, e a Mariana está me lembrando aqui, é que vocês tinham deixados  
685 exatamente TC ou processo administrativo para exatamente pegar todos os casos  
686 que eventualmente possam existir. Então, podemos colocar assim, para firmarem,  
687 os aeroportos regionais em operação terão o prazo de 180 contados a partir de  
688 publicação dessa Resolução para firmarem termo de compromisso, ou instrução  
689 de processo administrativo, junto ao órgão licenciador visando a regularização  
690 ambiental. Pode ser assim? Que, aí, é o processo administrativo, se começamos  
691 dizer as formas.

A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – O processo administrativo pode ter  
692 qualquer tipo de objeto, não necessariamente um ajuste em partes, é só a minha  
693 preocupação com a técnica. E o Jorge estava até mostrando aqui.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
694 Vamos tentar, mais uma redação, ajudem-me. Para firmarem compromisso, tira o  
695 termo, junto ao órgão licenciador, tira isso aí.

O SR. JORGE HIOSHIO HIODO (MMA) – Visando a regularização ambiental,  
696 orientamos, mas não amarramos.

802  
803

18

715  
716  
717  
718  
719  
720  
721  
722  
723  
724  
725  
726  
727  
728  
729  
730  
731  
732  
733  
734  
735  
736  
737  
738  
739  
740  
741  
742  
743  
744  
745  
746  
747  
748  
749  
750  
751  
752  
753  
754  
755  
756  
757  
758  
759

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
Perdi a linha de base aí. Os aeroportos regionais em operação terão prazos de até  
180 dias, contados a partir da publicação desta Resolução, para instrução de  
processo administrativo, junto ao órgão licenciador, visando a regularização  
ambiental. Paula, você não terminou. Processo de regularização ambiental, óbvio  
que é do empreendimento.

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – A minha proposta acabava  
aí, acho que o André tinha uma sugestão de continuar.

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A sugestão seria já  
no artigo fazer referência ao termo de compromisso, então, poderia ser na  
seqüência da instrução do processo administrativo, com vistas a celebração de  
termo de compromisso.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
Deixa-me te fazer uma pergunta, André, essa questão de TC, de termo de  
compromisso é pacífica em todos os estados do Brasil? Não chamam de outro  
nome não?

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Isso foi levantado na  
última reunião, mas pode ser esclarecido, a Adriana tinha um esclarecimento  
sobre termo de compromisso e TAC.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
Porque me parece o seguinte, que tanto TAC, TC, tudo é processo administrativo.  
Agora, o meu medo é botar termo de compromisso e o Estado ter outro...

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Eu vou pedi para a  
Adriana fazer o esclarecimento que ela fez na última reunião, ou é termo de  
compromisso ou termo de ajustamento de conduta, seriam os caminhos.

A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Depois o  
Eugênio disse isso não era pacífico nos estados, porque o que eu dizia é que o  
Termo de Ajustamento de Conduta, o TAC está ligado ao Ministério Público e é  
um ajustamento de uma conduta irregular, quer dizer, tinha um crime ambiental,  
um procedimento qualquer, uma infração ambiental, aí, firma um TAC. O termo de

17



804 A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – Nós excluímos a possibilidade do pedido  
805 da licença, que era o que está previsto antes.

A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Nós estamos tirando, porque são 182  
806 dias para você solicitar a regularização, mas você não vai conseguir regularizar  
807 tudo, obter a licença, porque tem os planos que podem extrapolar esses 180.  
808  
809  
810  
811  
812

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
813 Mas vamos voltar o parágrafo, vai estar, vamos fazer um parágrafo, depois vamos  
814 cotejar com o do Argonautas. Parágrafo único.  
815  
816

O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Só uma  
817 colocação, onde está escrito os aeroportos regionais, colocar os responsáveis  
818 pelos aeroportos regionais.  
819  
820  
821

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
822 aeroporto não pede nada. Você tem razão. Os responsáveis pela administração  
823 dos aeroportos, os responsáveis pelos aeroportos. Está certo.  
824  
825  
826

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Só uma dúvida, é  
827 responsável técnico, responsável legal? Porque tem ter feito a instrução  
828 processual, tem que ver quem representa.  
829  
830  
831  
832

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
833 aeroporto deve ter um responsável lá. Não tem? Se é legal...  
834  
835  
836

O SR. EDUARDO BERNARDES (Secretaria de Aviação Civil) – Os aeroportos  
837 são outorgados, então, na hora que ele é outorgado, ele passa a ter um  
838 responsável.  
839  
840

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
841 Parágrafo Único.  
842  
843  
844

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – O Parágrafo Único  
845 tem que incluir a questão do prazo dos 24 meses.  
846  
847  
848

19

849  
850 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
851 **Vamos voltar os 24 meses, não é isso?**  
852  
853  
854 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – É a nossa proposta.**  
855  
856  
857 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
858 **Você tem uma redação?**  
859  
860  
861 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Os relatórios de**  
862 **controle ambiental que subsidiarão a regularização ambiental deverão ser**  
863 **apresentados no prazo máximo de 24 meses, é o que está lá em cima.**  
864  
865  
866 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
867 **Todos serão com relatórios de controle ambiental? Só estou perguntando, gente.**  
868 **Vocês falam sim, aí, eu não pergunto mais nada. Os relatórios de controle**  
869 **ambiental, quer colocar RCA? Então, coloca em letra maiúscula, os relatórios...**  
870 **Ambiental, hífen RCA, que subsidiarão a regularização ambiental, deverão ser**  
871 **apresentados no prazo máximo de 24 meses. A partir da data da publicação dessa**  
872 **Resolução? A partir da data do requerimento da regularização não, do**  
873 **requerimento dos responsáveis pelos aeroportos regionais, depois, nós**  
874 **melhoramos. Eu também quero entender, esse requerimento é aquele que está**  
875 **dentro daqueles 180 dias, é isso? Vamos voltar lá, a partir da data estabelecida no**  
876 **compromisso junto ao órgão licenciador. É isso?**  
877  
878  
879 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A partir da data de**  
880 **celebração do termo de compromisso?**  
881  
882  
883 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
884 **Não, você está chamando de termo, você chamou de termo. No compromisso**  
885 **firmado com o órgão, perfeito. Vamos ler para vermos se ficou esquisito, os**  
886 **relatórios de controle ambiental – RCA, que subsidiarão a regularização ambiental**  
887 **deverão ser apresentados no prazo máximo de 24 meses a partir da data**  
888 **estabelecida no compromisso firmado com o órgão licenciador. Firmada da**  
889 **assinatura. Eu coloquei estabelecida, mas assinatura...**  
890  
891  
892 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*  
893

20

894  
895 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A**  
896 **partir da data da assinatura, ou de estabelecimento, a partir da data de**  
897 **estabelecimento do compromisso firmado. Esse estabelecimento, para mim, fica**  
898 **parecendo prédio. Da celebração, isso. Mas, aí, tem que tirar o firmado. Pode**  
899 **ficar? Então, pronto, vocês que são advogados estão achando que sim, quem sou**  
900 **eu para dizer alguma coisa.**  
901  
902  
903 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – Faz uma referência, que é o**  
904 **compromisso referido no caput, não é?**  
905  
906  
907 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
908 **Dra., a senhora é membro da Comissão da CCJ da Conama? Então, a Sra. faz**  
909 **isso lá para nós.**  
910  
911  
912 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
913 **Obrigado, Mariana.**  
914  
915  
916 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu estou um pouco**  
917 **desconfortável com o compromisso no caput, porque eu acho que não faz sentido**  
918 **se é para todos comparecer em 180 dias para firmar um termo de compromisso, e**  
919 **em 24 meses. Então, dá logo o prazo em 24 meses. Mas, existe a possibilidade**  
920 **dele fazer o RCA nesse prazo de 180 e entrar já com o licenciamento ambiental,**  
921 **por isso que eu tinha sugerido para instruir processo administrativo, que pode ser**  
922 **para qualquer coisa.**  
923  
924  
925 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – É**  
926 **prazo máximo, Paula.**  
927  
928  
929 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – É que nós estamos criando**  
930 **aí no caput necessariamente uma etapa anterior que é de firmar um termo de**  
931 **compromisso para entrar com o licenciamento. Eu acho que isso é desnecessário,**  
932 **em 180 dias, falando informalmente, para pensarmos depois na Resolução, em**  
933 **180 dias, ele tem que procurar o órgão ambiental para se regularizar, aí, o órgão**  
934 **ambiental vai olhar a situação dele, se a situação dele precisa de um tempo maior**  
935 **para conseguir elaborar o relatório. Então, tudo bem, pode ser firmado o termo de**  
936 **compromisso, com prazo de 24 meses, para apresentar o RCA, ou não, a sua**  
937 **situação é simples, 45 dias para você trazer o RCA aqui, eu acho que nós já**

21

938 deixamos a necessidade do termo de compromisso, cria uma etapa burocrática  
939 anterior obrigatoriamente.  
940  
941  
942 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu**  
943 **não estou entendendo assim.**  
944  
945  
946 **A SRª. REGINA HELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Eu ouvi aqui a Paula, e**  
947 **pensei que uma solução talvez fosse, o que ela está falando, os relatórios de**  
948 **controle ambiental, RCA, que subsidiarão a regularização ambiental, que eles**  
949 **poderiam ser apresentados na assinatura do ato, na celebração do compromisso e**  
950 **os que não forem apresentados na ocasião, terão o prazo de até 24 meses para**  
951 **instruírem o processo. Não dá para fazer uma redação que concilie?**  
952  
953  
954 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
955 **Tenho impressão que nós estamos querendo atender, eu acho que é bom o**  
956 **negócio do prazo, ficou acordado que era bom ter prazos, tanto é bom para o**  
957 **empreendedor, como é bom para o órgão licenciador, seja ele estadual ou**  
958 **municipal. Porém, nós estamos começando a nos embananar nesses prazos, o**  
959 **que eu tinha entendido? Que para o empreendedor agora ter a sua regularização,**  
960 **ele tem no máximo 180 dias, para dizer: estou com problema, eu tenho esse aqui,**  
961 **tenho esses aeroportos tais e tais, que estão abrangidos pela Resolução X, Y, Z,**  
962 **publicada no Conama, eu quero me regularizar, pode ser até no dia posterior da**  
963 **Resolução, aí, a Paula está lá na Secretaria Municipal de Meio Ambiente, e, fala:**  
964 **Sua situação não é tão simples como você está colocando, o seu aeroporto tem**  
965 **tais e tais problemas, você tem que providenciar um relatório de controle**  
966 **ambiental com o seguinte termo de referência, e, você tem até 24 meses para me**  
967 **trazer esse relatório. Aí, ele vai lá, consegue fazer em uma semana: fiz o relatório,**  
968 **você vai avaliar, está regularizado. Ou ele fala: não vou fazer isso não, se esse**  
969 **órgão ambiental nunca mais vai vir atrás de mim, aí, deixa passar os 24 meses,**  
970 **vocês vão tomar as providências, tem sentido. Então, eu entendi o prazo nesse**  
971 **tipo de cenário que estou colocando.**  
972  
973  
974 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu entendi também, a minha**  
975 **única ressalva é que não tem necessidade de obrigar a fazer um termo de**  
976 **compromisso, nós podemos ter toda essa conversa dentro dos 180 dias, sem**  
977 **fazer um documento.**  
978  
979  
980 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
981 **Mas no termo de compromisso é firmar o compromisso, eu preciso, Paula, me**  
982 **parece que é seguro tanto para o licenciador como para o empreendimento, ter**

22

983 algo registrado: recebi a sua demanda, estou analisando. Por isso não amarramos  
984 o termo de compromisso.  
985  
986  
987 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas o compromisso**  
988 **determina que você tem que fazer um documento para ele, ou ele vai abrir**  
989 **processo, por isso que eu tinha sugerido instruir processo, entendeu?**  
990  
991  
992 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O**  
993 **problema dela é semântico, desculpe, ela está preocupada porque colocamos**  
994 **firmar e compromisso, e ela sugeriu instruir processo administrativo.**  
995  
996  
997 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – E pode me mandar um ofício,**  
998 **pode pedir a licença, e a partir desse ato, nós vamos discutir os prazos, o formato**  
999 **do documento que vai estabelecer esse prazo de 24 meses.**  
1000  
1001  
1002 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1003 **Nós chegamos a essa conclusão de colocar compromisso, porque processo**  
1004 **administrativo toda e qualquer, foi até uma questão que eu fiz, eu achava que**  
1005 **processo administrativo atendia que todo e qualquer protocolo, é um processo**  
1006 **administrativo. Mas, como estava termo de compromissos e processos lá na outra**  
1007 **anterior, aí, eu questionei, todos usam termo de compromisso? Não, uns já usam**  
1008 **outro tipo de linguagem, aí, nós optamos por nem usar processo administrativo, nem**  
1009 **usar termo de compromisso, usar compromisso, mas se isso está gerando**  
1010 **problema é meramente na palavra compromisso, trocar para instrução de**  
1011 **processo administrativo.**  
1012  
1013  
1014 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu acompanhei essa**  
1015 **discussão, mas o meu problema é justamente com o compromisso.**  
1016  
1017  
1018 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1019 **Vamos lá, esquece prazo, esquece procedimento, vamos lá, compromisso ou**  
1020 **procedimento administrativo.**  
1021  
1022 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*  
1023  
1024  
1025  
1026 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O**  
1027 **compromisso não é um processo administrativo?**

23

1028  
1029  
1030  
1031  
1032  
1033  
1034  
1035  
1036  
1037  
1038  
1039  
1040  
1041  
1042  
1043  
1044  
1045  
1046  
1047  
1048  
1049  
1050  
1051  
1052  
1053  
1054  
1055  
1056  
1057  
1058  
1059  
1060  
1061  
1062  
1063  
1064  
1065  
1066  
1070  
1071  
1072

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Tudo deve constar no processo administrativo, se quiser deixar mais claro, podemos colocar os 180 dias para instruir processo administrativo e firmar o compromisso de regularização, ou instruir processo administrativo com vistas a celebrar o compromisso de regularização, mas o compromisso é um pressuposto, senão não precisa ter regularização.

A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Então, eu estou entendendo, que em minha opinião, a Paula tem razão, porque quando fala em compromisso, ela está preocupada com o ter alguma coisa escrita entre ambas as partes nesse sentido de que é um compromisso firmado, não necessariamente, o que queremos é que ele chegue no órgão ambiental, e ele procure o órgão bial, aí, o órgão vai expedir um ofício para dizer isso e aquilo para ele, está ok, atende a preocupação da Resolução, ele vai apresentar os estudos em tanto tempo, o órgão ambiental vai dar o termo de referência, e ele vai iniciar o processo de regularização, isso é o que nos importa. Então, voltar a uma redação anterior, não vejo problema, o fundamental é que ele procure o órgão ambiental, e o ônus seja dele e não do órgão ambiental de ir atrás.

O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Entendi a preocupação da Paula, e, no Art. 11, eu acho que poderia ficar as duas situações, 180 dias para firmar o compromisso, ou solicitar a licença, porque simplesmente instruir processo administrativo, qualquer coisa é um processo administrativo. Solicitar licença, aí, o órgão também vai falar: eu só vou considerar aberto processo de licenciamento, a partir de que apresente tais e tais documentos, não é simplesmente mandar um ofício, por outro lado os 180 dias para firmar o compromisso, como o pessoal da SAC falou, não existe concessão desses aeroportos para privado, são todos administrados, ou pelo município, ou pelos Estados. Então, os municípios e os Estados, também não adianta falar que eles têm só 180 dias para solicitar a licença, por quê? Se para solicitar a licença, ele tiver que apresentar já o RCA, nesses 180 dias, ele não consegue licitar alguma a contratação da consultoria para elaborar o estudo ambiental, e, para isso, ele vai ter que firmar o compromisso.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu acho que não, Jorge, eu lamento, como você não acompanhou a reunião anterior, você está num raciocínio inverso do que já consensuais, são dois prazos, 180 dias, o empreendedor, o responsável, tem que ir ao órgão: tenho tais e tais aeroportos concessionados para o município, para o Estado, quero ter a regularização ambiental, tenho até 180 dias, ele pode fazer em um dia, aí, o

24

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Isso. É que eu continuo achando que é melhor deixar instrução de processo administrativo, é que eu queria deixar a possibilidade no parágrafo de ser firmado o termo de compromisso, porque aí pode chamar qualquer coisa.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Gente, nós voltamos a redação original, nós estamos andando em círculos, a redação original está lá, a redação original está muito melhor do que o encaminhamento que estamos dando agora.

O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu acho que estamos andando em círculos, não seria importante discutir a ideia de novo, porque isso foi discutido na reunião passada, nós estamos discutindo texto e discutindo palavras no texto, mas quando entra nas palavras do texto, nós estamos discutindo ideias.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Desculpe-me, mas acho que as ideias, já superamos, até peço desculpas ao Jorge, se eu fui um pouco incisivo, mas mediar reunião é isso mesmo. A ideia, nós superamos, inclusive, me parece que a redação original está mais adequada, do que o desmembramento do artigo e parágrafo, porque está atendendo o que a Paula falou.

O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Essas questões dos dois prazos na última reunião, foram colocados, porque o primeiro prazo era para o órgão ambiental, não estou nem me posicionando aqui, o primeiro prazo era para o órgão ambiental, e se precisava colocar um prazo para o empreendedor, para esse processo não ficar desamarrado, então, na última reunião foi o que foi colocado.

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eram 180 dias para procurar o órgão oficial e depois disso poderia ter os 24.

O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Não, na última reunião era 180 dias para oficial o órgão, foi esse o documento que estava aqui.

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Não era não.

26

Estado vai olhar: isso aqui carece de um RCA, porque é disso que nós estamos falando, estamos falando de RCA. Então, não fala de licença, por enquanto, porque linha até a possibilidade de no resto da Resolução de licença única, que é o problema como redação do Argonauta, que está como licença de operação. Aí, para você se regularizar, você precisa fazer tais e tais coisas, ele volta para a casa, e ele tem até 24 meses, para providenciar aquilo que foi pedido pelo empreendedor, entendeu, Jorge? É dentro do processo de licenciamento.

A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – Eu também não acompanhei e nem faço parte, estou meio de intrusa. Qual o problema? Quem vem de fora e lê a Resolução, como eu cheguei hoje e só li a Resolução, não fica muito claro, porque você estabelece documentos para licença, nos artigos anteriores, aí, chega no final, você fala de um termo de compromisso do RCA, mas não necessariamente, eu não entendi como vai funcionar a articulação com a licença.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Não é com a licença, é a regularização ambiental. É porque vocês perderam as 12 horas de reunião anterior, mas vamos tentar resgatar a preocupação da Paula com relação a compromisso e processo administrativo, que vamos tentar explicar para a Mariana e para o Jorge, qual é o rumo que estamos dando.

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Posso fazer mais uma sugestão de redação alternativa? Voltar no caput, os responsáveis terão prazo de 180 dias para a instrução de processo administrativo, junto ao órgão licenciador, visando a regularização ambiental, e, aí, colocaram § único, poderá ser firmado termo de compromisso para apresentação do relatório de controle ambiental, com prazo de 24 meses, acho que tem que colocar alguma coisa no parágrafo, como poderá ser firmado um termo de compromisso, que pode ser firmado e pode não ser.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Calma, gente, vamos chegar no primeiro consenso, nós estamos abandonando a palavra termo de compromisso, porque entendemos que isso pode ter outro apelido nos Estados, que tudo isso é processo administrativo, nós estamos caminhando para uma palavra chamada compromisso, que há um entendimento que pode ser, que também é um processo administrativo. Então, a sua dúvida estava em relação ao melhor termo a usar, compromisso ou instalação de um processo administrativo. É isso?

1109  
1110  
1111  
1112  
1113  
1114  
1115  
1116



25

1117  
1118  
1119  
1120  
1121  
1122  
1123  
1124  
1125  
1126  
1127  
1128

O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Esse era o documento que estava aqui, esse foi o documento discutido na última reunião, esse que é o ponto. Então, nós estamos falando, talvez da cabeça, mas o que estava na reunião foi o órgão ambiental oficializar no prazo de 180 dias.

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – O que estava na última reunião é oficializar "para que no prazo de 180 dias seja apresentado lá não sei o quê", mas era "para que no prazo de 180 dias", 180 não é para o órgão.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Já estava imputado esse prazo, é o empreendedor, estava equivocado era os órgãos ambientais oficializar. Art. 11, os responsáveis pelos aeroportos regionais em operação, terão o prazo de 180 dias contados a partir da data de publicação dessa Resolução, para firmarem termo de compromisso ou solicitarem abertura. Presta atenção, a Paula não concorda com a palavra compromisso, nós estamos tentando encontrar uma redação que diga coco de cocada de coqueiro da Bahia.

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Não é que eu não concordo com a palavra compromisso, não concordo com a obrigatoriedade de ter que fazer um compromisso, que, para mim, seja um termo, mas se manter o ou, pode manter o compromisso.

O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Já melhorou, então, vamos voltar para a redação. Para firmarem compromisso ou instruir processo administrativo?

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A minha dúvida é compromisso ou solicitar abertura do processo, eu posso fazer uma referência rápida a artigo que vai ajudar quem não acompanhou na última reunião entender? É o Art. 7º - A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação, quando da publicação dessa Resolução será feita mediante emissão de licença de operação, e, vem os parágrafos, o 1º, o processo de licenciamento para regularização ambiental, deverá ser instruído com RCA, então, é o mesmo processo que vai ser instruído com RCA, que é o objeto da discussão do artigo de baixo. E o outro fala: A análise da RCA deverá ser feita no prazo de 90 dias, conclusivo quanto a viabilidade da licença de operação. Na verdade, estamos falando a parte do procedimento está em cima e a outra parte do procedimento está embaixo, nós podemos juntar e dizendo o comando, porque em cima, você

27

1207 está dizendo do meio para o final como vai acontecer, embaixo você está dizendo  
1208 como é o *start* do procedimento, e, nesse casado, se nós fizermos isso, como nós  
1209 já estamos dizendo que é o aeroporto que precisa de regularização, a única forma  
1210 dele se regularizar é firmando um compromisso nesse processo, que vai ser o  
1211 mesmo processo de licenciamento.  
1212  
1213  
1214 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1215 Você desculpe-me, mas quando encaminhamos essa repartição lá em cima, é  
1216 para deixar claro os que já existentes, em operação, e parece que pegar esse  
1217 negócio lá para cima, tentar colocar essa redação, vai tumultuar o raciocínio.  
1218  
1219  
1220 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – É que o  
1221 procedimento está picado.  
1222  
1223  
1224 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1225 Não tem problema.  
1226  
1227  
1228 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Eu concordo com o Deusdará, vai dar  
1229 uma discussão toda de novo.  
1230  
1231  
1232 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1233 Pode ficar picado, isso é topologia. Você sabe que isso aí depois, isso aqui é  
1234 como se fosse disposições transitórias, se fosse uma Lei, uma coisa desse tipo.  
1235 Então, ficou tudo para o final, depois que esquetejamos três situações em cima.  
1236 Trazer isso lá para cima vai requerer revisão se manteve a vertebrarão ou não.  
1237  
1238  
1239 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Porque a dúvida que  
1240 está suscitando...  
1241  
1242  
1243 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1244 Não tem dúvida, André.  
1245  
1246  
1247 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Claro que tem, a  
1248 dúvida é o que é compromisso ou processo? Ele pode solicitar direto processo de  
1249 licenciamento sem ter o RCA? O art. 7º diz que não.  
1250  
1251

28

1297 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
1298 que essa redação ilide de ele fazer isso? Nada.  
1299  
1300  
1301 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – É isso que eu estou  
1302 colocando, se ele apresentar o RCA, isso já é o maior compromisso.  
1303  
1304  
1305 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1306 Nós estamos patinando, o que essa redação ilide, proíbe do sujeito chegar com a  
1307 RCA?  
1308  
1309  
1310 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Exato, se ele chegar  
1311 com a RCA, ele já está firmando um compromisso inclusive.  
1312  
1313  
1314 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Então, eu tenho uma  
1315 sugestão de alteração nessa redação, só para ficar mais perto os 24 meses do  
1316 compromisso, de colocar a publicação dessa Resolução, para solicitar a aberta de  
1317 processo administrativo de licenciamento ambiental, ou firmar compromisso com o  
1318 prazo máximo de 24 meses para apresentação do relatório de controle ambiental.  
1319  
1320  
1321 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1322 Você está tirando só o firmar compromisso da frente e botando depois?  
1323  
1324  
1325 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Exatamente, porque na hora  
1326 que ele solicita o prazo para o processo administrativo de licenciamento ambiental,  
1327 esse processo não é com a finalidade de apresentar no prazo máximo de 24  
1328 meses, para mim, esse processo já com a apresentação do RCA, então, ele  
1329 apresenta o processo com o RCA, ou ele firma o compromisso com prazo de 24  
1330 meses para apresentar o RCA, eu acho que fica mais lógico.  
1331  
1332  
1333 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Eu vejo que já está  
1334 atendido ali.  
1335  
1336  
1337 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
1338 também acho que está atendido.  
1339  
1340

30

1252 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1253 Mas preste atenção, aí, que eu não estou entendendo o que vocês estão  
1254 colocando, então, o problema não é só semântico? O artigo tem problema de  
1255 conteúdo?  
1256  
1257  
1258 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu não sei se eu estou  
1259 conseguindo me expressar. A questão, para mim, de conteúdo, voltando a ideia do  
1260 Mateus de discutir a lógica é que tem um prazo de 180 dias para o empreendedor  
1261 procurar o órgão ambiental, ele pode procurar o órgão ambiental apresentando o  
1262 RCA nos moldes do artigo que o André acabou de ler, e já *startar* o processo de  
1263 licenciamento, ou ele pode chegar no órgão ambiental, e falar: órgão ambiental, eu  
1264 não tenho condições de te apresentar o RCA agora, eu preciso de cinco meses de  
1265 prazos, então, o órgão ambiental pode firmar um termo com prazo de até 24  
1266 meses, para que esse processo de licenciamento seja *startado*. Então, para mim,  
1267 é essa ideia que não está refletida aí, são 180 dias para o empreendedor se  
1268 manifestar, se apresentar ao órgão ambiental, e, dizer: está aqui o RCA ou não  
1269 tenho condições de fazer o RCA, preciso de um compromisso para fazer o prazo.  
1270 Para mim, a ideia é essa. Que eu não estou conseguindo propor uma redação, e  
1271 acho que não está claro.  
1272  
1273  
1274 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
1275 acho que essa redação está à procura do que você está falando. Nós estamos  
1276 gerando problema em círculo, espiral decadente. O que você está falando foi o  
1277 que tentamos propomos.  
1278  
1279  
1280 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Eu só quero reafirmar o que a Paula está  
1281 colocando, eu também tinha entendido assim, depois voltei atrás, Paula. Mas é  
1282 exatamente, o cara que está com o seu relatório pronto, que chegou lá, tem a Lei,  
1283 sei lá, em dois meses, já está pronto, já contratou, já está lá. Ele não pode, ele  
1284 tem que chegar lá e firmar algum compromisso, mesmo que seja uma carta, e, aí,  
1285 se o órgão tiver procedimentos para esse compromisso, ele vai preencher, tem  
1286 prazos, vai o analista analisar, e ele já está com o negócio pronto, não é isso?  
1287  
1288  
1289 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – É isso, exatamente isso,  
1290 estou criando a obrigação de um procedimento que pode não precisar, pode abrir  
1291 direto o processo de licenciamento. Por isso que queria manter essas duas  
1292 alternativas, a questão do termo de compromisso ou compromisso, para mim,  
1293 sinceramente não faz muita diferença, mas a minha questão é ter essas duas  
1294 alternativas, ele pode, até acho que deveria no prazo de 180.  
1295  
1296

29

1341 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Vocês acham que está  
1342 atendido. Eu acho que está confuso.  
1343  
1344  
1345 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1346 Está firmado o compromisso. Tira o para firmar e compromisso. Recorta, deleta o  
1347 ou, nós estamos trocando mais por todavia, ou, aí copia e cola, é isso, Paula?  
1348 Para mim...  
1349  
1350  
1351 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A minha dúvida é  
1352 sempre falar ou, porque o ou a pessoa fica em dúvida, se faz isso ou isso, o que  
1353 eu tenho que fazer, qual é o meu caso. Na outra redação, é até 180 dias para o  
1354 compromisso, gernte, o compromisso pode ser uma ata de reunião, compromisso  
1355 pode ser uma carta da empresa se comprometendo a fazer, a sua preocupação,  
1356 Paula, eu vejo o seguinte, se ele já está com o RCA pronto para entregar, ele vai  
1357 entregar isso por meio de uma carta, isso é um compromisso também, ele cumpriu  
1358 o prazo dos 180 dias em menos tempo, e já tem o prazo de 24 meses.  
1359  
1360  
1361 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – André,  
1362 só um ponto, eu concordo com você, mas para nós que estamos aqui nessa  
1363 discussão, se sair um texto daqui com compromisso, você pode ter certeza que  
1364 isso vira termo de compromisso. Não está escrito, mas o que eu estou querendo  
1365 dizer, que nós temos que ver que tem gente que não está participando da  
1366 discussão que vai analisar a Norma.  
1367  
1368  
1369 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – De experiência com o  
1370 órgão ambiental e Estadual, a maior parte dos compromissos que firmamos com  
1371 as empresas são por meio de ata de reunião, notificações, enfim, cartas.  
1372  
1373  
1374 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Você  
1375 tem atas de reunião, mas você chama isso de compromisso? Escreve isso aqui é  
1376 um compromisso?  
1377  
1378  
1379 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Claro, ali tem  
1380 obrigações, tem compromissos assumidos e assinados com representantes do  
1381 órgão ambiental e da empresa, isso é compromisso, está registrado e está  
1382 instruído no processo.  
1383  
1384

31

1385 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – A ata de  
1386 reunião traz compromissos, mas o povo chama aquilo ali naquele momento de  
1387 compromisso?  
1388  
1389  
1390 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Compromisso,  
1391 genérico, nós não dissemos que é um termo, que é um TAP, é um compromisso,  
1392 uma carta da empresa dizendo: vou fazer, é um compromisso.  
1393  
1394  
1395 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Por  
1396 isso que fomos para o genérico, nesse sentido.  
1397  
1398  
1399 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – O meu, eu já ia  
1400 deixar o ou, porque o ou, a pessoa: o que eu tenho que fazer afinal? É uma coisa  
1401 ou outra? Da outra forma estava mais claro, sendo que o primeiro passo pode ser  
1402 suprimido, se ele já tiver o RCA pronto.  
1403  
1404  
1405 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A  
1406 redação não lida isso.  
1407  
1408  
1409 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu não tenho o mesmo  
1410 entendimento de que esse compromisso é genérico, vai dando outro exemplo, se  
1411 chegar no meu município uma obrigatoriedade de firmar um compromisso, eu  
1412 tenho um termo estabelecido de como tem que ser feito o compromisso, eu não  
1413 faço compromisso em ata de reunião, a mesma preocupação do Mateus, aí, vou  
1414 ter que fazer um termo, que lá, para mim, chama Termo de Compromisso  
1415 Ambiental, dizendo que ele tem 24 meses para entrar, ou quantos meses forem,  
1416 para entrar com o processo.  
1417  
1418  
1419 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
1420 acho que você está certa também, a preocupação do André com o ou, o ou está aí  
1421 é para ser ou mesmo, ou não. Então, eu acho, André, que o ou não é problema,  
1422 me parece que o problema maior realmente é a palavra compromisso, que pode  
1423 gerar, como o Amaral falou, a formalização de um termo de compromisso, eu acho  
1424 que realmente essa indução pode acontecer, e essa preocupação que a Paula  
1425 está colocando que cada município, cada Estado tem um procedimento, eu acho  
1426 que a que atende mesmo é aquela lá, para solicitar a abertura do processo  
1427 administrativo ou firmarem termo de compromisso. Tira o termo, firmarem  
1428 compromisso. Eu acho que isso atende às preocupações que colocamos. A verde,  
1429 entendeu? E não gera parágrafo.

32

1475  
1476 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1477 Não tinha nada disso.  
1478  
1479  
1480 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Eu quero tocar nesse  
1481 ponto, se a Aviação Civil trouxe uma proposta de Resolução para o Conama para  
1482 regularizar os 600 aeroportos dos quais apenas 30 ou 50 estão licenciados,  
1483 porque surgiu essa necessidade? Tudo bem, mas só que daí, se nós estamos  
1484 discutindo uma Resolução do Conama para se licenciar, regularizar os aeroportos  
1485 regionais, eu acho que se a grande maioria não procurou o órgão licenciador, é  
1486 preciso que a Resolução dê essa autoridade, daí, não sei se é legal o Ibama, ou  
1487 nós que fizemos a Resolução, de que o órgão licenciador notifique o aeroporto do  
1488 clandestino, porque é clandestino, se não está licenciado é clandestino.  
1489  
1490  
1491 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1492 Isso independe dessa Resolução.  
1493  
1494  
1495 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Independe? A resolução  
1496 não pode? Mas como que em determinado momento a Resolução sugeriu que  
1497 fosse notificado, por quê?  
1498  
1499  
1500 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1501 Vou tentar explicar com calma, Tadeu, primeiro, essa questão não estava na  
1502 proposta da Aviação Civil, o que estava e foi impasse, nós não conseguimos  
1503 avançar na última reunião era o Art. 11, olha o Art. 11, como ele é muito aberto:  
1504 fica autorizado, sem prejuízo de outras licenças, a autorização cabível à operação  
1505 dos aeroportos regionais até a emissão da licença de operação, não tinha prazo  
1506 nenhum, podia ficar ao Deus dará, ficava o tempo que quisesse. Aí, falamos: a  
1507 coisa não é assim não, vamos colocar prazos para que o empreendedor venha  
1508 conversar conosco, o órgão licenciador, que ele tenha prazo máximo para atender  
1509 o relatório de minimização dos impactos ambientais. Aí, ficou uma dúvida, que  
1510 superamos hoje, na hora que o pessoal fez a redação emergencial, eles  
1511 entenderam que o órgão licenciador ia procurar o empreendedor, isso não é justo,  
1512 nós estamos aqui para resolver o problema do empreendedor.  
1513  
1514  
1515 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Não é justo ou não é  
1516 legal?  
1517  
1518

34

1430  
1431  
1432 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – No sentido de  
1433 orientar, dar uma orientação precisa, não dar muitas possibilidades para os órgãos  
1434 terem dúvidas na hora de aplicarem o instrumento.  
1435  
1436  
1437 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1438 Mas o ou, não tem jeito, é da vida. Então, vamos tirar, Tadeu, em cima desse texto  
1439 para poder avaliar o de vocês. Os responsáveis pelos aeroportos regionais em  
1440 operação terão o prazo de 180 dias contados a partir da data de publicação dessa  
1441 Resolução para solicitarem abertura de processo administrativo ou firmarem  
1442 compromisso de licenciamento ambiental, com o fim de apresentar no prazo  
1443 máximo de vinte 24 meses, os relatórios de controle ambiental, que subsidiarão a  
1444 regularização ambiental. Vamos colocar relatório de controle ambiental em letra  
1445 maiúscula.  
1446  
1447  
1448 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Esse licenciamento  
1449 ambiental não se refere ao processo, ele tem que estar processo administrativo de  
1450 licenciamento ambiental ou firmarem compromisso com o fim de apresentar no  
1451 prazo máximo de 24 meses os relatórios...?  
1452  
1453  
1454 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Pelo Art. 7º, isso tudo  
1455 é no mesmo procedimento.  
1456  
1457  
1458 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1459 Tudo é o mesmo procedimento.  
1460  
1461  
1462 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – A proposta inicial da  
1463 Aviação Civil, a proposta deles era de que os órgãos ambientais licenciadores  
1464 procurassem os proprietários?  
1465  
1466  
1467 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1468 Não, a proposta original deles, Tadeu, era não ter prazo nenhum. A proposta  
1469 original deles era não ter prazo nenhum.  
1470  
1471  
1472 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Não estou falando, estou  
1473 falando em o órgão licenciador notificar o aeroporto a se legalizar.  
1474

1519 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1520 Para notificar o órgão pode ir a qualquer momento, pode ir hoje, agora, para  
1521 atender os requisitos dessa Resolução, que é de regularização ambiental dos  
1522 empreendimentos, é de interesse deles, eles que venham ao órgão licenciador. E,  
1523 que legalmente pode a qualquer momento notificar, interditar, isso aí já é papel  
1524 deles, porque está havendo uma transferência de situação, o Estado que procura  
1525 o infrator ou o não regularizado para se regular? Não é por aí, entendeu, Tadeu?  
1526 A redação verde tem consenso?  
1527  
1528  
1529 A SRª. FERNANDA – É o seguinte, imaginem um Estado, a Secretaria de  
1530 Transportes é a delegatária do aeroporto regional, porque os aeroportos regionais  
1531 são públicos, eles não são privados. Então, o que está se tratando aqui é que a  
1532 Secretaria de Transportes vá até a Secretaria de Meio Ambiente, e protocole um  
1533 documento para iniciar o processo e licenciamento, ou seja, é o Estado delegando  
1534 a ele mesmo, a obrigatoriedade de licenciar.  
1535  
1536  
1537 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – É  
1538 isso mesmo, e, isso, é comum em várias situações.  
1539  
1540  
1541 A SRª. FERNANDA - Sendo que já é de Lei que o próprio ambiental notifique.  
1542 Mas porque o órgão ambiental não notificou até hoje? Porque está dentro do  
1543 próprio Estado.  
1544  
1545  
1546 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1547 Desculpe, se for por aí, não vamos ter Resolução de Regularização.  
1548  
1549  
1550 A SRª. FERNANDA – Eu entendo, só estou colocando uma situação prática, que  
1551 é o que acontece hoje.  
1552  
1553  
1554 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1555 Porque nós deveríamos ter tomado providências e não tomamos, então, é melhor  
1556 a Sra. não levantar esse questionamento por esse rumo, deixa os Estados ser  
1557 natural nas outras relações, do que começar a questionar omissão do Estado, aí,  
1558 nós não teremos regularização.  
1559  
1560  
1561 A SRª. FERNANDA - Eu entendo, só estou colocando o posicionamento que é o  
1562 que realmente acontece. Se não foram regularizados até hoje, é por essa questão.  
1563 Sugestão para fomentar essa ação de regularização dos aeroportos regionais,

35



1564 bastaria dar um prazo para iniciar o processo de licenciamento ou de  
1565 regularização.  
1566  
1567  
1568 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1569 **Não, de novo, a flexibilização está no rumo do Art. 11, que era o anterior, isso, nós**  
1570 **inclusive, foi o momento do impasse da última reunião, porque achamos que**  
1571 **estávamos flexíveis demais, já estamos fazendo a regularização, tendo**  
1572 **preocupação da ambiental, tentando colocar as coisas dentro de um triho mínimo,**  
1573 **minimumum de controle, nós achamos que temos que ter um prazo máximo.**  
1574  
1575  
1576 **A SRª. FERNANDA - Vou te fazer uma pergunta, você acredita que a partir do**  
1577 **momento da publicação da Resolução, não exatamente como o Art. 11, mas que**  
1578 **se dê um prazo para solicitar a regularização, assim como foi feita para a questão**  
1579 **dos portos, sobre a regularização, um prazo inicial.**  
1580  
1581  
1582 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1583 **Está sendo dado.**  
1584  
1585  
1586 **A SRª. FERNANDA - Ai ele volta lá para o início da Resolução, aonde o órgão**  
1587 **startou o processo, o órgão ambiental vai avaliar, emitir o TR conforme os anexos,**  
1588 **nós vamos avaliar na parte da tarde, os senhores vão avaliar na parte da tarde, e**  
1589 **prosegue-se o processo de licenciamento ou de regularização.**  
1590  
1591  
1592 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Até**  
1593 **quando? Até 24 meses, dois anos.**  
1594  
1595  
1596 **A SRª. FERNANDA - Para todos os outros empreendimentos, sejam eles portos,**  
1597 **rodovias, ferrovias, estabelece esse prazo?**  
1598  
1599  
1600 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1601 **São diferentes, essa coisa de comparar, portos é assim, está aqui a coordenadora**  
1602 **de portos, eólica é assim, as vezes não dá certo, porque têm características**  
1603 **específicas dos portos, portos fluviais de águas inferiores, portos marítimos, não**  
1604 **pode pegar assim, igual portos. Mariana, eu estou falando bobagem, ou essa**  
1605 **semelhança não pode ser...?**  
1606  
1607

36

1653 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu**  
1654 **concordo com você, Ailton, a sua preocupação é importante. Mas, tem que colocar**  
1655 **todas as alternativas além da interdição, porque só interdição é pouco.**  
1656  
1657  
1658 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – André, o prazo de 24**  
1659 **meses, você acha que é suficiente para elaboração de um estudo?**  
1660  
1661  
1662 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Sim. Esses 24 meses**  
1663 **é a partir do 180. A partir da entrada.**  
1664  
1665  
1666 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Considerando que seja**  
1667 **mesmo de pequeno impacto, que não existe pequeno impacto, no meu entender,**  
1668 **e que seja um de alto grau, porte grande, e 24 meses...**  
1669  
1670  
1671 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Eu entendo que sim,**  
1672 **porque quando pensamos num empreendimento mais complexo, que é o de**  
1673 **EIA/RIMA, nós falamos de um prazo de 12 meses como ideal, aqui, nós estamos**  
1674 **dando o dobro do tempo para fazer um relatório, mais simples em relação ao**  
1675 **conteúdo, porque também o prazo não pode ser nem muito longo, que se perca a**  
1676 **prioridade, nem muito curto que o tome inexequível. Essa foi a proposta**  
1677 **inicialmente trazida pela Abema e junto com a ANANMA construída, e, lógico,**  
1678 **sempre cabe algum tipo de justificativa num caso específico, não consiga cumprir**  
1679 **por algum motivo, cabe um compromisso entre as partes, mas tem que ter um**  
1680 **prazo norteador, se compararmos com o prazo do EIA, 12 meses, 24 com o**  
1681 **relatório, não parece nada fora da realidade.**  
1682  
1683  
1684 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1685 **Parece que os empreendedores vão ter muita pressa de tentar regularizar essa**  
1686 **situação.**  
1687  
1688  
1689 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu acho**  
1690 **que sim também, mas eu acho que nessa questão do prazo mesmo, não no texto,**  
1691 **eu acho esse prazo de 24 meses extremamente amiscado, no sentido, porque**  
1692 **estamos sempre analisando aqui como um estudo. Eu vou falar de experiência do**  
1693 **nosso Ministério, quando eu falo fazer um estudo ambiental é uma coisa, quando**  
1694 **eu pego um Estado que tenha 30, 40 aeroportos, esse Estado está fazendo 30, 40**  
1695 **estudos simultâneos, eu acho que 24 meses, eu não conheço o número de**  
1696 **aeroportos exato, mas acho que 24 meses, um prazo que vamos estar daqui a**

38

1608 **A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) –** Porque de fato a regularização ambiental  
1609 **de qualquer empreendimento já estava prevista no SNUC, só que quem**  
1610 **regularizou nesse prazo? Então, o prazo de fato é o galinho que é necessário para**  
1611 **entrega do estudo, senão fica solto, a regularização do Porto de Santos, por**  
1612 **exemplo, começou em 2006, e, ai, estamos até hoje.**  
1613  
1614

1615 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1616 **Vocês querem essa situação para vocês? O prazo é bom tanto para os**  
1617 **empreendedores, que pode cobrar do Estado situações, como o Estado para os**  
1618 **vocês, se não tiver um prazo, daqui vinte anos, nós vamos discutir, vocês estão**  
1619 **em processo de licenciamento, passível de ter uma ação, notificação, interdição,**  
1620 **porque estão em processo de licenciamento. Essa é a razão do prazo. É a razão**  
1621 **da Resolução. Entendeu? Eu acho, de novo, voltando um passinho atrás, nós não**  
1622 **evoluímos nos últimos 47 minutos, mas a redação veja é consensual. Então,**  
1623 **vamos tocar para a ementa das ONGs ambientalistas que me parece que tem no**  
1624 **caput já, desculpe, o seu nome, Ailton, tem um problema de Regimento, porque**  
1625 **não estamos trabalhando com a palavra, até a emissão da licença de operação,**  
1626 **não isso, gente? Há possibilidade de ter licença única.**  
1627  
1628

1629 **O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – A emissão da licença.**  
1630  
1631

1632 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1633 **Então, o que você está colocando? Na verdade, Ailton, olha o verde para mim, por**  
1634 **favor, você está vendo? O que tem de diferente do seu? É o § único, porque você**  
1635 **está acabando com o prazo de 24 meses, o que achamos que é essencial que**  
1636 **tenha, que é prazo máximo, e o resto está atendido na redação verde, a única**  
1637 **diferença que ressalta é o § único, concorda comigo? Certo? Ai, vamos discutir o**  
1638 **§ único, a questão do § único, essa questão da interdição já está nos**  
1639 **procedimentos legais, a qualquer momento, o órgão ambiental pode promover a**  
1640 **interdição e o embargo, não precisa estar na Resolução do Conama. Ele pode**  
1641 **embargar, ele pode interditar, ele pode multar, suspender atividades. Então, isso**  
1642 **já é uma prerrogativa do Estado, muito mais do que isso aí, se nós nos limitarmos**  
1643 **só a interdição, nós estamos sendo mais flexíveis do que a própria Lei diz,**  
1644 **entendeu?**  
1645  
1646

1647 **O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – A questão é que até agora não**  
1648 **foi feito nada ainda, muitos funcionam sem nenhum tipo de, há anos, e, às vezes,**  
1649 **colocar para reforçar, mesmo que seja intrigante para a legislação, às vezes**  
1650 **reforçar um pouco essa questão.**  
1651  
1652

1653

1654

1655

1656

1657

1658

1659

1660

1661

1662

1663

1664

1665

1666

1667

1668

1669

1670

1671

1672

1673

1674

1675

1676

1677

1678

1679

1680

1681

1682

1683

1684

1685

1686

1687

1688

1689

1690

1691

1692

1693

1694

1695

1696

1697

1698

1699

1700

1701

1702

1703

1704

1705

1706

1707

1708

1709

1710

1711

1712

1713

1714

1715

1716

1717

37

1697 dois anos, vamos estar aqui nessa Câmara Técnica aprovando uma retificação  
1698 dessa Resolução.  
1699  
1700

1701 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – 24, na verdade é 30,**  
1702 **porque tem os 180 dias ainda para ele buscar, se ele quiser começar logo, ele**  
1703 **pode.**  
1704  
1705

1706 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Ele**  
1707 **pode começar logo. Gente, nós estamos tratando de uma Resolução para,**  
1708 **desculpe, vou fazer uma frase reducionista, nós estamos fazendo uma Resolução**  
1709 **para regularizar uma série de situações irregulares. Então, espere, aí, agora, vou**  
1710 **começar dar 36 meses, 48 meses, não vai ter prazo? Nós estamos enfrentando**  
1711 **um problema de uma forma madura, tentando resolver o problema, trazer o**  
1712 **peçoal para dentro do carcado, cumprir as questões ambientais. Então, temos**  
1713 **que ter certo rigor. Eu acho, o André acabou de dizer, o EIA/RIMA, tem 12 meses,**  
1714 **nós estamos dando o dobro para um relatório de controle ambiental, é interesse**  
1715 **deles que façam isso em seis meses, porque eles estão em situação de que**  
1716 **precisa apresentar isso. Tadeu.**  
1717  
1718

1719 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – A partir de 12 meses já é**  
1720 **uma baita irregularidade, a legislação pedir 12 meses para o EIA/RIMA, por isso**  
1721 **que os EIA/Rimas são feitos na calada da noite.**  
1722  
1723

1724 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O**  
1725 **procedimento todo. Então, não vamos reabrir essa discussão de prazo, o pessoal**  
1726 **da Secretaria de Aviação Civil, tem toda a liberdade de em plenário fazer suas**  
1727 **emendas, lembre-se que isso aqui não é terminativo, as ONGs também. Então,**  
1728 **vamos caminhar com essa data de corte, tem um tempinho para fazer a reflexão,**  
1729 **se isso for algo absolutamente impeditivo, se é muito, se é pouco, tem a**  
1730 **possibilidade de fazer a defesa em plenário, e plenário faz a votação e toma a**  
1731 **decisão como soberana. Eu queria voltar a questão do Ailton. Você entendeu,**  
1732 **Ailton, porque na verdade você está com uma boa intenção de realmente colocar**  
1733 **um chicote na Resolução, mas esse chicote está amparado na Lei, e que é muito**  
1734 **mais do que interdição? Isso prejudica mais do que ajuda. Podemos avançar,**  
1735 **então?**  
1736  
1737

1738 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Uma questão de ordem,**  
1739 **presidente, a nossa proposta é de apoiar a do Mateus, prazo é melhor discutirmos**  
1740 **mais essa questão do prazo, para que daqui a dois anos, não sei venha aqui**  
1741 **rediscutir essa discussão, até porque as questões ambientais precisam de tempo,**

39

1742 não se pode definir um prazo, para serem analisadas, pesquisas, e não se pode  
1743 definir um prazo, principalmente se for de uma área de vulnerabilidade ambiental.  
1744  
1745

1746 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1747 **Está registrado. Bom, temos algumas emendas, nós fechamos o corpo da**  
1748 **Resolução, por favor, e, agora, nós temos emendas, há outros artigos e um ponto**  
1749 **pendente que vai ser levantado pela Abema, que nós gostaríamos de discutir. Eu**  
1750 **queria aproveitar a participação do Marcelo Marcelino, que ele ficou na última**  
1751 **reunião de trazer duas propostas de emenda, que ele faria em plenário, mas como**  
1752 **teve essa segunda reunião, eu daria a prioridade para o Marcelo Marcelino, que é**  
1753 **do ICMBio, fazer a sua proposta, depois eu caminho nesse sentido.**  
1754  
1755

1756 **O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – O que ficou pendente, foi uma**  
1757 **discussão em relação a uma discussão em relação ao inciso IV do Art. 3º, que foi**  
1758 **colocado por mim, não é época, aqui, originalmente está dito: em área de**  
1759 **ocorrências de espécies ameaçadas de extinção, conforme os oficiais. Como essa**  
1760 **informação de área de ocorrência precisa ser anterior aos estudos ambientais,**  
1761 **onde essa informação estaria disponível, porque ela não vem nas listas, as listas**  
1762 **não trazem área de ocorrência, trazem as listas, as espécies ameaçadas. Então,**  
1763 **essa informação ficaria capenga. A ideia que trazemos, é que nós fizemos, a lista**  
1764 **atual, a lista anterior tinha 620 e poucas espécies ameaçadas de extinção, depois**  
1765 **da atualização, ela chegou a 1173 espécies ameaçadas no Brasil. Nós fizemos um**  
1766 **ensaio no Instituto Chico Mendes, e, praticamente, exceto algumas áreas na**  
1767 **Amazônia, praticamente 100% do território brasileiro vai ter espécie ameaçada de**  
1768 **extinção. Então, no momento que você lança, se nós lançamos qualquer mapa,**  
1769 **ele vai cobrir praticamente todo território nacional. Então, fica inaplicável esse**  
1770 **inciso como está, a nossa sugestão é de mudar para que criemos a**  
1771 **obrigatoriedade do EIA/RIMA para aquelas áreas que são sensíveis da ocorrência**  
1772 **de espécie ameaçada de extinção, sensíveis a essa tipologia de**  
1773 **empreendimentos, porque não são todas as espécies que teriam sensibilidade de**  
1774 **impacto a esse tipo de empreendimento. E, aí, através de um compromisso nosso,**  
1775 **já emitir um relatório, apresentando essas áreas. Então, essa é a ideia lançada,**  
1776 **que eu posso colocar aqui o texto, mas a ideia em síntese é essa. A redação**  
1777 **ficaria assim: Em áreas sensíveis de ocorrência de espécies ameaçadas de**  
1778 **extinção relacionadas a aeroportos, conforme relatório emitido pelo Instituto Chico**  
1779 **Mendes de conservação da biodiversidade. Aí, disso, decorre um § único, por ela**  
1780 **não está pronta, desculpe, um § 4º. Área sensível, se é maior ou menor? Nesse**  
1781 **relatório, porque o relatório estaria identificando quais espécies são sensíveis a**  
1782 **esse tipo de empreendimento, e apresentando quais são áreas em que você**  
1783 **precisaria estar de fato, não vou dizer protegendo, mas que teria que ser objeto do**  
1784 **estudo de impacto ambiental, por serem sensíveis. Dela decorre mais um**  
1785 **parágrafo, seria § 4º. Em que vamos pedir 180 dias para poder emitir esse**  
1786 **relatório, porque ele não está pronto. Ele nem existe, vai ser gerado. Temos os**

40

1787 dados, mas os dados têm que ser trabalhados, não há como emití-la agora. Para o  
1788 País inteiro.  
1789  
1790

1791 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – O relatório é**  
1792 **emitido uma única vez, e vai servir para o País inteiro, depois desse prazo, quem**  
1793 **precisar dessa área sensível, já tem onde recorrer, e a lista, ao invés de dizer que**  
1794 **é uma lista oficial, várias vagas, é uma do ICMBio, que é o órgão responsável por**  
1795 **isso.**  
1796  
1797  
1798

1799 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Se nós estamos**  
1800 **dizendo que eles vão preparar em 180 dias, e esse é um critério utilizado pelo**  
1801 **órgão para fazer enquadramento inclusive, porque está no artigo de**  
1802 **enquadramento, nós não vamos conseguir fazer o enquadramento antes de 180**  
1803 **dias, e 180 é o prazo da regularização para autuar o processo. Então, criou um**  
1804 **conflito.**  
1805  
1806

1807 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1808 **Essa pergunta que eu quero fazer, se na ausência desse relatório, como nós**  
1809 **poderíamos começar. A Resolução foi aprovada hoje, e, amanhã, eu quero entrar,**  
1810 **já tomei meu cuidado, já estou com o RCA feito, e tal, quero entrar com processo**  
1811 **de Resolução, vou ter que esperar 180 dias seu?**  
1812  
1813

1814 **O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Não. Aí, estamos entrando na**  
1815 **questão da Resolução, 180 dias, pelo que eu entendo de Resolução, são para os**  
1816 **aeroportos que já existem, e que eram exatos, para eles não cabem EIA/RIMA, e**  
1817 **esses incisos são para aqueles que vão ser construídos e que cabem EIA/RIMA.**  
1818  
1819

1820 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Mas no caput, ele**  
1821 **fala dos dois casos.**  
1822  
1823

1824 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1825 **Então, vamos ter que dar uma garibada no caput.**  
1826  
1827

1828 **O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Porque de qualquer maneira, o caput**  
1829 **também não serviria par essas unidades de conservação e nem APPs.**  
1830  
1831



41

1832 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1833 **Para efeito dessa Resolução considero de baixo impacto ambiental as atividades**  
1834 **desenvolvidas dentro dos limites... Tanto para aeroportos novos quanto para os já**  
1835 **existentes, que não impliquem em... Entendeu?**  
1836  
1837

1838 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – E o órgão só vai**  
1839 **saber quando tiver o relatório, senão não vamos nem poder...**  
1840  
1841

1842 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Mas são todos de baixo impacto, todos**  
1843 **esses são baixo potencial de impacto, quando eu falar baixo de impacto é baixo**  
1844 **potencial de impacto, exceto os que estão naquele ali, então, são os EIA/Rimas.**  
1845  
1846

1847 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Não, mas se eu não**  
1848 **tenho um relatório se diz que é ou não, como eu vou classificar em uma coisa ou**  
1849 **outra?**  
1850  
1851

1852 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1853 **Você não está classificando, classificação é outro problema que será levantado**  
1854 **depois.**  
1855  
1856

1857 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Sim, mas aqui não é**  
1858 **um critério? Se eu não tenho informação, como que...**  
1859  
1860

1861 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Mas o que**  
1862 **estava, estava pior ainda, e que nós não estávamos visualizando o tamanho do**  
1863 **problema. Veja, vou ler de novo: para os efeitos dessa resolução essa Resolução,**  
1864 **considera-se baixo potencial de impacto ambiental as atividades envolvidas dentro**  
1865 **dos limites dos sítios aeroportuários regionais, tanto para novos, quanto para os já**  
1866 **existentes, que não impliquem em. Então, a regra é o baixo impacto, se implicar**  
1867 **em alguns desses incisos, aí, vai entrar o estudo ambiental mais detalhado.**  
1868  
1869

1870 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Como vou saber se**  
1871 **implica no inciso IV?**  
1872  
1873

1874 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – O que**  
1875 **estava da redação era: em áreas de ocorrência de espécies ameaçadas de**  
1876 **extinção, conforme listas oficiais, nós não saberíamos nunca, segundo o que está**

42

1877 **sendo dito aqui pelo ICMBio, o que o ICMBio está dizendo é que eles vão fazer**  
1878 **um relatório dessas áreas sensíveis no País inteiro. Ok. Agora...**  
1879  
1880

1881 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Como que eu, na**  
1882 **hora da autuação, vou saber se está incorrendo nesse caso ou não?**  
1883  
1884

1885 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não vai**  
1886 **saber, assim como não saberia no inciso IV, nós vamos ter que melhorar, acho**  
1887 **que aquele outro artigo, que era o 11, e, que nós colocamos o prazo máximo de**  
1888 **regularização.**  
1889  
1890

1891 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
1892 **Calma, não antecipa solução não, porque não é por aí. Consenso por partes. Está**  
1893 **excelente a redação do ICMBio, proposta primeira que estava vaga, lista oficial,**  
1894 **está ótimo, relatório do ICMBio. Pergunto a vocês, vamos lá, vocês que são**  
1895 **licenciadores, se for aeroporto regional, se for um empreendimento regional novo,**  
1896 **eu vou precisar desse relatório do ICMBio?**  
1897  
1898

1899 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Pelo que está escrito**  
1900 **aqui sim, porque para dizer se é baixo impacto ou não, porque desde que não**  
1901 **incorra nesses incisos, eu preciso desse documento, se ele não está pronto,**  
1902 **então, não tenho como fazer a autuação do processo.**  
1903  
1904

1905 **A SRª. REGINA HELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Só o seguinte, eu queria**  
1906 **perguntar para o Marcelo, até aqui tem sido nas listas oficiais, esse é o**  
1907 **procedimento que tem sido seguido, padrão, nesse interregno de até 180 dias,**  
1908 **permanece a consulta às listas oficiais, até que serão substituídas, a partir de 180**  
1909 **dias pelo relatório, que ele está falando, o que você acha, Marcelo? Porque senão**  
1910 **inviabiliza, e a pressa, a pressa que eu digo, prazos, fazem parte desse processo**  
1911 **de licenciamento, isso foi uma demanda de que aceleremos a regularização e**  
1912 **licenciamento desses aeroportos.**  
1913  
1914

1915 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu**  
1916 **acho, Dra., inclusive com todo o respeito, a questão não é nem da aceleração, não**  
1917 **é nada disso, me desculpe, é a capacidade, inclusive o ICMBio, se o ICMBio não**  
1918 **fizer isso em 180 dias? E qual é a aplicação que vai ser? Aí, nós vamos ficar**  
1919 **correndo atrás do rabo.**  
1920  
1921

43

1922 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Podemos emitir um mapa agora, com  
1923 essa ação hoje, com o conhecimento que temos hoje, praticamente 100% do  
1924 território. Então, qualquer situação entraria em alto impacto.  
1925  
1926  
1927 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1928 Nós não podemos ficar, esse procedimento não é novo, já vinha vindo em outras  
1929 resoluções, é isso?  
1930  
1931  
1932 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Na 462 traz.  
1933  
1934  
1935 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Ele é  
1936 inaplicável como estava, porque é o que o Marcelino falou, como que eu vou fazer  
1937 uma coisa para falara se é um estudo ou não, se eu dependo de um estudo,  
1938 então, quando falava em listas oficiais, a lista não traz áreas, para eu descobrir as  
1939 áreas que estão aqueles animais, eu tenho que fazer um estudo. Então, eu não  
1940 tenho como falar que é inviável, na verdade, não é inviável, é possível, só que eu  
1941 não tenho como falar e simplificação, ou se eu estou pulando uma etapa de não  
1942 fazer um estudo, se eu já estou fazendo o estudo.  
1943  
1944  
1945 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1946 Entendi, mas o que a Dra. Regina colocou com muita propriedade, não dá para  
1947 ficar como era antigamente, até o ICMBio providenciar esse relatório, digamos que  
1948 ele providencie antes dos 180 dias, ótimo, maravilha. Então, é uma regra de  
1949 transição, porque se você coloca 180 dias, Marcelo Marcelino, empaca nos meus  
1950 180 dias de requerimento, empaca no meu até 24 meses, eu vou ter que fazer  
1951 uma reengenharia de prazo no ponto que é sensível, é importante para a questão,  
1952 porém, vulnerável, porque se não sair em 180 dias?  
1953  
1954  
1955 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Mantendo como está, não aplica, se  
1956 for aplicar, você vai ter 100% do território. Então, todos os aeroportos recairão na  
1957 condição de alto impacto, até que consigamos refinar essa informação e colocar lá  
1958 à disposição, dizendo quais são as áreas sensíveis, você vai ter 100% dos  
1959 aeroportos impactados.  
1960  
1961  
1962 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –  
1963 Deusdará, esse item...  
1964  
1965

44

2010 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2011 Aplica desde que o empreendedor faça o seu estudo, submeta aquele que tem  
2012 que fiscalizá-lo, e que o empreendedor, digamos, que for de má fé, dizer: Não, vou  
2013 fazer um estudo para dizer que esse negócio não existe, mas você, como órgão  
2014 ambiental, tem a prerrogativa de dizer: se está dizendo que não existe lá que não  
2015 existe o pica-pau da perna preta, eu vou lá e vejo, e tem o pica-pau da perna  
2016 preta, então, você me deu uma informação de má-fé, a Lei vai te ferrar em relação  
2017 a isso. Então, não é que não se aplica, se aplica de uma forma inversa e mais  
2018 onerosa, mas onerosa correndo o risco do empreendedor se for de má-fé, poder  
2019 tentar burlar o Estado. Mas, é a vida como ela é.  
2020  
2021  
2022 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – No  
2023 nosso caso, o estudo de fauna é a parte do estudo. Se eu faço estudo de fauna,  
2024 eu faço o estudo inteiro. Mas, eu estou falando isso, não sei dos aeroportos, mas  
2025 estou falando do estudo de transportes.  
2026  
2027  
2028 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Eu posso sugerir, hoje, isso é trazido  
2029 na 462 das edículas, não é aplicado, porque a situação em que isso está na 462 é  
2030 igual a essa daqui, é quando você define, quando se requer ou não EIA/RIMA, que  
2031 isso aqui é alto impacto. Então, como é para definição se é ou não tipo de estudo,  
2032 então, não adianta, ele não aplicável, o que está se aplicando, por exemplo, é o  
2033 relatório de aves migratórias, que esse já foi posto, está à disposição, está  
2034 aplicado hoje. A situação que a saída que você tem, de forma muito pragmática,  
2035 em função, para não atrapalhar os prazos que foram estabelecidos, é o inciso só  
2036 passar a valer daqui a 180 dias. Não vejo alternativa.  
2037  
2038  
2039 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Ou quando da existência o mapa, se  
2040 demorar um ano...  
2041  
2042  
2043 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2044 Não sei, gente, vamos pensar. Deixa-me assumir a proposta do Marcelo, seria em  
2045 áreas sensíveis de ocorrências de espécies ameaçadas relacionadas a aeroporto,  
2046 conforme relatório distribuído, quando finalizado? Ou quando existente, é isso?  
2047 Uma coisa desse tipo? Publicado? Quando divulgado?  
2048  
2049  
2050 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Não, se está colocado conforme o  
2051 relatório, só vamos avaliar quando o relatório existir.  
2052  
2053

46

1966 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
1967 empreendedor não pode dar essa informação?  
1968  
1969  
1970 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Ele vai  
1971 ter que fazer o estudo, só que ele vai fazer o estudo para falar que não vai fazer  
1972 estudo?  
1973  
1974  
1975 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1976 Mas você não vai monitorar o estudo dele?  
1977  
1978  
1979 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Sim,  
1980 mas esse item que estamos tratando é de definir qual o estudo. Eu tenho que  
1981 fazer o estudo para definir qual é o estudo.  
1982  
1983  
1984 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas não vai fazer todo o  
1985 estudo, vai fazer um estudo preliminar e fauna, do mesmo jeito que ele vai ter que  
1986 ir lá ver se tem uma vegetação estágio avançado da Mata Atlântica.  
1987  
1988  
1989 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Mas o  
1990 estudo de fauna é o caminho, por isso que o de estudo de licenciamento  
1991 ambiental.  
1992  
1993  
1994 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas ele precisa fazer para  
1995 eliminar.  
1996  
1997  
1998 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
1999 Digamos que essa proposta do Marcelo, que eu acho que é legal, não tivesse  
2000 aparecido, como que estaríamos fazendo o estudo?  
2001  
2002  
2003 A SRª. REGINA HELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Igual a edícula.  
2004  
2005  
2006 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –  
2007 Nenhuma aplica.  
2008  
2009

45

2054 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2055 É áreas sensíveis de ocorrência de espécies ameaçadas de  
2056 extinção, relacionadas a aeroportos, a serem divulgados em relatório pelo ICMBio.  
2057  
2058  
2059 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Não, é o conforme mesmo.  
2060  
2061  
2062 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
2063 estou querendo achar uma redação, e têm dois pontos lá em cima, são critérios,  
2064 ou é critério ou não é critério. Conforme a relatório a ser comunicado. A Mariana  
2065 falou, conforme relatório a ser publicado.  
2066  
2067  
2068 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Não, quando é o inciso que vai ser  
2069 aplicado de forma extemporânea, ele é melhor conforme o relatório, lá embaixo vai  
2070 dizer, que o relatório vai ser apresentado em até 180 dias. Agora, só uma  
2071 complementação que o André colocou, essa situação você tem hoje a qualquer  
2072 momento, e continuará tendo, mesmo com o relatório continuará tendo, por isso  
2073 que é um relatório, para que nós possamos, à medida que vamos chegar nas  
2074 informações, nós vamos complementando, mas é a situação que vai aparecer o  
2075 tempo todo.  
2076  
2077  
2078 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
2079 tenho uma solução, o problema é que essa solução...  
2080  
2081  
2082 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –  
2083 Deusdará, todos concordam com a transição, que o Marcelino falou, que seria a  
2084 partir do momento que, aí, buscamos uma redação para a solução.  
2085  
2086  
2087 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2088 Não estou dizendo que concordo não, estou pensando aqui. A solução dele é  
2089 interessante, no período que não tem o relatório, vai valer o quê?  
2090  
2091  
2092 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Então, o  
2093 que ele está colocando é não vale nada. Esse foi o ponto que o Marcelino colocou.  
2094  
2095  
2096 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
2097 estou achando que tem que valer aquela regra do empreendedor fazer o estudo.  
2098

47

2099  
2100 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Porque  
2101 o Marcelino colocou, que eu tinha entendido é esse item não é aplicável quando  
2102 não tiver, por isso que eu estou perguntando se todos concordam, porque  
2103 estamos discutindo texto ou... Então, temos que discutir a regra. Uma questão da  
2104 ordem, nós temos que discutir a regra, porque estávamos discutindo o texto, mas  
2105 cada um está falando sobre uma regra.  
2106  
2107  
2108 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2109 Deixa-me só dizer por que não devemos concordar, até por questão de coerência,  
2110 nós não fizemos só essa Resolução, nós fizemos outras resoluções em que  
2111 colocamos isso como critério, nós estamos de novo, tratando Chico de um jeito,  
2112 Francisco do outro. Então, eu acho que nossa questão é ambiental, nós não  
2113 podemos vulnerabilizar uma Resolução dessa, uma crítica insustentável, que nós  
2114 não estamos tendo preocupação nenhuma com a fauna, eu acho que não, eu  
2115 acho que tem que ter um meio termo, tudo bem, a lista é bacana, vai ser um  
2116 negócio que vai valer para todos os empreendimentos, mas tem que ter uma regra  
2117 de produção.  
2118  
2119  
2120 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Só chamando a atenção para o que o  
2121 Mateus falou, acho que todos já ouviram falar, no levantamento de fauna, aquele  
2122 bandido Rapeld, que demora seis meses, por si só, você tem que coletar na seca e  
2123 na cheia, na chuva e na seca. Então, por si só, já são 180 dias, além de ter que  
2124 contratar o estudo, é um ano. Então, um ano para poder ser se vai ser enquadrado  
2125 como de baixo potencial de impacto ou alto potencial de impacto, e, isso, já vai ter  
2126 feito EIA. Então, nós estamos dizendo...  
2127  
2128  
2129 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2130 Não é possível, tem que manter o que é, porque nós estamos... É impressionante  
2131 a capacidade que nós temos de se contradizer.  
2132  
2133  
2134 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –  
2135 Inclusive tem Projeto de Lei na Câmara que tem essa redação, um Projeto.  
2136  
2137  
2138 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2139 Ótimo. Porque a Câmara aprova a Lei.  
2140  
2141  
2142 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Não, já  
2143 foi aprovado, estou falando que tem essa redação. Nós, inclusive temos uma

48

2188 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A  
2189 vida continua.  
2190  
2191  
2192 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Se vocês forem pensar, nós passamos  
2193 vinte anos definindo impacto antes do estudo, que a 237 falando que a  
2194 competência era definida pela abrangência do impacto, que era uma coisa circular  
2195 também, por isso foi feita a 140, eu não acho necessariamente que a existência de  
2196 espécies ameaçadas precise de um levantamento de fauna Rapeld, dado primário  
2197 sazonal, eu acho que dado secundário, você consegue ter uma avaliação mais  
2198 ou menos. É superficial? É. Como era a definição de avaliação de abrangências  
2199 de impacto para definir o órgão licenciador, eu não acho seja algo tão impossível  
2200 para ser feito em seis meses, são seis meses só. É a transição. Então, você vê  
2201 com dado secundário, e tem a experiência do órgão ambiental licenciador também  
2202 que sabe, se é uma área de Brachiaria, não vai ter espécie ameaçada, mas se é  
2203 uma área com uma vegetação de Mata Atlântica já em estágio avançado,  
2204 possivelmente vai ter uma espécie ameaçada, o órgão ambiental também sabe  
2205 disso.  
2206  
2207  
2208 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Nesse sentido não precisa, então,  
2209 aguardar para começar o mapa, você pode botar as listas, enquanto aguarda.  
2210  
2211  
2212 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2213 Nós falamos a regra de transição, e não precisa colocar o prazo de 180 dias para  
2214 o ICMBio, porque se ele resolver em 40, se ele resolver em 240, vai valer.  
2215  
2216  
2217 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – É até 180 dias.  
2218  
2219  
2220 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2221 Mas você quer ter esse prazo, para você se auto...  
2222  
2223  
2224 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Não, o prazo de segurança é esse.  
2225  
2226  
2227 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2228 Não, mas você quer ter esse prazo para se auto flagelar, porque, na verdade, se  
2229 você coloca o prazo, em 180 dias, você tem que ter. Tudo bem, eu estou  
2230 perguntando a ele, quem vai ter que fazer é ele.  
2231  
2232

50

2144 consideração a essa. Isso é inviável, estou querendo dizer, isso apareceu em  
2145 algum texto, mas isso é inviável.  
2146  
2147  
2148 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2149 Não é inviável.  
2150  
2151  
2152 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Não é  
2153 inviável, mas ele não se aplicava, porque a partir do momento que eu fiz isso, eu  
2154 faço o estudo.  
2155  
2156  
2157 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Ele  
2158 é possível de aplicação sim. É oneroso.  
2159  
2160  
2161 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – É  
2162 possível de aplicação, mas não para definir o estudo, porque não se justifica. Se  
2163 eu for fazer ele, eu faço o estudo, esse artigo não justifica para definir o estudo,  
2164 porque se eu vou fazer ele, eu faço o estudo, ele é um estudo, é essa questão que  
2165 eu estou falando, não é que não é possível fazê-lo, mas como vou fala que para  
2166 fazer o estudo, eu tenho que ter esse critério, sendo que se eu fizer isso, eu já  
2167 faço o estudo.  
2168  
2169  
2170 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Digo assim o que foi colocado aqui, é que  
2171 todo o Brasil vai ter isso, não foi, Marcelino?  
2172  
2173  
2174 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Praticamente.  
2175  
2176  
2177 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Em  
2178 180 dias.  
2179  
2180  
2181 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Não, em todo Brasil vai ter ocorrência de  
2182 espécie, Brasil inteiro. Então, esse deve ser um problema recorrente em todos os  
2183 licenciamentos, isso que eu estava tentando resgatar. Então, hoje, todos os  
2184 licenciamentos, isso, aí, lista de espécie ameaçada, inclusive pela própria Portaria,  
2185 já demanda que seja feito o estudo. Então, hoje, para? É esse que é o ponto.  
2186  
2187

2233 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Eu acho que é importante ter o prazo.  
2234  
2235  
2236 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2237 Ótimo, por que você está assumindo uma meta e fazer um trabalho extremamente  
2238 importante para o Brasil e para o licenciamento ambiental, em 180 dias, eu acho  
2239 bacana. Então, vamos redigir dessa forma. Vamos colocar ali o que a Regina  
2240 colocou. Marcelo Marcelino, dá para sobreviver? Em áreas de ocorrência de  
2241 espécies ameaçadas de extinção, conforme listas oficiais, até a publicação das  
2242 áreas sensíveis de ocorrência de espécies ameaçadas de extinção relacionadas a  
2243 aeroportos, a ser publicado em até 180 dias pelo ICMBio. É algo assim?  
2244  
2245  
2246 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Proponho 360 dias.  
2247  
2248  
2249 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Ele  
2250 propõe uma moratória de 360 dias, nós estamos propondo uma moratória de 180,  
2251 você quer aumentar a moratória? Ele está dizendo que fazem 180.  
2252  
2253  
2254 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Mantenho a proposta, se  
2255 não for aprovado, fica registrado. ICMBio tem que tem que trabalhar, ele está  
2256 preocupado com o equilíbrio ecológico. Então, tem que ter tempo, essa coisa de  
2257 prazo aí me assusta. Como também, presidente, me assusta aquilo que o André  
2258 levantou sobre de onde e como vai se definir se é baixo impacto ou não.  
2259  
2260  
2261 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2262 Vamos chegar lá. Nós vamos discutir sobre isso ainda hoje, eu só estou tentando  
2263 matar o ICMBio, depois a Andrea vai colocar isso. Em áreas de ocorrências de  
2264 espécies ameaçadas de extinção, conforme listas oficiais.  
2265  
2266  
2267 A SRª. REGINA HELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Relacionadas a  
2268 aeroportos é importante, porque não é qualquer área.  
2269  
2270  
2271 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Em  
2272 áreas de ocorrências de espécies ameaçadas de extinção, conforme listas oficiais,  
2273 relacionadas a aeroportos, queria deixar "em relação aos aeroportos" para depois.  
2274  
2275



49

51

2276 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Uma  
2277 proposta de texto, eu colocaria separado, deixar a proposta do ICMBio, e colocar  
2278 um parágrafo da transição, porque é transição. Enquanto não publicar...  
2279  
2280  
2281 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Posso fazer outra proposta,  
2282 porque não colocamos a redação que o ICMBio colocou, e coloca no final "ou  
2283 conforme listas oficiais até a publicação do relatório"?  
2284  
2285  
2286 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2287 Também. Último. Em áreas sensíveis de ocorrências de espécies ameaçadas de  
2288 extinção relacionadas a aeroportos, ou... Não é isso que você quer colocar?  
2289  
2290  
2291 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Estou com medo de falar ou  
2292 para qualquer coisa agora que o André discorda de mim.  
2293  
2294  
2295 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
2296 acho que temos que ser afirmativos, de que a lista oficial vale até o...  
2297  
2298  
2299 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu  
2300 ainda acho que esse ou no parágrafo fica melhor.  
2301  
2302  
2303 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2304 Deixa a proposta do ICMBio como está, Mateus, ou a anterior, que você estava  
2305 falando?  
2306  
2307  
2308 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Ponto.  
2309 E, aí, num parágrafo específico, vai falar exatamente o que vocês colocaram aí,  
2310 para não entrar nem no mérito. É exatamente o que foi colocado, enquanto não  
2311 tiver o relatório do ICMBio, a lista de espécies...  
2312  
2313  
2314 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2315 Isso, eu não quero colocar esse enquanto.  
2316  
2317  
2318 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – A  
2319 palavra, nós achamos, mas eu acho que tem que ficar num parágrafo à parte.  
2320

52

2366  
2367 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Não, mas entendi o que você quer,  
2368 vamos lá, Relatório de áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção  
2369 relacionadas a aeroportos, a ser publicado em até 180 dias, a partir da data da  
2370 publicação dessa Resolução.  
2371  
2372  
2373 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2374 Tudo em caixa alta, relacionados caixa alta, e aeroporto em caixa alta. Esse é o  
2375 título do relatório, aí, ele pode ficar, não fica ruim em português não. A ser  
2376 publicado em até 180 dias. Pelo ICMBio em até 180 dias a partir da data de  
2377 publicação da Resolução. Há uma dúvida, deixa o Marcelo que é do ICMBio,  
2378 explicar. Ele está perguntando por que é só relacionado a aeroporto?  
2379  
2380  
2381 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – A espécie, áreas sensíveis para  
2382 aquelas espécies que elas sofrem impactos em aeroportos, eu posso citar ainda  
2383 um exemplo, o lobo-guará por exemplo, tem uma espécie de ampla distribuição  
2384 que um aeroporto não vai impactar, o que impacta o lobo-guará são agricultura de  
2385 soja, mas não aeroportos, então para que eu vou colocar? Se eu for colocar lobo-  
2386 guará, por exemplo, ele vai aparecer aqui em Brasília tranquilamente em qualquer  
2387 área. Mas o aeroporto não é um empreendimento, uma tipologia que importe para  
2388 ele, o que importa é outra. Então, por isso que ele vai identificar quais são essas  
2389 espécies mais sensíveis, hoje, a preocupação maior, porque vai ser peixes  
2390 temporários, lagoas, encharcos, que você pode ter um aeroporto em cima de um  
2391 encharco e acabar um peixe, que são espécies extremamente restritas que  
2392 ocorrem, às vezes só em uma única poça, enterrou a poça, acabou a espécie. São  
2393 essas que nós vamos colocar uma lupa em cima delas, e tentar localizar e ver  
2394 quais são as áreas sensíveis para elas. Só vou fazer um pequeno ajuste na  
2395 redação, que em áreas de ocorrências de espécies consideradas ameaçadas de  
2396 extinção pelas leis oficiais, porque as listas não trazem áreas de ocorrência.  
2397  
2398  
2399 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu acho  
2400 que ela tem um probleminha que ela fala que tem que ser até o relatório, mas não  
2401 fala o que vai acontecer após o relatório.  
2402  
2403  
2404 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2405 Subentende-se que após o relatório, o que vale é o relatório.  
2406  
2407  
2408 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Pela  
2409 redação, eu não...  
2410

54

2321  
2322 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2323 Porque aí você está listando uma porção de critério, aí, quando chega no critério,  
2324 você fala: não, esse aqui.  
2325  
2326  
2327 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – O  
2328 ICMBio publicará em 180 dias, até o momento que será utilizado.  
2329  
2330  
2331 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – E,  
2332 aí, como fica os 180 dias?  
2333  
2334  
2335 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Até o  
2336 momento em que será utilizado a lista tal. O texto anterior.  
2337  
2338  
2339 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2340 Deixa-me tentar fazer o texto, e depois você faz o seu. Em áreas sensíveis de  
2341 ocorrência de espécies ameaçadas de extinção, tira o relacionados, conforme  
2342 listas oficiais, até a publicação do relatório de áreas sensíveis de ocorrência,  
2343 precisa repetir tudo? De ocorrência de espécies ameaçadas de extinção, a ser  
2344 publicada pelo ICMBio em 180 dias, até a publicação, em 180 dias, se quiser  
2345 colocar, contados da data da publicação dessa Resolução. Em áreas de  
2346 ocorrência, conforme listas oficiais, até a publicação, eu não quero retirar, porque  
2347 está muito repetitivo. O nome é esse, Marcelo? Relatório de áreas sensíveis  
2348 espécies de ameaçadas?  
2349  
2350  
2351 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – É melhor relatório que dá a ideia de...  
2352  
2353  
2354 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2355 Mas o apelido dele é isso tudo, grande? Relatório de áreas sensíveis? Só áreas  
2356 sensíveis?  
2357  
2358  
2359 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Não, eu colocaria relatório emitido do  
2360 Chico Mendes, depois que fomos publicar o relatório, cria o nome.  
2361  
2362  
2363 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Até  
2364 a publicação do relatório...  
2365

53

2411  
2412 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2413 Você acha que não está claro não? Até a publicação.  
2414  
2415  
2416 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Ele está correto, até a publicação  
2417 vale o quê? Vale as áreas sensíveis.  
2418  
2419  
2420 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2421 Tudo bem. Depois do registro, que você está falando?  
2422  
2423  
2424 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Então, em vez de nominar o relatório  
2425 ali agora, seria nominar essas áreas sensíveis, e colocar o relatório genérico.  
2426 Seria até a definição de áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção,  
2427 relacionados a aeroportos, conforme relatório. Então, logo depois das listas  
2428 oficiais, até identificação de áreas sensíveis, aí, repete o que está na publicação  
2429 ali. Até a publicação relacionada a aeroportos, a ser publicado em relatório  
2430 conforme relatório a ser publicado pelo Instituto Chico Mendes.  
2431  
2432  
2433 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A  
2434 ser publicado em relatório, não é isso?  
2435  
2436  
2437 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Conforme relatório publicado pelo  
2438 Instituto Chico Mendes. Será pela internet, muito mais rápido.  
2439  
2440  
2441 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2442 Porque você está querendo colocar a palavra relatório, é para pode dizer...  
2443  
2444  
2445 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – É porque é um relatório, que vai  
2446 apontar as áreas e vai definir quais são as espécies sensíveis e vai apontar as  
2447 áreas. É uma publicação, só que ela vem...  
2448  
2449  
2450 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2451 Conforme relatório a ser publicado pelo ICMBio, em até 180 dias a partir da data  
2452 da publicação dessa Resolução.  
2453  
2454

55

2455 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – É Instituto Chico Mendes -  
2456 Conservação da Biodiversidade.

2457  
2458

2459 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2460 Gente, são 12h38, emendamos mais um pouco, agora, temos emendas a serem  
2461 apresentadas, tem uma questão do porte, que o Tadeu está nos lembrando de  
2462 que o André vai fazer uma sugestão, temos mais emendas de alguém aqui, só  
2463 para saber. Marcelo, você acabou as suas?  
2464

2465

2466 O SR. MARCELO MARCELINO (ICMBio) – Acabei, não posso vim à tarde, mas  
2467 vou passar as sugestões para os anexos aqui para o Jorge.

2468  
2469

2470 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2471 Então, tem algumas do ICMBio, só para eu ter um mapeamento do inventário de  
2472 emendas, têm mais emendas do Argonautas? São quantos são? Só para eu ter  
2473 uma noção de tópicos. Três. Quatro aqui, e as emendas do relatório que o Jorge  
2474 vai trazer. Então, ninguém tem mais emenda. Então, nós temos uma alternativa,  
2475 ou vamos até 13 horas da tarde, são 12h39, ou saímos para almoçar agora, e  
2476 voltamos pontualmente 14h. Vamos ter o compromisso de 14h15. Eu ia pedir para  
2477 o Argonautas já deixar a emenda com o Vinícius para encaixar, e o André já  
2478 deixar. Tudo bem?  
2479

2480

2481 *(Intervalo para o almoço).*

2482  
2483

2484 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2485 Boa tarde, gente, como temos quórum, vamos começar porque ainda temos o  
2486 grande dever de casa. Conforme combinado na parte da reunião da manhã,  
2487 vamos focar agora nas emendas feitas pelos membros da Câmara Técnica, o  
2488 André da Abema pediu para colocar a do Ailton antes, porque ele está chegando  
2489 do Ibama, em 10 minutos ele está chegando. Então, vamos ver as três emendas,  
2490 as duas das ONGs, e, aí, representadas pelo Argonautas, o Ailton.

2491

2492

2493 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

2494

2495 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2496 Mas, aí, não é emenda, é uma dúvida. Então, deixa essa para depois, qual é a  
2497 emenda do texto? Qual é? É a que está em vermelho? Chamo a atenção dos  
2498 senhores, então, que foi no Art. 10, pela proposta das ONGs ambientais, das  
2499

56

2500 entidades ambientalistas, Argonautas. A redação anterior, as autorizações para  
2501 manejo da fauna silvestre, incluindo levantamento, coleta, captura, resgate,  
2502 transporte, monitoramento, quando requeridas para elaboração de estudos  
2503 ambientais, deverão ser emitidas no prazo máximo de 20 dias, a partir do seu  
2504 requerimento de apresentação das informações solicitadas pelos órgãos  
2505 licenciadores. Esse artigo é exatamente o que nós debatemos nas edículas, ele é  
2506 cópia literal da Resolução de edículas. A proposta é: Para emissão de autorizações  
2507 para manejo da fauna, incluindo levantamento, coleta, captura, resgate, transporte  
2508 e monitoramento será considerado no que for pertinente à Resolução Conama 466  
2509 de 05 de fevereiro de 2015. Na verdade, está colocando só, tirou o prazo e  
2510 remeteu a 466, porque, Ailton? Essa redação de que é?  
2511

2512

2513 O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – É a Resolução que estabelece  
2514 diretrizes e procedimentos para elaboração e a autorização de plano de manejo de  
2515 fauna, em aeródromos e dar outras providências. Então, essa Resolução foi  
2516 aprovada recentemente.

2517

2518 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2519 Mas será que estamos fazendo o link certo? Vamos ver, porque ele fez uma  
2520 remissão no final o texto, aquele artigo que nós copiamos exatamente depois da  
2521 discussão da edícula, nós colocamos lá a questão dos vinte dias para manejo de  
2522 fauna silvestre. Aí, o Ailton está colocando no final, fazendo uma remissão à  
2523 Resolução do Conama 466, de 05 de fevereiro de 2015. Eu estou achando que ele  
2524 está tratando de termos diferentes. Planos de manejo.  
2525

2526

2527 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Vamos  
2528 pegar a 466, porque, aí, nós fazemos uma coisa mais fundamentada, deixa-me ir  
2529 atrás dela, porque nós olhamos isso esses dias. A 466 fala: Estabelece diretrizes e  
2530 procedimentos para elaboração e autorização do plano de manejo de fauna em  
2531 aeródromos. Então, eu vou te dar, Ailton, para você dar uma lida nela e ver se é  
2532 pertinente, porque pode não ser, mas também não tenho certeza absoluta, é  
2533 questão de olhar e ler essa Resolução de novo. Nós chegamos a pensar nisso e  
2534 desistimos por alguma razão técnica que agora não tenho clareza. Uma coisa é o  
2535 plano de manejo, que tem todo um procedimento, a outra coisa é o manejo em si,  
2536 mas, enfim, é uma questão de rater.  
2537

2538

2539 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Na  
2540 questão florestal por exemplo, Ailton, quando eu falo manejo da floresta, estou  
2541 falando como se fosse administração da floresta, gestão da floresta, quando eu  
2542 falo plano de manejo florestal, aí, eu dou um recatatório de como aquela gestão de  
2543 florestas tem que ser feita, só pode cortar árvore acima de um determinado  
2544

2545



57

2545 diâmetro, tais espécies. Então, há, normalmente, diferença entre manejo Lato  
2546 Sensu.

2547  
2548

2549 O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – Nós poderíamos tentar fazer  
2550 uma coisa meio que composta, citar de qualquer forma essa Resolução, porque  
2551 ela estabelece uma série de definições, sobre abate, sobre o que é um  
2552 aeródromo, autoridade ambiental, tem uma série de informações aqui que eu acho  
2553 pertinente, se ela é uma Resolução que trata dessa temática.

2554

2555 O SR. JOSÉ QUADRELLI NETO (CNI) – Posso até estar errado no meu  
2556 entendimento, mas do que trata o manejo de fauna nessa Resolução que estamos  
2557 propondo é para implantação e licenciamento, e não para elaboração do plano de  
2558 manejo para o aeródromo já existente. Então, quando o plano de manejo do  
2559 aeródromo em funcionamento, aí, ele vai obedecer essa Resolução. Pelo que eu  
2560 entendi da nossa proposta de Resolução, esse manejo de fauna de que trata a  
2561 nossa Resolução é para o licenciamento. É quando você vai fazer a instalação, vai  
2562 fazer os estudos ali para instalar o aeródromo, quando vai para a operação, o  
2563 plano de manejo vai ser uma condicionante, se eu não me engano, do EIA/RIMA,  
2564 e, aí, ele vai ter que seguir essa Resolução de que tratando o nosso colega.

2565

2566 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Porque  
2567 realmente, o que o Quadrelli está falando é isso, a 466 dizia assim: O aeroporto  
2568 para fazer algum manejo com os animais, o urubu está ali, em última hipótese vai  
2569 matar o urubu, essa é a última hipótese que pode ser autorizada, mas até chegar  
2570 nisso, tem uma série de atitudes, procedimentos tem que ser tomados, em relação  
2571 a essas aves, que, aí, é o plano de manejo que está estabelecendo isso, agora,  
2572 como é que conversa esse plano de manejo com o licenciamento, por alguma  
2573 razão, que nem eu e nem a Andrea estamos falando, a opção quando nós  
2574 olhamos isso, era de não incluir essa questão, agora, realmente, Ailton, tem que  
2575 rever isso, e fazer uma discussão aqui.

2576

2577 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Esses vinte dias, do que eu entendi na  
2578 última reunião, era em referência a emissão da autorização para realização dos  
2579 estudos, quando submetemos plano de trabalho de fauna. E, aí, esse plano de  
2580 manejo dos aeródromos, que eu entendi, já seria como se fosse uma  
2581 condicionante de licença, já é 6

2582

2583 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Realmente o plano de manejo da  
2584 Resolução 466, ele é o plano de manejo previsto na Lei 2725 que trata da redução  
2585 de risco aviário, não é só aviário, com fauna na operação aeroportuária. Então,

2586

2590 atropelamento, para reduzir exatamente isso. Dentro do licenciamento, ele com  
2591 certeza vai ser uma das condicionantes a ser implementadas, se for necessário na  
2592 fase de operação, ou seja, vai passar a ser exigido apresentação dele lá na fase  
2593 de apresentação dos PPAs, e, aí, apresentado como um PPA para o órgão  
2594 licenciador aprovar, e se for o caso, constar como condicionante da execução na  
2595 licença de operação.

2596

2597 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
2598 acho que estamos tratando de coisas distintas, eu não sei se o Ailton conseguiu  
2599 se convencer disso. Às vezes, pegamos a emenda da 466, como tem aderência na  
2600 questão da fauna, e, nós vamos, só para resolver questões totalmente distintas,  
2601 aqui o manejo na Resolução dos aeroportos regionais.

2602

2603 O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – Então, nesse caso, não caberia  
2604 um § único, o qual podíamos mencionar que o manejo seria feito posteriormente,  
2605 ou seja, citar isso na Resolução?

2606

2607 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2608 Não sei. Ele tentou, mas eu acho que ele colocou no caput. Ele está tratando  
2609 fauna em duas circunstâncias diferentes, entendeu? Me parece que do jeito que  
2610 está colocado não faz muito sentido. Obrigado, Ailton. Então, nós já superamos,  
2611 tem mais alguma do Argonautas?

2612

2613 O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – Tem uma questão, são os  
2614 artigos 3º e 5º, parece-me que apresenta um conflito nesses dois conceitos aí,  
2615 quando trata a questão do baixo impacto. O Art. 3º, para efeito desta Resolução,  
2616 consideram-se de baixo potencial de impacto ambiental, as atividades  
2617 desenvolvidas dentro do limite dos sítios aeroportuários, já no 5º fala: Nos casos  
2618 de novos aeroportos regionais de baixo potencial de impacto ambiental. Então,  
2619 trata da forma diferenciada, o baixo impacto ambiental tem a ver com atividade  
2620 dentro do sítio ou do aeroporto?

2621

2622 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
2623 Não entendi, deixa-me tentar entender.

2624

2625 O SR. AILTON PIRES DE LIMA (Argonautas) – Para os efeitos desta Resolução,  
2626 consideram-se de baixo potencial de impacto ambiental, as atividades  
2627 desenvolvidas dentro dos limites dos sítios aeroportuários, regionais, tanto para  
2628 aeroportos, etc. No art. 5º fala: Nos casos de novos aeroportos regionais de baixo  
2629

2630

58

59

2635 potencial de impacto ambiental, o órgão ambiental poderá ser em único ato, a  
2636 atestar a viabilidade ambiental. Então, no 3º menciona baixo potencial de impacto  
2637 ambiental em atividades no sítio, o outro em aeroporto, então, afinal, é o sítio ou  
2638 aeroporto?  
2639  
2640  
2641 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
2642 Boa pergunta. Eu queria ouvir o pessoal da SAC a respeito disso, faz sentido?  
2643  
2644  
2645 **O SR. ANDRÉ PREREIRA SANTOS DE REZENDE (BB) –** Sítio aeroportuário é o  
2646 limite patrimonial do aeroporto, e aeroporto é a área operacional, que é pista,  
2647 páteo, terminal de passageiros, estacionamento, toda a área de urbanização.  
2648  
2649  
2650 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
2651 Então, faz sentido o que ele está colocando? Nós deveríamos padronizar? Porque  
2652 hora ele está do sítio...  
2653  
2654  
2655 **O SR. ANDRÉ PREREIRA SANTOS DE REZENDE (BB) –** Podemos, eu não vejo  
2656 prejuízo em padronizar.  
2657  
2658  
2659 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –** O  
2660 que é preferencial, usar o termo sítio ou aeroporto?  
2661  
2662  
2663 **O SR. ANDRÉ PREREIRA SANTOS DE REZENDE (BB) –** Eu acredito que  
2664 aeroporto regional, até porque nós consolidamos uma definição, é até mais  
2665 acessível a linguagem, sítio aeroportuário está com o cunho muito técnico.  
2666  
2667  
2668 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
2669 Concorde, só que o fato é que o Ailton levantou um ponto importante, não dá para  
2670 tratar diferentemente. Agora, eu pergunto, nos conceitos...  
2671  
2672  
2673 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) –** Os  
2674 conceitos ainda têm estruturas aeroportuárias e sítio aeroportuário. Então, vai  
2675 definir aeroporto regional, que é um tipo de coisa, porque o regional é em bloco, e  
2676 vai falar de estrutura aeroportuária, que acho que nem falamos na Resolução.  
2677  
2678

60

2724  
2725  
2726 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –** É  
2727 porque o conceito que está aí é de aeroporto regional. Tem na ementa. Está  
2728 resolvido.  
2729  
2730  
2731 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) –** Não sei se é maior, porque o de  
2732 aeroporto regional define baseado no atendimento, no porte do atendimento. Esse  
2733 é o conceito, pelo menos que o Eduardo tem dito aqui, o que é o aeroporto  
2734 regional? É aquele que atende as regiões metropolitanas, então, não é só a  
2735 instalação física, que vocês estão remetendo à instalação física, mas tem outro  
2736 conceito junto, que eu acho que é mais forte, é que não atende as regiões  
2737 metropolitanas.  
2738  
2739  
2740 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
2741 Sendo objetivo, qual prejuízo que nós temos em alterar no Art. 5º, aeroporto para  
2742 sítio aeroportuário regional? O pessoal da SAC? Nenhum, então, gente, perfeito.  
2743  
2744  
2745 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) –** Aí, nós  
2746 estamos falando do empreendimento do aeroporto regional, nesse caso, a licença,  
2747 nós estamos dizendo que a licença vai abranger a todo a área, que é o sítio  
2748 aeroportuário.  
2749  
2750  
2751 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
2752 Como estava no 3º.  
2753  
2754  
2755 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) –** E, aí, faz  
2756 um paralelismo, porque interessa manter uma equivalência do 3º e do 5º.  
2757  
2758  
2759 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
2760 Gente, falta só a ementa do André.  
2761  
2762  
2763 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) –** O ponto que nós  
2764 estamos retomando, o diálogo com o Governo da Bahia, também já havíamos  
2765 falado com os municípios, na verdade já era uma proposição na primeira versão  
2766 que a Bia me enviou, e trata, Regina Gualda, da questão de deixar claro que  
2767 existe uma diferença entre o grau de impacto e o potencial de impacto, são coisas  
2768 diferentes. O que é o grau de impacto? É o resultante do potencial poluidor e de

62

2679 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
2680 Nem em anexos?  
2681  
2682  
2683 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) –** Não, não  
2684 lembro-me disso.  
2685  
2686  
2687 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
2688 Tudo bem. Se o conceito é de sítio aeroportuário que está prevalecendo na  
2689 Resolução, acho que seria conveniente, que tem conceito, usar sítio aeroportuário,  
2690 tem o conceito na Resolução. Então, vamos acatar a sugestão do Ailton, lá no  
2691 Artigo 5º, trocar a palavra aeroporto para sítio aeroportuário. Tudo bem para vocês  
2692 da SAC?  
2693  
2694  
2695 **O SR. JOSÉ QUADRELLI NETO (CNI) –** Poderia incluir sítio aeroportuário dentro  
2696 da definição de aeroporto regional.  
2697  
2698  
2699 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –** A  
2700 licença de operação autoriza as seguintes atividades de manutenção quando  
2701 desenvolvida dentro dos limites do aeroporto regional. Aí, ele coleja com o  
2702 terceiro, trata de sítio aeroportuário. Então, temos que tomar uma decisão sem  
2703 prejuízo do mérito, qual o nome que vamos dar. Sítio é mais abrangente.  
2704  
2705  
2706 **O SR. JOSÉ QUADRELLI NETO (CNI) –** Você lembra que na discussão de eólica,  
2707 nós tivemos um problema desse, e nós pegamos parque eólico engloba, aí,  
2708 linhamos uma definição de estruturas e jogamos para cima, eu não sei se  
2709 resolveria aqui, nesse sentido.  
2710  
2711  
2712 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) –** Se o aeroporto regional engloba o sítio  
2713 aeroportuário.  
2714  
2715  
2716 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –** É  
2717 ao contrário.  
2718  
2719  
2720 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) –** Mas a definição de aeroporto regional  
2721 aqui não fala só dos equipamentos, mas fala também de atendimentos às regiões  
2722 metropolitanas e capitais, vai ficar esquisito, sítio aeroportuário é o local que  
2723 atende?

61

2769 impacto, a localização, o porte e a natureza da atividade. Da forma como foi  
2770 colocado, fica no Art. 3º, fica colocado que o aeroporto regional se não tiver em  
2771 UC, APP, ele é baixo potencial de impacto, diz isso. Agora, com isso, nós  
2772 conseguimos determinar o grau de impacto do empreendimento? Não, porque  
2773 minimamente nós não tratamos do porte, que é importante para determinar o grau  
2774 de impacto, e pode ficar uma leitura equivocada de que qualquer aeroporto  
2775 regional independente do seu tamanho, se ele não tiver em Unidade de  
2776 Conservação ou APP, independente do tamanho é baixo impacto ambiental, e eu  
2777 vi no diálogo com algumas pessoas, uma confusão, as pessoas: não, é baixo  
2778 impacto. Não, é baixo potencial de impacto, que é uma das dimensões que se  
2779 analisa para determinar o grau de impacto ambiental, então, precisamos do porte.  
2780 Então a sugestão é resgatar um artigo que nós discutimos amplamente na  
2781 Resolução das eólicas, que definiu a importância de determinar o porte, para  
2782 partir daí, determinar o grau de impacto, e lá dizia o seguinte: Caberá ao órgão  
2783 licenciador o enquadramento quanto ao impacto ambiental, grau de impacto, dos  
2784 empreendimentos, considerando o porte, a localização e o baixo potencial poluidor  
2785 da atividade. Então, amarra que é um baixo potencial poluidor aquele impacto  
2786 equivalente, mas lembra que tem que ser considerado a questão do porte e da  
2787 localização para determinar a magnitude do impacto ambiental. Então, a sugestão  
2788 seria trazer essa redação que foi bem aprimorada no texto da eólica para cá,  
2789 porque senão fica parecendo que é tudo baixo impacto independente do tamanho,  
2790 e não é bem isso. Aí, precisaria fazer uma arrumação na sequência, e a sugestão  
2791 é nós dizermos: Se tiver uma dessas questões locais já apontadas não pode  
2792 ser considerada baixo impacto. Então, é o texto que foi colocado ali na proposta  
2793 de emenda.  
2794  
2795

**A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) –** Só para complementar, são duas lógicas  
que chegam ao mesmo resultado, mas um pouco diferente nos caminhos, o que  
estamos dizendo diretamente para todos? Todo aeroporto regional, a maioria, é de  
baixo potencial de impacto, desde que não estejam localizados em x, y, z. Então,  
facilita de certa forma o licenciamento, porque já todo ele é de baixo potencial de  
impacto, exceto se tiver em Mata Atlântica. Então, é uma coisa direta, é uma  
ordem direta, é isso. Então, quando colocamos da outra forma, você está  
deixando ainda: olha, caberá ao órgão o enquadramento, então, vai ter que definir  
isso, uma coisa que talvez demore mais. Só para vermos a lógica que foi feita.

**O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) –** Na nossa leitura,  
essa versão que foi colocada, e esse destaque foi apresentado desde a primeira  
vez pela Abema, o que aconteceu é que ele foi passado para frente, teve um corte  
e cola, e se perdeu essa informação, como está ali está incompleto, porque fala só  
do potencial de impacto, sem o corte eu não defino a magnitude do impacto, e  
todos os Estados usam pelos menos o potencial poluidor ou de impacto e o porte,  
para determinar o grau de impacto, alguns até já colocam questões locais,

63

2814 natureza da atividade também, faz uma análise com essas quatro dimensões, a  
2815 questão é não adianta só dizer baixo potencial de impacto, porque qual é o grau  
2816 de impacto? Depende do porte, aí, o porte nós temos duas saídas, a nossa  
2817 posição é remeter ao Estados para determinar o enquadramento quanto ao porte,  
2818 uma outra saída que não é a que entendemos que é a melhor, seria trazer para cá  
2819 um critério de enquadramento para porte, para a partir daí se determinar o grau de  
2820 impacto, que é esse grau de impacto que vai apontar para o caminho simplificado  
2821 ou convencional. Então, na nossa leitura, o texto da eólica para esse assunto, que  
2822 era justamente procedimentos gerais e específicos, chamando o enquadramento  
2823 do empreendimento, é mais adequado, mais completo e mais aderente à realidade  
2824 dos Estados e dos municípios.

2825  
2826  
2827 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Eu tenho  
2828 uma pergunta para a SAC, o que seria porte num caso de aeroporto? Número de  
2829 passageiros, número de aviões, tamanho de avião, isso é que eu não tenho  
2830 clareza.

2831  
2832  
2833 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** – Não respondendo à questão, é claro que  
2834 não podemos falar só do caput, acho que o André trouxe a redação do que está  
2835 no caput, mas a questão da definição de regra geral de baixo impacto também  
2836 está ressaltada na Resolução de eólica, nós temos que ler o artigo completo,  
2837 porque ele vem, traz lá: Caberá ao órgão ambiental, mas nos parágrafos  
2838 seguintes, ele traz essa questão da importância da definição de baixo impacto,  
2839 como foi feito na atividade de eólica, foi garantido isso, que a Lei em regra, que é  
2840 o caso dos aeroportos regionais, ela é baixo impacto, ela não será de baixo  
2841 impacto, salvo se está lá. Em regra, ela vai ser de baixo impacto, mas nós também  
2842 trazemos a ressalva ao órgão ambiental de classificar dentro dos critérios de  
2843 potencial e acrescenta também localização. Então, acho que aí resolveria. Com  
2844 relação ao questionamento da Adriana, se formos entrar aqui na discussão, cada  
2845 Estado vai ter um critério, o rio, por exemplo, para a definição do porte. O rio é  
2846 área e número de decolagem, o Bahia é só área. Então, talvez não conseguiremos  
2847 uniformizar aí, talvez, isso seja mais difícil.

2848  
2849  
2850 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
2851 Como a Mariana acabou de dizer, tem que ter o critério, ou o critério é dado pelo  
2852 Estado, trazendo as particularidades de cada Estado, ou nós vamos ter que entrar  
aqui na discussão do que é critério ou se a SAC já tem critério.

2853  
2854  
2855 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR)** – Para o setor de aviação civil já tem essa  
2856 definição de porte, isso é dado pela Resolução ANAC Nº 153. Então, ele separa  
2857 ali em quatro classes, de acordo com a movimentação de passageiros. Então, tem  
2858

64

2859 até 100 mil, de 100 mil até 399 mil, de 400 mil até 1 milhão, e acima disso. Então,  
2860 do ponto de vista do setor, nós categorizamos porte dessa forma, nessas quatro  
2861 classes. Movimento de passageiro

2862  
2863  
2864 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
2865 Porte é para classificar em pequeno, médio e grande aeroporto?

2866  
2867  
2868 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR)** – Nós chamamos de classe 1, 2, 3, 4.

2869  
2870  
2871 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
2872 Então, o nosso conceito de porte não está relacionado.

2873  
2874  
2875 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR)** – Lá é um porte operacional, aqui é um porte  
2876 com vistas a olhar o ambiental.

2877  
2878  
2879 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** – Do  
2880 ponto de vista de impacto ambiental, do potencial de impacto ambiental, nesse  
2881 sentido. De repente, um aeroporto pequeno, 100 mil.

2882  
2883  
2884 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR)** – 100 mil, nunca vai chegar a isso, vai ser  
2885 sempre tudo pequeno independente do tamanho.

2886  
2887  
2888 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
2889 Esses aeroportos regionais, que nós estamos falando, qual classificação deles?

2890  
2891  
2892 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR)** – Não vou ter o número certo, mas a maioria  
2893 deles fica entre 100 mil, ou então 400 mil, eles ficam nessa faixa, acho que dois ou  
2894 três, só, que passam de 1 milhão, mais um 15 vão ficar entre esses 400 mil e 1  
2895 milhão, e a maioria esmagadora abaixo desses 400 mil. Então, eles seriam classe  
2896 1 ou 2.

2897  
2898  
2899 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – A nossa preocupação  
2900 é justamente essa, o de 1 milhão não é tão pequenininho assim para dizermos  
2901 que é tudo baixo impacto.

2902  
2903  
2904  
2905  
2906  
2907  
2908  
2909  
2910  
2911  
2912  
2913  
2914  
2915  
2916  
2917  
2918  
2919  
2920  
2921  
2922  
2923  
2924  
2925  
2926  
2927  
2928  
2929  
2930  
2931  
2932  
2933  
2934  
2935  
2936  
2937  
2938  
2939  
2940  
2941  
2942  
2943  
2944  
2945  
2946  
2947  
2948



65

2949 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR)** – Realmente não é.

2950  
2951  
2952  
2953  
2954  
2955  
2956  
2957  
2958  
2959  
2960  
2961  
2962  
2963  
2964  
2965  
2966  
2967  
2968  
2969  
2970  
2971  
2972  
2973  
2974  
2975  
2976  
2977  
2978  
2979  
2980  
2981  
2982  
2983  
2984  
2985  
2986  
2987  
2988  
2989  
2990  
2991  
2992  
2993

2994  
2995  
2996  
2997  
2998  
2999  
3000  
3001  
3002  
3003  
3004  
3005  
3006  
3007  
3008  
3009  
3010  
3011  
3012  
3013  
3014  
3015  
3016  
3017  
3018  
3019  
3020  
3021  
3022  
3023  
3024  
3025  
3026  
3027  
3028  
3029  
3030  
3031  
3032  
3033  
3034  
3035  
3036  
3037  
3038  
3039  
3040  
3041  
3042  
3043  
3044  
3045  
3046  
3047  
3048

3049 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Regina, a nossa  
3050 preocupação seria um milhão de passageiro, para dizermos que é tudo baixo  
3051 impacto.

3052  
3053  
3054 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** – Eu  
3055 estou agora falando, não como presidente, eu acho que essa solução, esse  
3056 encaminhamento de deixar o Estado estabelecer seus critérios conforme, já faz  
3057 para outros empreendimentos, é o mais adequado. Até porque Estado já tem  
3058 procedimento, então, se começamos a dar receita que é contrária do Estado, ao  
3059 invés de dar clareza e segurança jurídica para vocês, vai é gerar problema, vai  
3060 judicializar.

3061  
3062  
3063 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Nós previmos uma  
3064 inserção para uma atividade, e o Estado que não tem pode copiar daquele que  
3065 têm.

3066  
3067  
3068 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3069 Qual é a redação? Caberá ao órgão licenciador quanto ao impacto, igualzinha à  
3070 de eólica. Faz sentido. Vamos entrar nos anexos agora?

3071  
3072  
3073 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Aí, nós temos que salvaguardar os  
3074 aeroportos que estão em operação, porque senão eles também poderão ser...

3075  
3076  
3077 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** – Eu pontuei isso, na verdade, o Art. 3º  
3078 falava em: Para efeito dessa Resolução, consideram-se de baixo potencial de  
3079 impacto as atividades desenvolvidas dentro dos limites tanto para aeroportos  
3080 novos, quanto para os já existentes, quer dizer, a regra que está aqui era para  
3081 classificação para fins de estudo, não vai caber EIA para acolher aeroporto que já  
3082 esteja implantado, já esteja em operação, porque ela vai ser sempre sujeita ao  
3083 roteiro, como está definido no anexo 3. Então, porque estamos incluindo aqui nos  
3084 aeroportos em funcionamento?

3085  
3086  
3087 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Quando você falou,  
3088 eu fiquei com essa dúvida, mas agora eu vi, nós temos que pensar que os  
3089 aeroportos que vão se regularizar e que vão receber a licença de operação, em  
3090 algum momento a licença de operação vai ser renovada, e, nós vamos ter que ter

66

3091  
3092  
3093  
3094  
3095  
3096  
3097  
3098  
3099  
3100  
3101  
3102  
3103  
3104  
3105  
3106  
3107  
3108  
3109  
3110  
3111  
3112  
3113  
3114  
3115  
3116  
3117  
3118  
3119  
3120  
3121  
3122  
3123  
3124  
3125  
3126  
3127  
3128  
3129  
3130  
3131  
3132  
3133  
3134  
3135  
3136  
3137  
3138  
3139  
3140  
3141  
3142  
3143  
3144  
3145  
3146  
3147  
3148  
3149  
3150  
3151  
3152  
3153  
3154  
3155  
3156  
3157  
3158  
3159  
3160  
3161  
3162  
3163  
3164  
3165  
3166  
3167  
3168  
3169  
3170  
3171  
3172  
3173  
3174  
3175  
3176  
3177  
3178  
3179  
3180  
3181  
3182  
3183  
3184  
3185  
3186  
3187  
3188  
3189  
3190  
3191  
3192  
3193  
3194  
3195  
3196  
3197  
3198  
3199  
3200

3201 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Mas o enquadramento já vai ter sido  
3202 feito, a renovação da LO não mudou o grau de impacto dele, ele permanece o  
3203 mesmo, ele já existe, você não vai criar um novo impacto, o aeroporto de Tucuruí,  
3204 que está desde 1974, o impacto existiu, você tem que ver o agora, você não vai  
3205 conseguir pegar lá atrás, 74, ele inundou o Rio Tocantins, não, é agora. Então,  
3206 toda a renovação de LO passa por esse problema.

3207  
3208  
3209 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Digo, porque os  
3210 órgãos ambientais pautam os custos relacionados ao licenciamento de acordo  
3211 com o impacto do empreendimento.

3212  
3213  
3214 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Eu sei, essa é outra questão que nós já  
3215 abordamos no TR, mas aí está no TR, nós já colocamos essa questão, mas  
3216 compensação não vai ser na regularização.

3217  
3218  
3219 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Não é  
3220 compensação, é o custo do licenciamento.

3221  
3222  
3223 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3224 Sim, mas eu acho que de novo, nós estamos trazendo um assunto para uma  
3225 redação.

3226  
3227  
3228 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** – Pelo que eu entendi, esse artigo tinha  
3229 como efeito a classificação para fins de estudo, só para isso. Então, eu não tenho  
3230 que me preocupar com o depois, na verdade, o empreendimento já está  
3231 implantado, eu vou classificar ele, simplesmente para ver o que vai caber para o  
3232 estudo.

3233  
3234  
3235 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3236 Isso aí, em qual anexo ele vai cair lá.

3237  
3238  
3239 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Vou dar um exemplo,  
3240 o potencial poluidor, no caso pelo aeroporto de uma forma geral, é alto, então o

67

2994 que vai acontecer? Numa renovação de Licença de Operação, ele vai ser  
2995 enquadrado como alto, ele não vai poder ser enquadrado como baixo potencial  
2996 poluidor, vai aumentar a classe e o grau de impacto desse empreendimento. Não  
2997 tem problema, vamos seguir em frente, mas, nós vamos ter dois pesos.  
2998  
2999  
3000 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – No Rio, você está falando do Galeão ou  
3001 o aeroporto regional?  
3002  
3003  
3004 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – O que nós temos em  
3005 norma para enquadramento.  
3006  
3007  
3008 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Só uma  
3009 pergunta, porque ali na redação de vocês, já está dizendo que é um baixo  
3010 potencial poluidor da atividade, você está afirmando.  
3011  
3012  
3013 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Mas se tiramos os  
3014 existentes daqui...  
3015  
3016  
3017 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3018 Mas não tiramos os existentes.  
3019  
3020  
3021 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Os aeroportos regionais existentes. Tem  
3022 que dar uma salvaguarda dele, que ele não pode ser enquadrado, ele já é de  
3023 baixo potencial de impacto, todos os existentes são baixo potencial de impacto, é  
3024 isso que estamos querendo.  
3025  
3026  
3027 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3028 Mas não está definido isso lá?  
3029  
3030  
3031 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Mas, ali não deixa claro isso não.  
3032 Porque ali está dizendo que caberá ao órgão enquadramento, não está dizendo  
3033 que é, tem que colocar ali que é novos sítios aeroportuários.  
3034  
3035  
3036 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3037 Quem trouxe a redação foi vocês. Não é isso?  
3038  
3039

68

3084 Vamos usar uma coisa. Era outro novo, outro sistema, não era regularização, era  
3085 licenciamento para empreendimento novo. Aqui, gente, nós estamos tratando de  
3086 aeroportos que já existem há dezenas de anos, que estão lá, e desse jeito que  
3087 está aí não mudou, porque tirar os já existentes?  
3088  
3089  
3090 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Porque isso se aplica  
3091 para o novo.  
3092  
3093  
3094 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** – Se a função de resoluções  
3095 é para as vezes corrigir, então, se existe um aeroporto que está causando  
3096 impacto, ela vai corrigir isso, dos existentes. Se existe um aeroporto hoje, o  
3097 aeroporto lá de Santa Catarina, os três lá, causam um imenso impacto ambiental,  
3098 e nada está sendo feito, e, eles não vão tomar nenhuma, a Fátima não está nem  
3099 preocupada com isso, nem o Governo do Estado. Agora, é preciso que essa  
3100 Resolução oriente, e para os existentes e para enquadrar se é um grande  
3101 aeroporto, mas ele não está numa capital, ele está causando impacto ambiental e  
3102 está na hora de corrigir. A Resolução vai ter a função de correção também, não  
3103 apenas para os novos, mas para os aeroportos existentes, tanto é que a aviação  
3104 civil procurou o Conama, porque foram procurados também por alguns aeroportos  
3105 existentes que querem se regularizar, para buscar financiamento, ou até para o  
3106 Governo Brasileiro privatizar, não tem um pacote para privatização? Então, eu  
3107 acho que cabe bem a existentes.  
3108  
3109  
3110 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Mas tem que  
3111 lembrar, que tem um artigo que trata da regularização para os existentes, que  
3112 vimos na parte da manhã, então, está coberto, Tadeu. Aqui, como estamos  
3113 falando de estudos e tudo mais, concordo com o que a Mariana está falando,  
3114 assim como não é só para novos também, aqui cabe essa formatação para novos  
3115 empreendimentos.  
3116  
3117  
3118 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Eu queria  
3119 só referir inteiro, porque eu acho que estamos falando de coisas e não estamos  
3120 tendo clareza do inteiro, pode ser? Olha o que está tachado e o que já estava  
3121 resolvido. No taxado: Para os efeitos dessa Resolução, consideram-se baixo  
3122 potencial de impacto ambiental as atividades desenvolvidas dentro dos limites dos  
3123 sítios aeroportuários regionais, tanto para novos, quanto para os já existentes, que  
3124 não apliquem em. Então, tudo já estava dado o enquadramento, dizendo que a  
3125 não ser as exceções soa incisos, o resto era tudo potencial de impacto. Então, já  
3126 estava dada a premissa de que se estiver nos incisos 1, 2, 3, e 4, é diferente,  
3127 agora, já era enquadrado, eu estou entendendo que isso já estava dado o  
3128 enquadramento. Aí, o Art. 3º vai dizer que esse órgão ambiental é que vai fazer

70

3039  
3040 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Se vai tirar o  
3041 existente, tudo bem.  
3042  
3043  
3044 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Mas o anterior dizia que era tudo de  
3045 baixo impacto, a lógica era outra, agora, estamos tirando e deixando para o  
3046 enquadramento, então, tem que mudar isso também. Mas, estava lá quando dizia  
3047 que era tudo de baixo potencial de impacto.  
3048  
3049  
3050 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3051 Gente, vamos lá, Art. 3º, anterior, é o que está taxado, para efeito dessa  
3052 Resolução consideram-se de baixo impacto e potencial de impacto ambiental, as  
3053 atividades desenvolvidas dentro dos limites dos sítios aeroportuários regionais,  
3054 tanto para aeroportos novos, quanto para já existentes que não impliquem em:  
3055 Vamos lá, tanto para o novo, quanto para o existente, a regra era aquela que não  
3056 implique naquelas coisas ali embaixo. Agora, vem lá, caberá ao órgão licenciador  
3057 o enquadramento quanto ao impacto ambiental dos sítios aeroportuários regionais,  
3058 tanto para novos, quanto para os já existentes, considerando o porte, a localização  
3059 e o baixo potencial poluidor da atividade, o que está em cheque é tira os novos, só  
3060 existentes? É isso? Deixa só os novos? Então, nós mudamos a essência do Art.  
3061 3º, estamos mudando a essência do Art. 3º, não é simples uma questão do porte,  
3062 André, você vai me desculpar. Você incluiu o porte, mas você está mudando a  
3063 essência do objeto da reunião, porque nós estávamos colocando, como premissa,  
3064 novos e já existentes são de baixo potencial impacto, mas se você tirar os novos  
3065 ali, vai ficar só os existentes. Eu acho que não tem que tirar nenhum dos dois,  
3066 porque tem que tirar algum, não fica igual como estava anterior. Não vai tirar nada.  
3067 Deixar os novos, quanto para os existentes.  
3068  
3069  
3070 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Mas você quer deixar o artigo anterior?  
3071 Deusdará, na minha visão, o que eu estou colocando é o seguinte, você tem um  
3072 aeroporto de baixo potencial de impacto, o aeroporto de Tucuruí, já existe, já está  
3073 lá, aí, vai vim o órgão ambiental e vai classificar ele, o enquadramento, se ele é de  
3074 alto ou de baixo, e, aí, se ele for de alto, tem que fazer um EIA/RIMA com todo  
3075 aquele rito, ali está escrito isso, caberá ao órgão licenciador o enquadramento  
3076 quanto ao impacto ambiental dos empreendimentos.  
3077  
3078  
3079 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3080 Não. Não sei se é só tirar o existente que resolve não, desculpe-me, André, eu  
3081 estava entendendo que a sua questão era, e faz sentido, colocar o porte, a  
3082 questão do porte é importante, agora, do jeito que está colocado aí, você está  
3083 mudando totalmente, está pegando a Resolução e virando de cabeça para baixo.

69

3129 esse enquadramento quanto ao impacto dos sítios aeroportuários, tanto para  
3130 novos quanto para existentes, considerando o porte, a localização e o baixo  
3131 potencial, muda a lógica.  
3132  
3133  
3134 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Para você, o que está falando  
3135 enquadramento? Por que para nós, para mim, enquadramento é dizer assim: Se é  
3136 alto potencial de impacto, então, você vai ter que ter o EIA/RIMA, ou baixo  
3137 potencial de impacto, você vai ter um estudo, um RAS, é isso que é. Então, ele  
3138 não estava dado, antes o comando era: todos os aeroportos regionais são de  
3139 baixo potencial de impacto, exceto X, Y e Z.  
3140  
3141  
3142 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – O esclarecimento  
3143 que temos que ter, uma coisa potencial poluidor de impacto, outra coisa é o grau  
3144 de impacto, que é o potencial poluidor de impacto mais porte, como a maioria dos  
3145 Estados usam, e em alguns casos também vendo a questão de localização e  
3146 natureza da atividade, então, o grau de impacto é no mínimo o cruzamento da  
3147 informação do porte com o potencial poluidor. Nós podemos dizer que é baixo  
3148 potencial poluidor ou baixo potencial de impacto, mas nós só vamos ter  
3149 o enquadramento daquela atividade quando eu tiver a dimensão de porte, porque  
3150 eu posso ter desde o mínimo, até o grande, eu não posso tratar tudo da mesma  
3151 forma, senão eu estou dizendo que são todos do mesmo tamanho, o que é ilógico.  
3152  
3153  
3154 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Então, André, o que podíamos fazer é o  
3155 seguinte, se mantivermos a anterior, nós podemos colocar um parágrafo dizendo  
3156 que caberá ao Estado enquadramento, considerando o porte, onde tiver, porque  
3157 você diz que você tem o enquadramento, você diz que já tem o porte definido, a  
3158 Bahia também diz, mas vocês sabem dizer se os demais 25 Estados brasileiros  
3159 têm isso? Brasília têm isso? Não dentro de uma Resolução.  
3160  
3161  
3162 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Tem que considerar  
3163 o porte, todos consideram, o porte é o tamanho, gente, todos vão olhar o tamanho  
3164 do empreendimento.  
3165  
3166  
3167 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Tenho uma  
3168 sugestão de encaminhamento, e se na redação anterior for acrescido um inciso  
3169 em que nós damos o critério de porte, porque o de localização já está dado nos  
3170 incisos, é a questão, por exemplo, de Mata Atlântica, a questão de APP e o UC,  
3171 etc., já está dado nos incisos, porte, ninguém falou nisso, basta acrescentar um  
3172 critério que fale de porte nos incisos, e essa atenderia a preocupação do André,

71

3173 atende a sua preocupação, que é legítima, que dá critérios diferenciados para  
3174 porte, acrescentando um inciso a mais na redação anterior.  
3175  
3176  
3177 **O SR. TADEU SANTOS (Sócios da Natureza)** - Mas não resolve a questão da  
3178 leitura do que é baixo impacto ou não.  
3179  
3180  
3181 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** - Sabe porque resolve? Se  
3182 a localização, nós já dissemos nos incisos, algumas localizações, que significam  
3183 um critério diferenciado, o baixo potencial, nós estamos partindo desse  
3184 pressuposto, quando for um porte pequeno, então é acrescentar alguma coisa, se  
3185 for área migratória de ave, é evidente, não é baixo potencial de impacto, é alto.  
3186 Então, isso é exceção, basta que façamos para grande porte. Então, se você tiver  
3187 um grande porte ali como um inciso, você atende a preocupação.  
3188  
3189  
3190 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Como tínhamos  
3191 definido antes, o grau de impacto é minimante o cruzamento do potencial poluidor  
3192 com o porte, ele fica descasado, fica em cima, no caput, um enquadramento,  
3193 considerando uma dimensão e no parágrafo, que é menor, outra dimensão do  
3194 enquadramento, no nosso entendimento, a proposta que apresentamos está mais  
3195 clara, o potencial poluidor e o grau de impacto da atividade.  
3196  
3197  
3198 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) -  
3199 Essa questão de conceitos, eles não têm que estar aqui, eles já estão em outro  
3200 lugar, deve estar na 237. E, agora, nós vamos querer resolver numa resolução de  
3201 dimensão regional, o que é baixo impacto? Não é isso.  
3202  
3203  
3204 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*  
3205  
3206  
3207 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) -  
3208 Você está querendo resolver um problema mais grave ainda, que não está em  
3209 resolução nenhuma. Mas não vai ser aqui que vai ser clara, a de porte nós vamos  
3210 incorporar, mas não naquela redação, André.  
3211  
3212 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Mas como vocês  
3213 propõem fazer caput e parágrafo, o enquadramento que é uma coisa só, ficou  
3214 dividido em duas.  
3215  
3216

72

3262  
3263  
3264 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Nós falamos em 1  
3265 milhão de passageiros por ano.  
3266  
3267  
3268 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** - Dois ou três.  
3269  
3270  
3271 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Sim, mas eu tenho  
3272 que enquadrar apropriadamente esses casos.  
3273  
3274  
3275 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** - Vai enquadrar, porque vai sair das  
3276 exceções, não estamos dizendo que não é para sair, vai ter as exceções, agora,  
3277 se você disser que todos eles poderão ter um alto grau de impacto, você está  
3278 querendo definir aqui potencial com grau, são coisas diferentes, mas estamos  
3279 dizendo o seguinte, o potencial de impacto é baixo, então, como potencial para  
3280 você tirar dali o que é baixo, você já tem a localização e o porte que vai dizer o  
3281 grau de impacto, basta dizer isso, mas via de regra, todos são de baixo potencial.  
3282  
3283  
3284 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Mas o que acontece,  
3285 eu posso ter um alto grau de impacto, que remeteria a um estudo ambiental mais  
3286 completo, e nessa redação, ele sempre vai remeter.  
3287  
3288  
3289 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** - Vamos dar alguma coisa que inclua o  
3290 porte, aí, você vai dizer que a maioria está baixo impacto.  
3291  
3292  
3293 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) -  
3294 Vamos tentar fazer uma redação de inciso, por favor, considerando o porte, vamos  
3295 colocar. André, ajude-me, vamos fazer um inciso, não precisa ter parágrafo. Um  
3296 inciso que considera a questão do porte.  
3297  
3298  
3299 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - E dizer que isso é  
3300 simplificado, quando for baixo impacto. Pode ser baixo potencial de impacto, que é  
3301 por pressuposto, o tamanho ser grande e o grau de impacto ser mais baixo.  
3302  
3303  
3304 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) -  
3305 Isso é implícito, vamos colocar o inciso.  
3306

74

3217 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** - Não, a  
3218 redação original é caput e inciso, o inciso dá uma exceção para aquilo que não é  
3219 baixo potencial de impacto.  
3220  
3221  
3222 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Parágrafo foi você  
3223 que trouxe, não tem parágrafo.  
3224  
3225  
3226 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** - E no inciso,  
3227 nós colocamos a questão para contemplar o porte.  
3228  
3229  
3230 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza)** - Pessoal, a original está  
3231 muito autoritária em já determinar de que todo aeroporto regional é de baixo  
3232 impacto.  
3233  
3234  
3235 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Baixo potencial de  
3236 impacto.  
3237  
3238  
3239 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) -  
3240 Mas está lá, ele não está dizendo que é baixo impacto, é baixo potencial de  
3241 impacto, é uma coisa diferente.  
3242  
3243  
3244 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Que é diferente de  
3245 baixo impacto, na redação de baixo está claro, na de cima, não está, porque  
3246 separamos no § único, dizendo que: Não serão considerados baixo impacto, que é  
3247 o quê? Depois de feito o cruzamento do potencial de impacto, que é baixo, por  
3248 pressuposto, com o porte, é que eu vou ver se ele é baixo impacto ou não.  
3249  
3250  
3251 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** - André, dos aeroportos regionais, você  
3252 acha que eles são, via de regra, fora as exceções, a maioria deles de alto grau de  
3253 impacto?  
3254  
3255  
3256 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Depende do  
3257 tamanho, se o tamanho for grande, ele pode ser alto grau de impacto.  
3258  
3259  
3260 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) - Ou  
3261 não.

3302  
3303  
3304 **A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama)** - Porque, na verdade, a 140 coloca que a  
3305 questão do impacto é avaliada por porte, natureza e localização. São os três itens,  
3306 e o que o André está alertando é que a natureza é o que a Resolução traz como  
3307 baixo potencial poluidor, e que os dois outros itens, que é localização e porte, a  
3308 localização está dita ali e o porte não. Então, são os três itens, que estão cobertos,  
3309 e que ele falou que não estão claros.  
3310  
3311  
3312 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) -  
3313 Vamos tentar colocar essa questão do porte no inciso? Porque no caput está  
3314 dando...  
3315  
3316  
3317 **A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama)** - A natureza do empreendimento é de baixo  
3318 potencial de impacto, essa que é a verdade da Resolução.  
3319  
3320  
3321 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** - Até sugeriria tratar,  
3322 como a 237, baixo potencial poluidor, do que impacto, porque isso está gerando  
3323 uma confusão, potencial de impacto com grau de impacto. Na eólica, nós  
3324 colocamos potencial poluidor.  
3325  
3326  
3327 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** - Apesar de ter dito não ao parágrafo, mas  
3328 talvez se mantivéssemos o caput original lá, está taxado, e essa sugestão do  
3329 André, que está como um novo caput, nós transformássemos num parágrafo para  
3330 a questão do porte, para não confundirmos os incisos que estão tratando de  
3331 localização com o porte, são duas coisas distintas, talvez para não dar uma  
3332 confusão maior.  
3333  
3334  
3335 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) -  
3336 Então, me dê uma redação.  
3337  
3338  
3339 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** - Isso é o mais difícil.  
3340  
3341  
3342 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO** - Presidente da CTCA (MMA/SFB) - Eu  
3343 ia fazer essa redação com inciso.  
3344  
3345  
3346 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** - Mas, aí, vai confundir.

75



3352  
3353 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – De**  
3354 **pegar de inciso e subir, de virar inciso é mais fácil, por causa redação. Parágrafo**  
3355 **único.**  
3356  
3357  
3358 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – O órgão ambiental licenciador deverá**  
3359 **observar, estamos mantendo o caput, o original, que está taxado, deverá observar**  
3360 **para fins de enquadramento dos sítios aeroportuários regionais, o porte,**  
3361 **potencial? Já está definido.**  
3362  
3363  
3364 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O**  
3365 **porte dos aeroportos regionais. Localização já está resolvido.**  
3366  
3367  
3368 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – Ou então, para fins de enquadramento**  
3369 **da atividade.**  
3370  
3371  
3372 **O SR. JOSÉ QUADRELLI NETO (CNI) – Deusdará, como está na de eólicas, eu**  
3373 **acho que cabe aqui, que ele diz que caberá ao órgão licenciador o enquadramento**  
3374 **quanto ao impacto ambiental dos empreendimentos de geração, considerando o**  
3375 **porte, a localização e o baixo potencial poluidor da atividade.**  
3376  
3377  
3378 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A**  
3379 **que ele trouxe lá, que está dando problema. Deixa assim, o órgão ambiental**  
3380 **licenciador deverá considerar para fins de enquadramento quanto ao impacto**  
3381 **ambiental, deverá considerar o porte também para fins de enquadramento de**  
3382 **todos os aeroportos regionais. Deixa-me terminar a redação que a SAC fala, o**  
3383 **órgão ambiental licenciador deverá considerar também o porte dos aeroportos**  
3384 **regionais para fins de enquadramento quanto ao impacto ambiental.**  
3385  
3386  
3387 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR) – Aqui, nós entendemos que voltamos ao que**  
3388 **já está hoje, que aí fala a Norma. Então, cada órgão estadual vai usar uma**  
3389 **norma, um acha que 50 mil vai ser muito, outro fala que vai ser o tamanho do sítio,**  
3390 **alguém fala que vai ser o tamanho da pista, outro é o terminal de passageiros.**  
3391 **Então, na verdade, a Resolução, nós entendemos que ela vai meio que perder**  
3392 **sentido.**  
3393  
3394  
3395 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Se**  
3396 **não tivesse isso, essa discussão, na realidade, continuaria de qualquer forma.**

76

3442 **função do movimento de passageiros anual, pelo Programa Nacional de**  
3443 **Desenvolvimento da Aviação Regional, aeroporto regional é aquele que tem**  
3444 **movimentação anual de passageiros de até 600 mil passageiros/ano, ressalvado**  
3445 **na Amazônia, onde o limite passa a ser de 800 mil passageiros/ano, ou seja,**  
3446 **aerportos com milhão de passageiros, não se enquadrariam na categoria de**  
3447 **aeroporto regional, segundo o próprio programa. Em alguns casos, nós podemos**  
3448 **ter um aeroporto com uma movimentação anual de passageiros pequena, mas ele**  
3449 **pode ter uma área patrimonial muito grande, e, aí, um aeroporto cuja**  
3450 **movimentação de passageiros, movimentação de aeronaves, movimentação de**  
3451 **combustível, tudo é bem pequeno, mas com uma área patrimonial grande, se o**  
3452 **Estado estabelecer como critério a área patrimonial, praticamente pode inviabilizar**  
3453 **esse aeroporto. Então, o critério se deixar em aberto para algum Estado**  
3454 **estabelecer um critério de área patrimonial pode inviabilizar um pequeno**  
3455 **aeroporto. Nós temos o caso lá de Manaus, que tem uma área patrimonial imensa,**  
3456 **não sei qual é a movimentação dele, onde lá praticamente temos uma área de**  
3457 **conservação lá dentro,**  
3458  
3459  
3460 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3461 **Mas, Manaus, não é regional, é metropolitana.**  
3462  
3463  
3464 **O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Eu sei, só estou exemplificando.**  
3465  
3466  
3467 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3468 **Mas ajudar no entendimento e no consenso da solução, porque senão nós não**  
3469 **vamos, não temos tempo para desenvolver tese aqui não.**  
3470  
3471  
3472 **O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Então, o sítio aeroportuário muito**  
3473 **grande pode vir a inviabilizar o aeroporto, se o critério depois adotado for de área.**  
3474  
3475  
3476 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O**  
3477 **que o Jorge está colocando, é reforçado a preocupação da SAC, de que critérios**  
3478 **que fica à disposição do Estado estabeleça-lo, podem gerar insegurança com**  
3479 **relação ao empreendimento, por outro lado, o que nós estamos fazendo aqui não**  
3480 **é nada diferente feito para outros empreendimentos, muito mais impactantes ou**  
3481 **com muito mais potencial poluidor do que aeroportos regionais já existentes.**  
3482 **Siderurgia, só para não queremos colocar nessa Resolução, trazer soluções de**  
3483 **problemas passivos que não conseguimos resolver em tempos anteriores. Nós**  
3484 **temos oportunidade por exemplo, Jorge, isso, você conhece seu melhor do que**  
3485 **eu, deixando a critério para não ficar algo, para não ficar algo absolutamente ao**  
3486 **Deus dará, que você possa chamar a Abema, e fazer um seminário para que eles**

78

3397  
3398  
3399 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR) – Não, nós achamos legal essa ideia de**  
3400 **colocar o porte, nós achamos que tem mesmo que ter, talvez nós possamos**  
3401 **colocar alguma coisa citando nossa Norma, o que estiver acima de tantos mil**  
3402 **passageiros ou acima de tal tamanho, nós colocamos...**  
3403  
3404  
3405 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3406 **Colocar uma classificação.**  
3407  
3408  
3409 **O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR) – Isso, eles seriam todos de baixo impacto,**  
3410 **exceto aquele que operar acima de, não sei, 1 milhão de passageiros ano,**  
3411 **podemos colocar alguma coisa assim. Eu acho que faz sentido, realmente esses**  
3412 **maiores tem um impacto maior, não podem ser tratados como aqueles aeroportos**  
3413 **pequenos, mas deixar isso para institucionalidade, volta ao que está hoje.**  
3414  
3415  
3416 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu estava com essa**  
3417 **pergunta aqui, peço desculpas pelo atraso, estava com medo de isso já ter sido**  
3418 **superado, mas nós não conseguimos colocar, já definir um critério de porte, tanto**  
3419 **de passageiros, tanto de área. Tem uma proposta da SAC?**  
3420  
3421  
3422 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3423 **Tem que ter critério, ou nós vamos ter o critério, que aqui acho temerário nós**  
3424 **definirmos critérios numa reunião como essa, pode ser um critério simplista**  
3425 **demais, ou remeter que esses critérios sejam critérios dados pelos Estados.**  
3426 **Padrão atual é que os Estados dão os critérios, esse que é o padrão atual de**  
3427 **todos os empreendimentos. Me parece muito complexo, nós, num grupo pequeno**  
3428 **e talvez limitado, do ponto de vista, e eu me incluo totalmente nisso, tentar definir**  
3429 **critério de porte aqui.**  
3430  
3431  
3432 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O**  
3433 **critério que ele tem é classificar a em função da quantidade de passageiro,**  
3434 **classifica 1, 2, 3, um de X a Y, outro de Y a W, outro de W a Z, mas não quer dizer**  
3435 **nada com relação ambiental.**  
3436  
3437  
3438 **O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Essa questão do porte, já houveram**  
3439 **resoluções do Conama, que já trabalharam com esse tipo de situação, mas, tudo**  
3440 **bem. A questão de ficar em aberto, nós corremos o risco de determinado Estado**  
3441 **estabelecer o porte em função da área, e outros Estados estabelecerem porte em**

77

3487 **consigam padronizar, critérios nesse sentido, recomendar aos estados que não**  
3488 **tem o critério, trazer para mesa de uma forma transparente, uniformizar esses**  
3489 **critérios, isso é uma possibilidade que nós temos. Mas, vamos lá Tadeu, quero te**  
3490 **ouvir.**  
3491  
3492

3493 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Eu estava, a colocação do**  
3494 **nosso amigo lá, estava entrando de forma sensata nos meus ouvidos, você**  
3495 **interrompeu, daí, entra essa questão, porque não é de capital, então, o aeroporto**  
3496 **do Joinville, por exemplo, eu acho que eu acho ele tem uma movimentação de**  
3497 **mais de 1 milhão, eu acho que a área é pequena, mas está numa área de**  
3498 **mangue. Então, como vai ficar o caso do aeroporto de Joinville?**  
3499  
3500

3501 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Aí, ele já**  
3502 **está na exceção, porque é APP, ele já está contemplado nos incisos, vamos ler os**  
3503 **incisos para estabelecer o que estamos falando, em Unidade de Conservação e**  
3504 **intervenção em APP, ou em outros espaços territoriais especialmente protegido,**  
3505 **em corte e supressão de vegetação primária e secundária em estágio avançado**  
3506 **de vegetação, conforme a Lei Mata Atlântica.**  
3507

*(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

3511  
3512 **A SRª. ADRIANA MANDARINO (Conama/MMA) – Então, tudo que está nesses**  
3513 **incisos já não é baixo potencial de impacto, então, mangue...**  
3514  
3515

3516 **O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Tudo bem, e quanto ao**  
3517 **aeroporto que tem movimentação de mais de 1 milhão, ele entra onde?**  
3518  
3519

3520 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Isso que**  
3521 **nós acabamos de falar, nós entendemos que era importantíssima essa**  
3522 **preocupação, iremos redigir um inciso que contemple essa preocupação.**  
3523  
3524

3525 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Já**  
3526 **redigimos um parágrafo, está lá o parágrafo. Para efeito... O órgão ambiental**  
3527 **deverá considerar também o porte dos aeroportos regional para fins de**  
3528 **enquadramento quanto ao grau de impacto ambiental. Agora, a preocupação, para**  
3529 **ser absolutamente verdadeiro, de ação, é a preocupação levantada pela SAC, por**  
3530 **isso que eu queria, André, porque a SAC está colocando é que está se sentido**  
3531 **frustrada, que na medida que estamos remetendo, estamos considerando a**

79

3532 questão do porte e estamos deixando que esse critério seja feito pelo Estado, ou  
3533 pela Abema, ou como já é, que ficará fluído, e ele ficará à mercê de critérios  
3534 adotados pelo Estado, esse é um ponto que está colocando, então, nós  
3535 precisamos responder claramente a respeito disso, para ele se sentir confortável  
3536 com a inclusão, o § único está ok. A questão do porte, definir porte agora é muito  
3537 mais temerário do que possamos estar imaginando, porque não é só número de  
3538 passageiro. Passageiro é para a questão do ponto de vista de trafegabilidade,  
3539 classificação de vocês.

3540  
3541  
3542 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma)** – Eu só queria lembrar, se eu  
3543 não estou enganada, que a definição do porte por esse artigo, o que ele vai fazer  
3544 é remeter a qual estudo vai ser apresentado, eu acho que a preocupação que a  
3545 SAC tinha trazido no início era de que havia uma adversidade de exigências,  
3546 inclusive no conteúdo do estudo, uma série de coisas, o que vai fazer aqui se um  
3547 Estado definir que o aeroporto X não é baixo impacto, é o estudo que já está lá no  
3548 anexo com aquele termo de referência, se em outro Estado for diferente, eu acho  
3549 que temos, a preocupação deles é legítima, mas ela é a partir de um universo de  
3550 possibilidade de exigências diferentes muito maior, que tem uma série de outras  
3551 coisas que já estamos amarrando aqui.

3552  
3553  
3554 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3555 Concordo, e é a hora de ver os anexos.

3556  
3557  
3558 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Só uma  
3559 complementação, eu acho que o que podemos fazer, isso está colocado como  
3560 uma ideia, nós submetemos a apreciação da Abema, a presidência da Abema  
3561 posteriormente, mas o que podemos fazer é uma reunião tentando uniformizar, se  
3562 for possível, entre os Estados, um critério para porte, por exemplo, o Rio usa área  
3563 construída e número de decolagens por ano, Bahia usa só área, podemos ver  
3564 junto a Abema, a viabilidade de conversar com os Estados para tentar um padrão,  
3565 isso fora da Resolução, assim como as outras atividades também fora da  
3566 Resolução, já são remetidas ao Estado. Nós pensamos que a siderurgia,  
3567 refinaria, termoelétrica, tudo isso já é, termoelétrica agora não mais, grandes  
3568 empreendimentos de alto impacto já é competência dos Estados, não tem sentido  
3569 tirar o aeroporto regional dessa lista, mas nós tentamos avançar nesse sentido da  
3570 uniformização.

3571  
3572 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3573 Seria prudente ou óbvio que a essência da Abema, que é gestão de vocês, se  
3574 possível dar transparência das decisões para o movimento não-governamental, no  
3575

80

3620 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Se for um  
3621 novo ou um antigo em mangue, que é a preocupação, vai ter que entrar um estudo  
3622 complexo.

3623  
3624  
3625 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – E a proposta dela era tirar tudo, os que  
3626 estão em operação seriam sempre baixo impacto.

3627  
3628  
3629 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3630 Não. Vamos ver os estudos que têm lá, vamos ver os estudos no anexo? Porque  
3631 que tipo de exigência está sendo feita.

3632  
3633  
3634 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** – Alternativa locacional, não cabe.

3635  
3636  
3637 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3638 Vamos tirar do anexo.

3639  
3640  
3641 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** – Não tenho como tirar, porque para o  
3642 novo cabe, mas é essa a preocupação, o TR que está mais completo, ele segue a  
3643 lógica do EIA, ok, para aquele empreendimento que está qualificado como de alto  
3644 impacto, que é novo, vale, mas para o que está implantado já, tem algumas  
3645 exigências que não cabem.

3646  
3647  
3648 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3649 Mas, Mariana, desculpe-me, nos anexos, você pode dizer: Para esse caso, isso  
3650 não vale, não vai ser exigido. Porque não?

3651  
3652  
3653 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Esse artigo daí ficou de ser discutido,  
3654 por isso talvez nós tenhamos passados, porque foi a última coisa.

3655  
3656  
3657 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3658 Não, não ficou de ser discutido nada.

3659  
3660  
3661 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – O André chamou atenção na última.  
3662  
3663

82

3576 sentido de estar melhorando as regras, nesse sentido. Vamos ver os anexos, que  
3577 eu acho que é o teor.

3578  
3579  
3580 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** – Desculpe, vencida a questão do porte,  
3581 chegamos em uma redação, eu vou voltar àquela preocupação lá da manutenção  
3582 dos aeroportos em operação, no caput, para fins de classificação em  
3583 enquadramento. Para quê? Nós já definimos que os que estão em operação estão  
3584 sujeitos ao RAC. É RAC?

3585  
3586  
3587 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3588 Está mantido o preto.

3589  
3590  
3591 **A SRª. MARIANA VIDAL (Abema/BA)** – O que está no preto. Mas está lá, tanto  
3592 para os aeroportos novos quanto para os já existentes, é isso que vamos manter,  
3593 a preocupação só é que vamos levantar uma discussão com relação aqueles que  
3594 já estão existentes, e entrar na ressalva lá do que não vai considerar de baixo  
3595 impacto.

3596  
3597  
3598 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – O que ela está querendo dizer é o  
3599 seguinte, posso explicar? Ela conversou comigo. Do jeito que está ali naquele Art.  
3600 3º, nós estamos votando novos aeroportos e os já existentes, desde que não  
3601 estejam em X, Y, e Z, se existir um existente na Mata Atlântica, você vai fazer uma  
3602 EIA com esse existente? Essa é a questão dela.

3603  
3604  
3605 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** – De  
3606 novo, nós não estamos conseguindo sintonizar o que de fato é o nosso  
3607 compromisso.

3608  
3609  
3610 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – O que está  
3611 escrito é exatamente isso, se for um número já existente há quarenta anos em  
3612 Mata Atlântica, vai ter que para regularizar, fazer um estudo ambiental mais  
3613 completo.

3614  
3615  
3616 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3617 Que são os anexos, nós temos que ver os anexos.

3618  
3619



81

3664 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3665 Trazer uma emenda, mas ele já tinha avançado. Não foi a questão do porte. Nós  
3666 abrimos a possibilidade de emenda para poder acatar a preocupação da Abema  
3667 com relação a porte, está acatado.

3668  
3669  
3670 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Então, você perguntou porque isso  
3671 surgiu agora, eu estou explicando, porque isso também estava contemplado  
3672 dentro das questões do André.

3673  
3674  
3675 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3676 Que nas 8 horas de reunião da reunião anterior, não foi levantado.

3677  
3678  
3679 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Foi.

3680  
3681  
3682 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3683 Não foi, porque passou, foi o Art. 3º.

3684  
3685  
3686 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – O que está sendo levantado aqui agora,  
3687 Deusdará, isso era a proposta que estávamos acompanhando, mas está sendo  
3688 levantado aqui agora é que se ficar os novos aeroportos aí, você poderá, Mata  
3689 Atlântica, Bahia, por exemplo, tem Mata Atlântica, se eu tiver um aeroporto  
3690 regional na Bahia, você vai ter que fazer um EIA, e o EIA a remete a alternativa  
3691 locacional, à audiência pública.

3692  
3693  
3694 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
3695 Vamos assegurar a questão do porte, e vamos simplificar os anexos. Vamos  
3696 simplificar os anexos. Não foi essa a orientação? Gente, realmente, agora eu  
3697 fiquei preocupado, temos ainda 4 horas de reunião, que é até às 20h, nós temos  
3698 os anexos, nós não temos condição de resolver nos anexos? Vamos tentar? Eu  
3699 queria que a Andrea apresentasse, a Mariana e Adriana, de facilitar ou catalisar a  
3700 nossa discussão hoje, elas pegaram os anexos, fizeram uma tabela comparativa,  
3701 está muito mais didática do ponto de vista de entendimento, do que seriam os  
3702 anexos. Então, eles variam do mais complexo, o um é mais complexo, do mais  
3703 complexo até o menos.

3704  
3705  
3706 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA)** – Na verdade, nós colocamos aqui, o  
3707 anexo 1 tratava de estudos ambientais, está escrito EIA ali, mas é estudos  
3708 ambientais. O anexo 2 trata do relatório ambiental simplificado. E o anexo 3 trata

83

3709 do relatório de controle ambiental, que no corpo da Resolução já fala que o  
3710 relatório de controle ambiental seria para os empreendimentos em operação, já  
3711 existentes. Então, o que fizemos? Como estava meio confuso, nós pegamos tudo  
3712 que não estava escrito, porque o EIA é o maior, então, tudo que estava no RAS e  
3713 no RCA, nós jogamos também para o EIA, e colocamos uma redação mais fluida  
3714 para o RAS, para ficar mais palatável, vai ser uma coisa mais simplificada, e o  
3715 RCA, é o que seria para os aeroportos em operação hoje, os existentes.  
3716  
3717 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O**  
3718 **RCA é o mais simples?**  
3719  
3720  
3721  
3722 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – O RCA é o que já está em operação.**  
3723  
3724  
3725 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O**  
3726 **anexo 2, estou vendo de trás para frente, Tadeu, o anexo 3 é o mais simples..**  
3727  
3728  
3729 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Relatório Ambiental Simplificado é**  
3730 **aqueles do baixo potencial de impacto, desde que não se localizem, que é o EIA.**  
3731  
3732  
3733 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Ai,**  
3734 **o EIA é aquele, por exemplo, que nós estávamos falando agora, caiu na Mata**  
3735 **Atlântica, mangue, de grande porte.**  
3736  
3737  
3738 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Isso, o EIA é isso tudo. E o EIA já tem**  
3739 **um rito mais ou menos determinado na 237, em outros por aí, já é um rito**  
3740 **consolidado. Então, ele pressupõe que você tem que apresentar alternativa**  
3741 **técnica, locacional, audiência pública e tudo mais. Então, esses daí são gargalos**  
3742 **que teríamos.**  
3743  
3744  
3745 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3746 **Pode passar a tela todinha para mim, só para saber o tamanho desse anexo. São**  
3747 **quantas folhas. O que está taxado de vermelho, é porque estava mal localizado?**  
3748  
3749  
3750 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – 20 folhas. É porque estava no EIA, e,**  
3751 **nós, ou nós demos uma nova redação ou não cabia ali.**  
3752  
3753

84

3799 monitoramento e controle dos impactos negativos. Tudo, chover no molhado, que  
3800 já conhecemos. As metodologias para o estudo ambiental e para a avaliação dos  
3801 impactos ambientais, deverão ser detalhadas, ponto. A área de influência direta A  
3802 e D, é aquela cuja incidência... Você que falar?  
3803  
3804  
3805 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Como**  
3806 **sugestão, em vez de lermos o documento inteiro, não é melhor talvez irmos nos**  
3807 **pontos que tem alguma proposta de alteração? Eu proponho que seja feito isso,**  
3808 **não se seria possível, se os outros concordarem também. Se nós tivermos que ler**  
3809 **esses três textos na reunião, nós não concluímos.**  
3810  
3811  
3812 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Eu vou chamando você, e você vai**  
3813 **lendo.**  
3814  
3815  
3816 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A**  
3817 **área de influência direta é um ponto. A área de influência direta A e D, é aquelas**  
3818 **cuja incidência dos impactos da reforma, ampliação ou implantação e operação do**  
3819 **aeroporto regional ocorre de forma direta sobre os recursos ambientais**  
3820 **modificando a sua qualidade ou diminuindo seu potencial de conservação ou**  
3821 **aproveitamento. Para sua delimitação deverão ser considerados o entorno do**  
3822 **aeroporto regional, as áreas destinadas aos canteiros de obras, as áreas onde**  
3823 **serão abertos novos acessos e outras áreas, que sofrerão alterações decorrentes**  
3824 **da ação direta do empreendimento a ser identificado no decorrer do estudo. O que**  
3825 **é problema?**  
3826  
3827  
3828 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Não é problema, continua na área da**  
3829 **influência direta é aquela potencialmente ameaçada pelos impactos indiretos**  
3830 **oriundos da intervenção, não tem nada, mas a diferença do RAS agora é que**  
3831 **passamos a definir...**  
3832  
3833  
3834 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3835 **Nós não estamos de RAS, só de EIA.**  
3836  
3837  
3838 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Na primeira, você define A e D e A e I,**  
3839 **no RAS, você só vai definir A e D, e no RCA também. Mas, aí, eu estou propondo**  
3840 **outra coisa baseado no que ele está falando, por tópicos, foi isso que ele falou.**  
3841 **Você só vai ver uma diferença em um, Regina, se tiver os outros juntos, senão**  
3842 **não precisa ler, porque todo o EIA já está na 237 ou já é consagrada.**  
3843

86

3754 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3755 **Então, para condução do que nós temos que fazer agora, eu teria que olhar um**  
3756 **comparado com o outro, ou teria que fechar anexo por anexo?**  
3757  
3758  
3759 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Eu acho mais fácil fechar o EIA, que é o**  
3760 **maior de todos, não sei o que vocês acham, depois passar para o RAS e o RCA,**  
3761 **porque eles já estão, de alguma forma, sintetizando o EIA.**  
3762  
3763 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3764 **Quer dizer, o EIA é o mais sofisticado, é o mais exigente?**  
3765  
3766  
3767 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não sei se**  
3768 **está claro para vocês, basicamente esses anexos, eles não mudam de atividade**  
3769 **para atividade, então, por exemplo, tem um padrão que o Ibama segue, que os**  
3770 **órgãos ambientais seguem, quando é um tipo de estudo que você tem que fazer**  
3771 **para coisas semelhantes, o EIA tem uma complexidade obviamente maior, o RAS**  
3772 **é natural que seja de baixo impacto, então, ele tem que ter uma complexidade de**  
3773 **estudo pedido menor. E o RCA têm coisas diferentes que são pedidas, porque ele**  
3774 **é o aeroporto já em operação, por isso ele é diferente. Então, eu tenho a**  
3775 **impressão que nós entendendo essa lógica, fica mais fácil de olhar e de**  
3776 **compreender sem precisar entrar na minúcia e no detalhe, algumas coisas**  
3777 **estavam pedidas no RAS, que não tinham rebatimento do EIA, o que nós fizemos?**  
3778 **Transpusemos para o EIA que tem que ser o mais complexo, e diminuímos o grau**  
3779 **de complexidade do estudo, que é típico do RAS, outras coisas foram mudanças**  
3780 **simplesmente de redação para deixar a salvaguarda bem explicada e bem clara.**  
3781 **Então, acho que se olhamos o começo fica fácil de vocês entenderem a**  
3782 **metodologia, e, depois, nós podemos tentar uma aprovação mais em bloco,**  
3783 **porque, enfim, eles são mais de vinte páginas nessa tabelinha.**  
3784  
3785  
3786 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3787 **Vamos ler o EIA? Anexo 1 - Esse anexo apresenta conteúdo mínimo para a**  
3788 **elaboração do estudo de impacto ambiental que integra o procedimento ordinário**  
3789 **para licenciamento ambiental de aeroportos regionais não enquadrados como de**  
3790 **baixo potencial de impacto ambiental nos termos dos incisos do Art. 3º da**  
3791 **Resolução, e que remetam aos procedimentos disciplinares da Resolução 237 ou**  
3792 **997, que o potencial de impacto ambiental, que o caracteriza como de alto impacto**  
3793 **ambiental. Tudo bem, isso é explicativo. Os estudos a serem realizados devem se**  
3794 **basear em informações levantadas acerca dos fatores ambientais da área de**  
3795 **influência, que deverá ser delimitada, devem ser levantados e avaliados.**  
3796 **Área de influência que deverá ser delimitada, devem-se ser levantados e**  
3797 **avaliados, os impactos ambientais relativos as etapas do projeto, planejamento,**  
3798 **implantação e operação, e propostas, medidas mitigadoras e programas de**

85

3844  
3845 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – O**  
3846 **problema está no RAS, e não no EIA, não no estudo ambiental.**  
3847  
3848  
3849 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Essa é a diferença entre um e outro.**  
3850 **Porque nós fomos fazer uma leitura total, aí, foi proposto que era melhor apontar**  
3851 **só os pontos que são diferentes, ou que tenha alguma coisa que tenhamos que**  
3852 **discutir, então, esses pontos estão não estão no EIA, esses pontos estão na**  
3853 **comparação entre o EIA, o RAS e o RCA, então, um deles é exatamente que no**  
3854 **EIA, você tem a definição de área de influência direta, e área de influência indireta.**  
3855 **No RCA, você só põe área de influência direta, é a mesma definição, é isso,**  
3856 **Mariana? E, no RCA, também é definido área de influência direta. Entendeu,**  
3857 **Deusará?**  
3858  
3859  
3860 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3861 **Entendi, eu só estou querendo saber, tem o padrão de avaliação, nós vamos**  
3862 **pegar quando tiver vermelho, nós paramos para ver o que está em um, não está**  
3863 **no outro, explica, e vamos fechando os três ao mesmo tempo. É isso?**  
3864  
3865  
3866 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – É melhor.**  
3867  
3868  
3869 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – E**  
3870 **aquele monte de coisa tachado, que já passou?**  
3871  
3872  
3873 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Aquilo ali é só texto escrito, só correção**  
3874 **de texto. Podemos ler.**  
3875  
3876  
3877 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Ou**  
3878 **segue todas as vermelhas igual o Deusará está falando, ou não segue.**  
3879  
3880  
3881 **A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Estava falando que eu ia ler EIA, o EIA,**  
3882 **você vê que não tem vermelho, tem pouquíssimo. Vamos fechar por tópico assim,**  
3883 **que, aí, eu acho que vai.**  
3884  
3885  
3886 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –**  
3887 **Nós estamos aqui há vinte minutos para definir como ler o negócio, mas não**  
3888 **chamou o vermelho? O vermelho é que tem que ter atenção.**

87

3889  
3890  
3891 A SR<sup>a</sup>. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Então, Deusdará, vai lendo o vermelho  
3892 do EIA todo.  
3893  
3894  
3895 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Até  
3896 agora não apareceu nenhum vermelho. Área de influência direta é aquela  
3897 potencialmente ameaçada pelos impactos diretos oriundos de intervenções no  
3898 aeroporto regional e 'superalimentação', deve considerar as demandas dos  
3899 empreendimentos para serviços e equipamentos públicos e as características  
3900 urbanas regionais, para os meios físicos e bióticos, sua delimitação deverá  
3901 considerar o entorno de até 20 quilômetros de raio, a partir do centro geométrico  
3902 do aeroporto em consonância com a Resolução Conama N° 004, que estabelece  
3903 as áreas de segurança aeroportuárias. Qual é o problema? Só acrescentou? O  
3904 outro vermelho lá é telefone, ao invés de fone, telefone.  
3905  
3906  
3907 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Só em relação a Resolução Conama,  
3908 não que esteja errada, tem essa Resolução mesmo, só que mais recentemente, a  
3909 Lei 12725 traz, a Lei que trata exatamente do controle da fauna na imediações de  
3910 aeródromo, ela traz a definição de áreas de segurança aeroportuária.  
3911  
3912  
3913 A SR<sup>a</sup>. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Que é a  
3914 definição dessa Resolução Normativa.  
3915  
3916  
3917 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Isso, mas não é melhor trazer a  
3918 definição conforme a Lei? É a mesma, por isso que eu falei, não está errado, mas  
3919 hoje nós temos uma Lei que traz essa definição. Lei 12725, de 16 de outubro.  
3920  
3921  
3922 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
3923 Identificação da empresa, endereço completo, a RT da empresa, isso tudo já  
3924 existe, consagrado. Apresentar os objetivos das obras nos aeroportos regionais, e  
3925 síntese das suas justificativas técnicas econômicas e sócio ambiental, e relacionar  
3926 o aeroporto ao cenário regional e sua importância, apresentar o valor total do  
3927 investimento, está em vermelho.

3930  
3931 A SR<sup>a</sup>. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Isso é porque esse tópico estava no RAS,  
3932 e não estava na parte de estudo ambiental, e, isso é importante para a  
3933 compensação ambiental, se for um EIA, então, nós tiramos do RAS e colocamos  
3934 na parte de estudo ambiental.

3979 A SR<sup>a</sup>. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Vai estar lá em impactos, aqui, você está  
3980 caracterizando o aeroporto, e dizendo que você vai indicar as ações necessárias  
3981 que vão ser feitas no ambiente natural, para que tenha a operação e manutenção  
3982 do aeroporto, se você tirar isso, você vai ver: indicar as ações necessárias para  
3983 operação e manutenção do aeroporto, as ações necessárias para a operação,  
3984 você vai ter desde regras da ANAC, que, você vai ter que seguir.  
3985  
3986  
3987 A SR<sup>a</sup>. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu entendi, mas é que eu  
3988 acho que faz parte do entendimento do órgão licenciador do que acontece no  
3989 empreendimento, senão ele não consegue associar os impactos depois, eu  
3990 entendi a sua preocupação no nível de detalhe que isso pode chegar.

3992  
3993 A SR<sup>a</sup>. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Mas está aqui, eu acho, está aqui no  
3994 início, caracterização do aeroporto, aí, fala a descrição técnica do projeto todo, a  
3995 implantação do projeto, e, agora, está operação e manutenção. Como que você  
3996 opera um aeroporto? É detalhe técnico de operação do aeroporto. Entendeu? Mas  
3997 também isso aqui não invalida. Se quiser definir a operação toda, como faz, como  
3998 que não faz, as ações necessárias para operar um aeroporto.

4000  
4001 A SR<sup>a</sup>. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu entendo que não precisa  
4002 de um grau de detalhamento do tipo de regras de segurança, etc., mas eu acho  
4003 que precisa de um nível mínimo de informação para o órgão ambiental entender o  
4004 que acontece lá. Vou dar um exemplo, que pode ser esdrúxulo, mas tem uma  
4005 operação de movimentação de combustível dentro do aeroporto por exemplo, não  
4006 sei como é feito esse abastecimento, não é no ambiente natural, e pode causar  
4007 um impacto durante a operação, isso pode ter uma relação lá na frente. Então,  
4008 acho que os aspectos principais da operação, mesmo que sejam relacionados ao  
4009 empreendimento, a operação de dentro do sítio, talvez precisem ser consideradas.  
4010 O que eu estou dizendo é que podem ter situações que excluímos remetendo  
4011 apenas ao ambiente natural.

4012  
4013  
4014 A SR<sup>a</sup>. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – E pode ficar muito grande se colocar  
4015 operação e manutenção, aí, talvez a SAC pudesse nos ajudar.

4016  
4017  
4018 A SR<sup>a</sup>. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – É que estamos precisando  
4019 de uma ajuda da SAC. Nós estamos discutindo aqui com relação à caracterização  
4020 do empreendimento em relação a operação e manutenção, existe uma previsão  
4021 no estudo ambiental de indicar as ações necessárias para operação e  
4022 manutenção do aeroporto, a proposta que veio do Ibama, se eu não estou  
4023 enganada, é de restringir essas ações necessárias no ambiente natural para

3934  
3935  
3936 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
3937 Certo, na verdade é isso mesmo. Não tem mais nada vermelho. Considerar...  
3938  
3939  
3940 A SR<sup>a</sup>. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Depois de caracterização, vem a parte  
3941 de descrição técnica do projeto, não tem nada.  
3942  
3943  
3944 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Já  
3945 passei disso. Considerar os riscos construtivos e possibilidade, probabilidade de  
3946 sinistros, a questão das doenças tropicais a luz das orientações da FUNASA, e  
3947 especificar as ações de controle.  
3948  
3949  
3950 A SR<sup>a</sup>. MARIANA VIDAL (Abema/BA) – Gente, a questão de risco construtivo e  
3951 probabilidade de sinistro, não é que ela foi tirada do estudo, ela só foi considerada  
3952 na parte de classificação de tipos de acidentes, e nesse tópico ela estava  
3953 misturada com doença, que é uma coisa que não tem a ver, e, aí, a parte de risco  
3954 é assim, ela foi riscada dali, mas ela está dentro da parte de acidentes.  
3955  
3956  
3957 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
3958 Perfeito. 2.3 - Indicar as ações necessárias no ambiente natural para operação e  
3959 manutenção do aeroporto. Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis,  
3960 que possam apresentar consequências ao meio ambiente.  
3961  
3962  
3963 A SR<sup>a</sup>. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Porque só as ações  
3964 necessárias no ambiente natural para operação e manutenção?  
3965  
3966  
3967 A SR<sup>a</sup>. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Porque não seriam as ações de  
3968 operação e manutenção de todo o aeroporto, senão você terá que saber todas as  
3969 regras de aviação, etc. Aqui são as ações necessárias que vão entrar no ambiente  
3970 natural, vai ter uma caracterização.  
3971  
3972  
3973 A SR<sup>a</sup>. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu estou dentro do tópico de  
3974 caracterização do empreendimento, provavelmente eu vou ter impactos na fase de  
3975 operação do empreendimento, que podem decorrer de atividades da operação do  
3976 empreendimento, não só da implantação.  
3977  
3978

4024 operação e manutenção do aeroporto, eu fiquei com dúvida do porquê restringir o  
4025 ambiente natural, e o que Andrea colocou, é que existem ações dentro da  
4026 operação e manutenção do aeroporto que não interessam para nós do ponto de  
4027 vista de impacto ambiental, mesmo durante a operação, e eu ponderei que por  
4028 outro lado podem existir operações dentro do aeroporto, que não impliquem  
4029 diretamente numa ação no ambiente natural, mas que possam ter um impacto  
4030 ambiental, e, aí, queríamos tentar entender um pouco qual é o grau de  
4031 detalhamento que precisa ser colocado na descrição dessa operação.  
4032  
4033  
4034 O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR) – Quando você coloca no ambiente natural  
4035 você está afinando mais onde vai ser o impacto direcionado e o que realmente  
4036 interessa no estudo ambiental. Eu acho que a intenção da proposta foi essa, da  
4037 alteração, para você focar efetivamente no que interessa, seria o estudo ambiental  
4038 dos impactos ambientais causados pelo empreendimento, pelo aeroporto.  
4039  
4040  
4041 A SR<sup>a</sup>. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Vou falar de novo, não sei se  
4042 vocês ouviram, um exemplo que veio à cabeça que não sei se é pertinente ou não,  
4043 mas eu posso ter numa situação de abastecimento das aeronaves um  
4044 vazamento de combustível, por exemplo. O abastecimento das aeronaves é uma  
4045 atividade da operação do aeroporto, que não estou considerando na implantação  
4046 e que não tem uma ação no ambiente natural, e que pode gerar para mim um  
4047 impacto que eu vou avaliar lá na frente.

4048  
4049  
4050 O SR. PAULO AFONSO (SAC/PR) – Quando nós formulamos essa proposta de  
4051 termo de referência era contemplar realmente operação do aeroporto, inclusive  
4052 como já vai ter algum nível de detalhamento da devolução do projeto, fazer um  
4053 realmente disso, até a questão de caixa separadora de óleo, que vai algumas...  
4054  
4055  
4056 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4057 Paula, nós temos uma sugestão que eu acho que atende a sua preocupação.

4058  
4059  
4060 A SR<sup>a</sup>. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Entendi a sua apropriação, porque às  
4061 vezes a operação pode não implicar em algum tipo de atividade no ambiente  
4062 natural, de repente se tirássemos o ambiente natural e colocasse entre vírgula que  
4063 sejam pertinentes ao licenciamento ambiental, e acho que de repente cobre a  
4064 questão da avaliação de impacto.  
4065

4066  
4067 A SR<sup>a</sup>. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – De acordo.



4069  
4070 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Por  
4071 favor, pega a redação aí. Valor do investimento já está no próximo, considerar o  
4072 valor do investimento, identificar e classificar os tipos de acidente previstos, aqui  
4073 você tinha explicado, que possam apresentar consequências ao meio ambiente.  
4074 Perfeito, desce. 4: diagnóstico ambiental. Ok, não é? Diagnóstico ambiental, está  
4075 tudo tachado é porque não faz sentido ter aí no EIA? Quem me explica isso? É a  
4076 nova redação. Ok. Essa de baixo? O estudo deve apresentar em texto mapas e  
4077 plantas, quando pertinentes, a localização aeroporto indicando delimitação  
4078 cartográfica das áreas de influência com localização Do município ou Estado, e  
4079 com Municípios limítrofes, ressaltando a localização de unidades de conservação,  
4080 e as respectivas zonas de amortecimento, áreas demarcadas, protegidas por lei,  
4081 terras indígenas, territórios quilombolas, projetos de assentamento, e outras  
4082 comunidades tradicionais e áreas para conservação da biodiversidade. Tudo bem.  
4083 Então, pode tocar, meio físico já existia, geologia, recursos naturais, recursos  
4084 hídricos, principais corpos hídricos que esse é o termo que está sendo utilizado.  
4085 Por favor, Mariana explica isso para nós.  
4086  
4087  
4088 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – A memória está fresca nisso. Foi tirado o  
4089 afim de subsidiar o projeto executivo porque o levantamento dessas informações,  
4090 no olhar do órgão ambiental não é para subsidiar o projeto executivo é para  
4091 subsidiar o licenciamento ambiental. Então, foi por isso que tiramos.  
4092  
4093  
4094 O SR. ANDRÉ (SAC/PR) – Nós colocamos para subsidiar o desenvolvimento do  
4095 Projeto Executivo, porque podem haver fatores restritivos ambientais que  
4096 impactam ou que têm que alterar o Projeto Executivo. Nós não podemos iniciar um  
4097 Projeto Executivo, até por orientação do TCU, e ter o risco de danar o erário e ter  
4098 que refazer o projeto. É por isso que fomos cautelosos nesse sentido de subsidiar  
4099 o desenvolvimento do Projeto Executivo.  
4100  
4101  
4102 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu  
4103 concordo com o André, mas essa é uma preocupação que tem que ter no órgão,  
4104 não necessariamente no termo de referência do órgão ambiental. Eu concordo  
4105 com a sua preocupação, mas o órgão tem que tomar talvez essa precaução.  
4106  
4107  
4108 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4109 Sua com quem vai contratar o projeto.  
4110  
4111  
4112 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Senão você pensa que todo mundo vai  
4113 ter que olhar isso aqui e avaliar o seu projeto Executivo. É isso que vocês

92

4114 querem? O órgão ambiental avaliar o seu Projeto Executivo, dizer se está bom ou  
4115 ruim?  
4116  
4117  
4118 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4119 Nem tem essa prerrogativa.  
4120  
4121  
4122 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Por isso que tirou.  
4123  
4124  
4125 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – É  
4126 isso aí, falta, está o k. a emissão de ruídos fica no RAS. O texto está sobrando,  
4127 então, cortamos logo. É isso? Taxa. Meio biótico. Caracterizar os ecossistemas  
4128 aquáticos e terrestres na área de influência direta, foi aquele conceito que nós  
4129 colocamos. Perfeito. Biodiversidade formalmente definida nas áreas e influência  
4130 do empreendimento, estamos chamando o aeroporto, mas tudo bem. Aeroporto  
4131 regional.  
4132  
4133  
4134 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Nesse ponto aí tem uma contribuição aí  
4135 do Marcelo Marcelino, que ele deixou comigo. No meio biótico. No final desse  
4136 outro parágrafo, no descrever. Então, a contribuição do Marcelo Marcelino é  
4137 conservação, espera lá... Onde está lá em B.  
4138  
4139  
4140 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4141 Conservação da biodiversidade formalmente definida nas áreas de influência?  
4142  
4143  
4144 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Onde está endêmicas. No item 4.2,  
4145 caracterizar... Começa lá caracterizar, depois o segundo parágrafo descrever,  
4146 mais para baixo, então.  
4147  
4148  
4149 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4150 Você está com a versão que não foi modificada, não foi sintetizada pelas meninas.  
4151 Você está lendo o quê, Jorge? Você está com essa tabela na mão? Não. Você  
4152 está com aquele anexo corrido. O Marcelino fez a observação no corrido. Posso  
4153 adiantando enquanto vocês procuram? Pode ir descendo, por gentileza. *(Leitura*  
4154 *rápida, fora do microfone)*. Incluir caracterização da população faunística e sua  
4155 distribuição espacial e sazonal... E ou endêmicas e migratórias. Ok. Paulista...  
4156  
4157  
4158 *(Intervenções fora do microfone. Inaudível)*

93

4159  
4160  
4161 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Então, a  
4162 redação do que ele quer, olha só, é migratória e as potenciais espécies problema,  
4163 você pode digitar Henrique? Só para vermos. E as potenciais espécies problema,  
4164 conforme definido pela Resolução Conama 466/2014. O que é isso, é porque  
4165 essas são tem umas espécies problema que não são ameaçadas extinção, mas  
4166 são problemáticas para efeitos de aeroporto, vide urubu. Urubu é um exemplo  
4167 clássico. Barra 2015, 466/2015, na verdade. Vai por mim que estou certa.  
4168  
4169  
4170 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4171 Nós fizemos o entendimento que essa Resolução é plano de manejo, e nós  
4172 estamos falando de estudo de impacto ambiental. Faz sentido? Eu acho bacana.  
4173 O Marcelo bem lembrou desse detalhe aí, por quê? Fazendo-se esse diagnóstico  
4174 aí já desde a fase de estudo de impacto ambiental, do EIA/RIMA, lá para a frente  
4175 ao órgão ambiental já vai poder exigir o PBA relativo ao manejo dessas espécies  
4176 que vão conflitar com a operação do aeródromo.  
4177  
4178  
4179 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Na verdade,  
4180 Deusdará, desculpa, a preocupação do Ailton lá atrás, eu acho que agora ela fica  
4181 contemplada de uma maneira adequada, porque não são nem espécies  
4182 ameaçadas de extinção, nem raras, e nem nada, mas tem que ter uma  
4183 preocupação a mais com elas.  
4184  
4185  
4186 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Me lembrou as eólicas,  
4187 quando as eólicas dos aeroportos que falava em aves nocivas, quando daí foi  
4188 mudado, foi retirada a palavra nociva, nociva ao homem e não às aves. Então,  
4189 aqui também na redação que a Adriana leu fala em aves, elas não são problemas,  
4190 o problema é o homem que faz problema. E a Resolução do Conama fala em  
4191 aves, potenciais espécies problema? Eu não lembro. Então, eu vou voltar no  
4192 tempo e vou votar contra, porque naquela, já estou falando na outra. Eu não  
4193 lembro de ter... Eu me lembro de nociva.  
4194  
4195  
4196 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
4197 Tadeu tem razão.  
4198  
4199  
4200 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Eu estou propondo uma  
4201 outra...  
4202  
4203

94

4204 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4205 Você tem que ver se esse é o termo que está na Resolução, espécie problema.  
4206  
4207  
4208 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Eu me sinto desconfortável  
4209 em chamar espécie problema. Tudo bem, tudo bem Adriana, eu só estou pedindo  
4210 para que não incorramos no mesmo erro de classificar aves como foi classificado  
4211 de aves nocivas naquela e foi retirado. Então, agora e as potenciais espécies  
4212 conflitantes. De conflito com o empreendimento. Não é problema não, ainda mais  
4213 urubu que é...  
4214  
4215  
4216 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4217 Posso dar uma sugestão? Gente, espera um minutinho. Coloca lá nos termos do  
4218 art. 1º da Resolução, não fala espécie problema.  
4219  
4220  
4221 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Só um detalhe, a própria lei 12.725 ela  
4222 traz um conceito de espécie problema. A própria lei já traz.  
4223  
4224  
4225 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4226 Não vamos discutir isso não. Do ponto de vista simbólico, vamos atender o que o  
4227 Tadeu quer, vamos colocar o termo, o inciso que trata disso e some com esse  
4228 negócio de espécie problema, pelo amor de Deus. Conforme o inciso tal e tal.  
4229 Vamos tocar? O próximo é só para ficamos reforçando um conceito que é  
4230 realmente espécie problema. Vamos lá. Identificando com destaque da fauna  
4231 terrestre e seus respectivos habitats de importância sinérgica, invasora e  
4232 sinérgica, invasoras de risco epidemiológico, quem pode explicar? De caça?  
4233 Melhoria de redação.  
4234  
4235  
4236 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Entender o que é  
4237 sinérgica.  
4238  
4239  
4240 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Espécie relativa à caça.  
4241  
4242  
4243 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Contribuição do Instituto Chico Mendes,  
4244 logo após as migratórias e as potenciais espécies problema para operação do  
4245 aeródromo.  
4246  
4247

95

4248 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4249 Fala da 466 também?  
4250  
4251  
4252 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Exatamente. Essa é a colaboração do  
4253 ICMBio e tem mais uma ali, continua mais um pouco.  
4254  
4255  
4256 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4257 Copia lá de novo, ICMBio problema (Risos!).  
4258  
4259  
4260 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Só uma observação,  
4261 interessante, que essa definição seja sobre aves de interesse de caça porque  
4262 existem aeroportos que caçam esses animais, matam para não atrapalhar. E  
4263 ainda se fosse Urubu, mas não, eu acho que eles têm armas lá para matar.  
4264  
4265  
4266 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Ai continuando aí na proposta do  
4267 ICMBio, para as espécies problema identificar e descrever os focos de atração.  
4268  
4269  
4270 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4271 Nos os termos, conforme inciso tal, deverão ser apresentados mapas, com escala  
4272 apropriada, e... Fala aí Jorge.  
4273  
4274  
4275 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – E descrever os focos de atração.  
4276  
4277  
4278 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Presidente, lembra que  
4279 nós naquela anterior dos aeroportos, nas eólicas também, principalmente nas  
4280 eólicas que nós pedíamos, mas não coube um mecanismo que afugentasse as  
4281 aves com sinalização de luz ou de sonora, para evitar que o abate, ou a caça, o  
4282 que seja lá em aeroportos, ou... Não sei se cabe aqui agora.  
4283  
4284  
4285 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
4286 acho assim, no processo de licenciamento o estado pode pedir esse tipo de ação  
4287 mitigadora, ou preventiva, fazer algo que espante o bicho lá, espante as aves para  
4288 que ela não seja necessariamente, isso cabe. Isso cabe, e é possível ser  
4289 colocado, eu não sei se tem que colocar aqui no anexo, ou se já é um  
4290 procedimento que os Estados adotam.  
4291  
4292

96

4338  
4339 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – É um  
4340 exemplo, então tem que colocar é um exemplo, alguma coisa, ou nem citar,  
4341 porque disposição de resíduos tem várias formas. É só isso.  
4342  
4343  
4344 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – É  
4345 verdade.  
4346  
4347  
4348 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu nem  
4349 citaria.  
4350  
4351  
4352 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – É que nós  
4353 queremos dizer é que é ilegal ter um lixão? Ainda assim tem que ser considerado.  
4354 Essa é a preocupação, que é o pé na realidade.  
4355  
4356  
4357 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4358 Mas sinceramente, pega mal.  
4359  
4360  
4361 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Tudo bem.  
4362  
4363  
4364 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Então,  
4365 colocaria assim, disposições de resíduos legais e ilegais.  
4366  
4367  
4368 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não.  
4369  
4370  
4371 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Lixão  
4372 acho pior porque é um conceito técnico.  
4373  
4374  
4375 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Eu entendi,  
4376 só que eu não queria excluir a ideia.  
4377  
4378  
4379 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4380 Então coloca aterros sanitários e lixões.  
4381  
4382

98

4293 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Isso na  
4294 verdade que é o termo de referência para os estudos, aí depois isso é uma  
4295 medida que tem que ser instalado no processo de licenciamento. Agora, é uma  
4296 das possíveis ações de mitigação que vão ser tomadas dentro do processo de  
4297 licenciamento, mas o termo de referência não vai falar assim, você vai tomar tal e  
4298 tal ação, senão, não precisaria do estudo.  
4299  
4300  
4301 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Eu temo que isso fique  
4302 para se possa ser feito, sempre fica assim, não, o licenciamento vai exigir, o órgão  
4303 estadual vai exigir. Eu lembro daí também que na época não tinha conhecimento,  
4304 é o tal de reflexo condicionado do Pavlov, que as aves que vivem, ave é fauna que  
4305 vivem ao entomo dos aeroportos, que elas passam a emitir esse som e essa luz e  
4306 passam a evitar a entrar no sítio do aeroporto. Então, existe uma possibilidade  
4307 muito maior de evitar que os profissionais do tiro dos aeroportos passem a perder  
4308 emprego.  
4309  
4310  
4311 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
4312 registro é válido, na eólica nós discutimos muito isso, eu tenho a impressão que  
4313 isso tem que ser levado para essa reunião da Abema que vai colocar os critérios,  
4314 que vai tentar padronizar junto aos Estados o que deve ser considerado no  
4315 processo de licenciamento, nós temos que levar essa consideração realmente de  
4316 você ter essa possibilidade de uma ação preventiva no processo. Beleza. Nós  
4317 vamos registrar e colocar isso aí. O próximo. Identificar aterros sanitários e  
4318 resíduos, ok. Próximo. AID, porque agora é Termo de Influência Direta. AID, está  
4319 ok. Redação.  
4320  
4321  
4322 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Só para entender a questão  
4323 das comunidades tradicionais na AID, se eu estou restringindo... Desculpa. Área  
4324 de Influência Direta. Desculpa.  
4325  
4326  
4327 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –  
4328 Deusdará, só um ponto. Quando fala na disposição de resíduos, o parêntese,  
4329 aterro sanitário, eu acho desnecessário o parêntese, ou senão porque teria que  
4330 colocar aterros controlados, aterros sanitários. Nós como Câmara Técnica  
4331 estamos falando de lixão. Então, teria que estar... Eu acho desnecessário o  
4332 parêntese.  
4333  
4334  
4335 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4336 Coloca vírgula.  
4337

4383  
4384 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Tira aterro  
4385 sanitário e coloca disposição de resíduo e todo mundo vai saber que aqui é o real.  
4386  
4387  
4388 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4389 Gente, presta a atenção.  
4390  
4391  
4392 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Questão de ordem. Eu  
4393 olhando aqui o anterior sobre uso e ocupação do solo, como o nosso amigo do  
4394 Ministério ele tem citado várias Resoluções, e agora citou, inclusive uma lei, que  
4395 era Resolução e passou a ser lei, eu acharia conveniente que lá no uso e  
4396 ocupação do solo fosse mencionado a 10.257 que é do Estatuto das Cidades e  
4397 que se fala de impacto de vizinhança e tal. Seria muito... Eu acho que é pertinente  
4398 a citação dessa lei que é inovadora, muitos Municípios evoluíram nessa questão, e  
4399 ali só fala em planos diretores. 10.257, que daí engloba o impacto de vizinhança e  
4400 as prefeituras só podem se tiver. 10.257/2001.  
4401  
4402  
4403 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Nós estamos no diagnóstico,  
4404 não sei se faz sentido citamos o estatuto da Cidade no diagnóstico, talvez tenha  
4405 que ser considerado nos termos de impacto de segurança, enfim, lá para o final.  
4406  
4407  
4408 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Depois de território,  
4409 Município envolvido, de acordo com...  
4410  
4411  
4412 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – De  
4413 acordo com tal. Aí não tem problema nenhum.  
4414  
4415  
4416 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Município envolvido, de  
4417 acordo com a lei 10257/2001.  
4418  
4419  
4420 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Deixa-me só tirar uma  
4421 dúvida, por que está sugerida a exclusão da identificação das ocorrências de  
4422 interceptação de reserva legal?  
4423  
4424  
4425 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4426 Está colocado em outro lugar.  
4427



97

99

4428 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Tudo bem, mas eu tinha  
4429 imaginado que tinha sido excluído.  
4430  
4431  
4432 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4433 Nada que está tachado é tirando, a maioria é trocando de lugar. Já vi doenças  
4434 sexualmente transmissíveis, eu vou procurar reserva legal.  
4435  
4436  
4437 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu tenho mais uma  
4438 sugestão, aí logo depois da questão dos resíduos que estávamos discutindo,  
4439 dentro do item 4.3, tem que ir com o texto mais para baixo, é o contrário. Aí, isso  
4440 já foi superado? A minha questão é outro ponto. Para mim sinceramente é  
4441 indiferente, eu entendi a posição das meninas, eu acho que é importante manter o  
4442 irregular, a observação é outro ponto. Eu queria sugerir que colocássemos depois  
4443 de caracterizar a infraestrutura e os serviços de saúde, equipamentos urbanos e  
4444 comunitários, para ter contemplado no estudo o levantamento de escolas e outros  
4445 tipos de equipamentos urbanos que são importantes do ponto de vista de impacto  
4446 de vizinhança, etc. Eu usei essa expressão que era o que estava lá no artigo lá na  
4447 frente quando fala da manifestação dos Municípios.  
4448  
4449  
4450 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Eu lembro que a Adriana  
4451 comentou na reunião anterior que a Zilda havia feito umas contribuições para  
4452 resíduos sólidos, não caberia agora citar a 12.305?  
4453  
4454  
4455 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – A Zilda  
4456 entrou em contato conosco e disse o seguinte, que depois de uma segunda leitura  
4457 ela achou que era completamente desnecessário, porque quando ela olhou mais  
4458 detidamente ela viu que tudo que já tinha está contemplado a questão de  
4459 resíduos. Colocar o número da lei, nós podemos porque estamos adotando essa  
4460 dinâmica, não tem problema, mas a questão é que ela tinha colocado planos e  
4461 programas no final. Isso é que ela viu que é desnecessário, a lei incluímos,  
4462 fazemos uma remissão à lei.  
4463  
4464  
4465 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Se a lei diz que trata sobre  
4466 lixões e aterros sanitários, é 12.305 de...  
4467  
4468  
4469 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4470 Lembrar de fazer remissão de 12.305, depois vê a data.  
4471  
4472

100

4517 Já fala da lei que o Tadeu chamou atenção, 12305/2010. A Zilda colocou e voltou.  
4518 Perfeito.  
4519  
4520  
4521 O SR. JORGE HIOSHIO HIODO (MMA) – Contribuição do Marcelo Marcelino, do  
4522 ICMBio no item 7, medidas e programas ambientais, na parte do texto ainda.  
4523 Deverão ser propostas, mais para baixo no texto, deverão ser propostos, aí tem e  
4524 operação do aeroporto. Ponto. Aí a sugestão do ICMBio, deverão ser apontadas  
4525 as espécies problema que necessitarão ser alvo de Plano de Manejo de Fauna em  
4526 Aeródromo, PMFA, nos termos da Resolução Conama 466/2014.  
4527  
4528  
4529 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A  
4530 sua preocupação é válida, estou preocupada é com esse negócio da espécie  
4531 problema. Tomei as dores do Tadeu. Dá uma redação falando da 466, tira essa  
4532 espécie problema.  
4533  
4534  
4535 A SRª. REGINA HELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Gente, está aqui, dentre  
4536 outros apresentar os seguintes planos e programas, colocar aí um plano, ou  
4537 qualquer coisa.  
4538  
4539  
4540 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4541 Nos termos da Resolução 466 de novo.  
4542  
4543  
4544 O SR. JORGE HIOSHIO HIODO (MMA) – Concorde com a Regina, pode tirar daí,  
4545 e colocar como um ponto dentro dos planos e programas. Eu concordo com o que  
4546 a Regina disse, dá para tirar toda essa proposta do ICMBio daí e colocar dentro de  
4547 um dos pontos ali embaixo dos planos e programas. Apaga esse em vermelho,  
4548 pode tirar daí, e colocar aí logo depois do último aí, Plano de Manejo de Fauna em  
4549 Aeródromo, PMFA.  
4550  
4551  
4552 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Só para completar no dele,  
4553 ave e fauna não seria mais...?  
4554  
4555  
4556 O SR. JORGE HIOSHIO HIODO (MMA) – Não só ave e fauna, o plano é só  
4557 manejo de fauna mesmo, porque não necessariamente ocorrem incidentes ou  
4558 conflitos somente com ave e fauna, e às vezes ocorre conflito com mastofauna  
4559 mesmo.  
4560  
4561

102

4473 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – E que os municípios não  
4474 cumpriram, pediram prazo.  
4475  
4476  
4477 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Então  
4478 Henrique, acho melhor você escrever agora.  
4479  
4480  
4481 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4482 Escreve logo, lembrar de fazer remissão à lei 12305.  
4483  
4484  
4485 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Eu preferia  
4486 que colocássemos como a Regina está falando, sanitários e lixões, nos termos...  
4487  
4488  
4489 A SRª. REGINA HELENA CRESPO GUALDA (MMA) – Tira lixão, nós tínhamos  
4490 colocado disposição de resíduos, tinha tirado aterro e lixões.  
4491  
4492  
4493 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Foi  
4494 colocado só como exemplo.  
4495  
4496  
4497 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Em algum  
4498 lugar aí nós vamos colocar nos termos, obedecendo os termos, em atendimento  
4499 aos termos da lei 12.305/2010.  
4500  
4501  
4502 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Aí  
4503 está tudo bem. Isso foi mudança de realocação. Deletou? Então, o que é lá?  
4504  
4505  
4506 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Porque na verdade aí falava em  
4507 qualificação do que é um dado primário e o que não é, na verdade essa definição  
4508 é diferente do que é o normal, estava dizendo que dado primário é aquele que tem  
4509 5 anos de... E aí nós deletamos. Poderão ser considerados como dados primários  
4510 informações provenientes de levantamentos com até 5, anos, isso na verdade não  
4511 é dado primário, é dado secundário, então foi isso que foi deletado.  
4512  
4513  
4514 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4515 Desce. Considerar no mínimo as seguintes interferências, esse já estava... Não é  
4516 nada novo. Reforma. Esse dos remanejados, não é isso? Eu estou vendo ali que

101

4562 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Passando para o outro, eu sugiro que  
4563 peguemos também a lógica de ir vendo a lógica do que foi tirado e o que foi  
4564 acrescentado no RAS. Então, a primeira parte que fala dessa parte conceitual, nós  
4565 só colocamos que o Relatório Anual Simplificado tem como objetivo oferecer  
4566 elementos para análise ambiental do empreendimento, ou atividade consideradas  
4567 de baixo potencial de impacto ambiental, nos termos do art. 3º dessa Resolução.  
4568 Então, eu vou colocar aqui, verificar, vou verificar, a minha proposta é que  
4569 verifiquemos a redação final. Verificamos na redação final. O RAS deve propiciar a  
4570 avaliação dos impactos ambientais causados nas fases de implantação e  
4571 operação do empreendimento e a definição de medidas mitigadoras e/ou  
4572 compensatórias para minimização ou eliminação dos impactos ambientais  
4573 negativos. Aí não tinha aqui uma definição que nós achamos importante colocar,  
4574 de área de influência direta, que é a mesma do EIA. Então, não precisa ler de  
4575 novo, que nós já vimos no EIA. Segue abaixo um roteiro do RAS que contempla o  
4576 conteúdo mínimo das infrações a serem consideradas na elaboração do relatório.  
4577 Cabe ressaltar que dependendo da complexidade do empreendimento, poderão  
4578 ser solicitadas informações complementares. Então, aquela primeira parte de  
4579 informações gerais é a mesma coisa, o número um inteiro, que é 1.1, 1.2, 1.3, 1.4.  
4580 Aí vem o segundo, caracterização do aeroporto, na caracterização do aeroporto  
4581 também fizemos uma mudança, essa parte inicial foi a caracterização do projeto  
4582 deve ser apresentada de forma a possibilitar sua compreensão, a compatibilidade  
4583 com as normas legais e sua adequação ambiental e conter no mínimo justificativa  
4584 do empreendimento com base na demanda a ser atendida, geração de emprego,  
4585 entre outras. Na versão anterior não tinha essa justificativa, nós achamos que  
4586 seria importante. O projeto conceitual já está de outra forma, depois o resto vem,  
4587 área total, via de acesso, descrição, nós tiramos essa parte de taxa de  
4588 impermeabilização do solo, prevista para ocupação da área porque de alguma  
4589 forma já veio no projeto, volume e classificação e destino final dos resíduos  
4590 gerados, depois ele tirou, porque ele tirou não sei por que, população e densidade  
4591 de ocupação, também está repetido porque já está lá embaixo, demanda a ser  
4592 gerada pelo empreendimento, canteiro de obras, produção de ruído, odor e  
4593 material, e valor total do investimento. O valor total do investimento não faz muito  
4594 sentido aqui porque ele na verdade ele é usado, para calcular a compensação que  
4595 é no EIA, não é RAIS. Então, tudo bem, André?  
4596  
4597  
4598 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Não lembro lá no EIA se  
4599 foi solicitado ou mencionado o AÍ.  
4600  
4601  
4602 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Avaliação de Impacto é no item parques  
4603 ambientais.  
4604  
4605

103

4606 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Aqui na justificativa do  
4607 empreendimento com base na demanda a ser atendida, geração de empregos  
4608 dentre outros, eu acho que caberia porque aqui está sendo visto apenas o lado  
4609 empresarial, mercantilista do empreendimento e não... A característica do projeto  
4610 eu acho que deveria constar essa avaliação. Só para eu concluir o raciocínio,  
4611 porque com o desenvolvimento do País, e porque São Paulo também fazendo  
4612 uma comparação é a cidade do mundo que mais tem aeroportos, helicópteros, e  
4613 tem helicópteros, é possível que os empreendimentos privados passem a crescer  
4614 de forma considerável e é preciso também a mesma coisa que conversamos nas  
4615 edículas, da possibilidade de muitas edículas ficarem numa mesma macrorregião, do  
4616 qual não passou nas edículas essa proposta, essa preocupação. Então, eu acho,  
4617 eu proponho aqui nas justificativas de que dentre outros, alguma avaliação de  
4618 impacto ambiental, antes, porque daí para o empreendedor, o Estado se tiver esse  
4619 estudo não precisa gastar com EIA/RIMA.

4620  
4621  
4622 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Tadeu, tem o item 5 inteiro de avaliação  
4623 de impacto. Vamos chegar lá. Aqui nós estamos aqui.

4624  
4625  
4626 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Item 5,  
4627 avaliação de impactos ambientais, é um capítulo inteiro. Mas está no item 5.

4628  
4629  
4630 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Nós estamos só falando da  
4631 caracterização do aeroporto, só para chegarmos lá. Então, na verdade no EIA nós  
4632 separamos em sub tópicos, aqui estão todos juntos. Então, do valor total do  
4633 investimento, seguindo, indicar as ações necessárias ao ambiente natural, quer  
4634 dizer, tira do mesmo jeito, copia da forma como estava o outro. Necessários,  
4635 pertinentes do licenciamento ambiental para operação e manutenção do  
4636 aeroporto, movimentação de área, número de pessoas e decolagens, estimar o  
4637 quantitativo de pessoal envolvido, restrições de uso da área de segurança  
4638 aeroportuária, acessos permanentes, identificar e classificar os tipos de acidentes  
4639 possíveis que possam apresentar consequências ao meio ambiente. Então, esse  
4640 dentre outros, essa caracterização do empreendimento. Depois o terceiro tópico é  
4641 estudos de alternativas locais, tecnológicas e construtivas, é igualzinho do  
4642 EIA, são dois parágrafos igual do EIA. E o item 4, diagnóstico ambiental, lembra  
4643 que antes era caracterização do aeroporto, agora é diagnóstico ambiental, não  
4644 tem nenhuma coisa, só que a descrição geral da área do empreendimento, tem  
4645 que mudar para AID. Então, documentar por meio de fotografias atualizadas,  
4646 legendadas e datadas, coordenadas geográficas dos limites da área, condições e  
4647 características de acesso de tráfego, e tirando essas informações de bacia  
4648 hidrográfica porque colocamos no local correto, toda essa parte aqui.

4649  
4650

104

4696  
4697  
4698 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Está no meio físico. Abordar aspectos do  
4699 meio físico na AID incluindo clima, condições meteorológicas e qualidade do ar,  
4700 geologia, geomorfologia e geotecnia do solo, recursos hídricos

4701  
4702  
4703 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Gostaria de fazer uma  
4704 sugestão aqui. Eu acho que aqui cabe também a lei 9.433 sobre gerenciamento, a  
4705 Lei Nacional de Recursos Hídricos. Eu acho que caberia porque ela diz tudo sobre  
4706 essa proteção de nascentes e principalmente de nascentes, de aquíferos, de  
4707 lençóis freáticos e assim por diante. Como as áreas de aeroportos são muitos  
4708 grandes eu acho que cabe bem citar aqui a lei para que também os Comitês de  
4709 Bacia sejam consultados. De repente vão fazer um aeroporto próximo de uma  
4710 área que é nascentes, é importante ter a citação a lei 9433 porque daí os Comitês  
4711 de Bacia que tenham disciplina de uso da água possam ser envolvidos nesse  
4712 empreendimento, emitir opinião, parecer, a água é uma questão que não precisa  
4713 ficar aqui dizendo que falta água no planeta.

4714  
4715  
4716 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – É verdade. Esse negócio da água é  
4717 muito importante, Tadeu, mas nessa questão de você interferir no uso da água, se  
4718 tiver uma interferência no uso da água, de qualquer forma o empreendedor, o  
4719 responsável, quem tiver estudando vai ter que pedir outorga de água, ele não vai  
4720 poder fazer sem outorga de água, se tiver interferência na água ele vai ter que  
4721 pedir outorga de água.

4722  
4723  
4724 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Ele vai pedir só se for usar  
4725 água, ele não vai usar água, ele pode comprometer nascentes, não estou dizendo  
4726 que ele vai usar água, a água se ele for usar ele vai ter que pagar para a  
4727 companhia. Se a Lei de Recursos Hídricos existe para isso...

4728  
4729  
4730 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não tem  
4731 problema, olha só, eu tenho uma redação aqui. Olha...

4732  
4733  
4734 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A  
4735 lei não tem que ser cumprida independente do lugar que tiver no anexo?

4736  
4737  
4738 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Seriam  
4739 áreas alagáveis, obedecendo aos termos da lei. Nos termos da lei número  
4740 9433/1997.

105

4651 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Para  
4652 ficar mais fácil de acompanhar os prelinhos é melhor nem ler.

4653  
4654

4655 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Não estou lendo os prelinhos, só estou  
4656 lendo os que vão entrar no vermelho. Porque nós organizamos meio biótico e  
4657 meio físico, do mesmo jeito que no EIA está diagnóstico ambiental meio físico e  
4658 meio biótico. Então, nós demos uma redação única.

4659  
4660  
4661 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Só por uma questão de uniformizar, aí  
4662 nessa parte de caracterização, a hora que começa os tópicos, fala lá coordenada  
4663 geográfica, aí está fazendo referência ao sistema de referência, ao TM, só  
4664 lembrando que lá atrás no item 1.4 está se falando de coordenadas geográficas  
4665 latitude longitude. Então, tem que padronizar. Porque lembrando que hoje é o  
4666 Sigs 2000. 1.4, tanto do EIA/RIMA quanto do RAS fala em latitude e longitude.

4667  
4668  
4669 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Qual é a sua proposta, Jorge? Que  
4670 nivele pelo latitude e longitude ou UTM? Então, vamos lá, coordenadas  
4671 geográficas, dá a redação, nós precisamos aqui da redação. Então, toda aquela  
4672 outra parte que está em vermelho e tachado, nós agrupamos em dois pontos:  
4673 meio físico, abordar aspectos do meio físico na AID incluindo clima, condições  
4674 meteorológicas e qualidade do ar, geologia, geomorfologia e geotecnia do solo,  
4675 recursos hídricos, corpos d'água, seus usos, nascentes áreas alagáveis,  
4676 suscetibilidade a fenômenos do meio físico, inundação, erosão, escorregamentos,  
4677 subsidência, colapso e recalque e passivos ambientais. E no meio biótico  
4678 apresentar as características da vegetação, bem como da fauna associadas aos  
4679 ecossistemas, terrestres e aquáticos da AID. Apresentar os quantitativos e  
4680 características da vegetação a ser suprimida e mapa da cobertura vegetal da AID,  
4681 considerando a filofisionomias existentes. Nós agrupamos tudo num texto. Virou  
4682 texto. Como lá em cima está entre outros, não tem tanto problema.

4683  
4684  
4685 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Só para eu entender aqui,  
4686 por que foram retirados esses das condições e características do acesso que  
4687 falam sobre bacias hidrográficas?

4688  
4689  
4690 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Foi colocado assim, recursos hídricos,  
4691 entre parênteses hídricos, corpos d'água, seus usos, nascentes áreas alagáveis.

4692  
4693  
4694 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Onde está recursos  
4695 hídricos?

105



4741  
4742  
4743 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Meio socioeconômico, não tinha  
4744 nenhuma referência no texto.

4745  
4746  
4747 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4748 Jorge, proposta do ICMBIO, você virou porta-voz do ICMBIO? O Marcelo Marcelino  
4749 está com um porta-voz altamente qualificado.

4750  
4751  
4752 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Marcelo Marcelino deixou essa  
4753 incumbência aí para mim. Aí no meio biótico, apresentar quantitativo, que ele tinha  
4754 colocado naquela redação anterior que está em tópicos, mas aí está em texto  
4755 corrido, então, aí no meio biótico, identificar eventuais conflitos com a fauna na  
4756 fase de operação.

4757  
4758  
4759 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4760 Apresentar as características da vegetação, bem como fauna associada, AID.  
4761 Solo, apresentar as características e tal. Mais um tópico, identificar potenciais  
4762 conflitos com a fauna na fase de operação. Ok.

4763  
4764  
4765 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Então, meio socioeconômico não  
4766 aparecia, e nós pegamos um texto e fizemos. Meio socioeconômico, descrever a  
4767 infraestrutura existente, vias de acesso, rodovias, ferrovias, sistemas produtivos e  
4768 outros e as principais atividades econômicas na AID do sítio aeroportuário.  
4769 Identificar e mapear a existência de povos e comunidades tradicionais, indígenas  
4770 e quilombolas na AID do empreendimento, e ocorrência de cavidades naturais,  
4771 subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica, sítios de interesse arqueológico,  
4772 histórico cultural com base nas informações iniciais disponíveis. O estudo do meio  
4773 socioeconômico deverá abordar também a caracterização populacional, aspectos  
4774 do uso e ocupação do solo e caracterização das condições de saúde e doença  
4775 endêmicas.

4776  
4777  
4778 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4779 Perfeito. Isso foi tirado da AS e passado para o RAS. Então, essa redação já é  
4780 conhecida.

4781  
4782  
4783 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Aí vem identificação e avaliação dos  
4784 impactos ambientais, que não mudou nada. O sexto, prognóstico ambiental que

107

4785 também não mudou nada. 7: medidas e programas ambientais que também não  
4786 mudou nada.  
4787  
4788  
4789 **O SR. JORGE HIOSHIO HIODO (MMA)** – Jorge não, isso aqui é do Marcelo  
4790 Marcelino. Fora essa aqui tem mais duas, mais umas duas ou três anotações do  
4791 Marcelo Marcelino. Deixa eu ver aqui como que ficou no item 7, após o ponto final  
4792 novamente a questão das espécies problema. Concordo que foi precisismo do  
4793 Marcelo.  
4794  
4795  
4796 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4797 Isso não foi acatado. Próximo.  
4798  
4799  
4800 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – RSA, primeiro parágrafo está ok, não  
4801 teve nada. Diagnóstico, fatores ambientais na sua área de influência, AIB, é a  
4802 mesma do EIA e do RAS, depois informações ao telefone, está tudo igual. Dois,  
4803 caracterização do aeroporto.  
4804  
4805  
4806 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4807 Regularização com autorização do aeroporto. Precisa especificar na Resolução? É  
4808 uma dúvida que vocês entraram em crise de madrugada. O que é? Vamos lá.  
4809  
4810  
4811 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – A  
4812 madrugada foi intensa. A questão é assim, isso não está claro no texto da  
4813 Resolução. Regularização com a ampliação de aeroporto é sempre RCA? Essa é  
4814 a questão. Você um aeroporto existente, o impacto está lá, só que na hora que for  
4815 regularizado a SAC sempre nos diz que deve precisar fazer uma ampliação,  
4816 isso não está claro de que tem que especificar na Resolução que é sempre RCA.  
4817 E será sempre RCA? Essa é outra dúvida, qualquer coisa não é para ser colocada  
4818 aqui, é para ser feita a remissão, se precisar, na Resolução. Porque na hora que  
4819 estávamos trabalhando isso, nos pareceu a dúvida.  
4820  
4821  
4822 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4823 Gente, todo mundo entendeu?  
4824  
4825  
4826 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma)** – Lembra quando nós  
4827 estávamos naquela discussão dos novos, existentes que a Mariana colocou? Eu  
4828 acho que o motivo pelo é importante ficar a questão dos existentes lá é que, eu  
4829 pela leitura da Resolução tinha entendido que a regularização com ampliação

108

4875 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Que ali fala  
4876 ampliação, construção, tudo precisa de licenciamento, uma ampliação, lógico, se é  
4877 uma ampliação, é um banheiro, dois banheiros, isso vai ser inexigível. Então, o  
4878 próprio critério do porte vai jogar isso para uma ilegibilidade, alguma coisa do tipo.  
4879 Agora, se é uma ampliação outra pista, é uma licença de instalação, que ele vai  
4880 fazer vai fazer uma instalação, isso já é grama algo mais ou menos consagrado  
4881 com os órgãos, a ampliação é por meio de uma licença de instalação.  
4882  
4883  
4884 **O SR. PAULO AFONSO (Secretaria de Aviação Civil)** – Se for só o banheiro?  
4885 Como fica? Ai cada Estado de novo escolhe se é ou não é.  
4886  
4887  
4888 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – No enquadramento  
4889 do corte isso pode ser levado até como inexigível.  
4890  
4891  
4892 **O SR. PAULO AFONSO (Secretaria de Aviação Civil)** – Mas aí o Estados tal  
4893 acha que é, o Estado Y acha que não é. Voltamos ao problema de sempre.  
4894  
4895  
4896 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4897 Esse problema seu da discricionariedade ele não vai ser resolvido com isso aí  
4898 não, isso é aquela questão que eu te falei, nós vamos ter um jeito de padronizar  
4899 esses critérios. Aqui a questão é a seguinte, se uma ampliação ela pode ser  
4900 regularizada via AS, se pode, deixar isso claro.  
4901  
4902  
4903 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma)** – Se não alterou e eu me perdi  
4904 porque estou com o impresso do texto antigo, tem um § 2º no art. 6º que diz o  
4905 seguinte: as obras de melhoria ou ampliação de aeroportos regionais. Será que  
4906 ele ainda está aí? Estou com a versão antiga. A redação original tinha um § 2º no  
4907 art. 6º que dizia assim: as obras de melhoria ou de ampliação de aeroportos  
4908 regionais consideradas de baixo potencial de impacto poderão ser autorizadas no  
4909 curso do procedimento de licenciamento ambiental corretivo. Então, eu acho que  
4910 isso precisa voltar.  
4911  
4912  
4913 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4914 Isso foi superado, não tem licença corretiva.  
4915  
4916  
4917 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma)** – Então, mas o que nós  
4918 tiramos foi o corretivo, mas podemos deixar no âmbito da regularização, alguma  
4919 coisa que seja de acordo com o que nós discutimos, mas acho que esse parágrafo

110

4830 pode ser feita também por meio do RCA, mas é importante fazer esses  
4831 enquadramentos de atividades novas dentro do aeroporto existentes que também  
4832 tem que ver se vai ser de baixo impacto, se não está em APP, se não está, mas  
4833 eu tinha entendido que continuaria sendo com RCA.  
4834  
4835  
4836 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4837 Está claro no texto que é RCA. Não está não?  
4838  
4839  
4840 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma)** – É que não cita ampliação.  
4841  
4842  
4843 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Essa minuta  
4844 não falou em momento algum de ampliação, e era importante que mencionasse  
4845 corretamente no texto da Resolução.  
4846  
4847  
4848 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Considera ampliação até fazer um  
4849 banheiro externo a mais.  
4850  
4851  
4852 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Ampliação não é só  
4853 colocar uma ampliação, ampliação tem que ter instalação, uma coisa é fazer um  
4854 banheiro a mais, outra coisa é ampliar, fazer uma pista a mais.  
4855  
4856  
4857 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma)** – Fazendo um paralelo com o  
4858 licenciamento de indústria, toda vez que você tem uma linha nova de um processo  
4859 produtivo é emitida uma nova licença. Vocês trabalham assim também, André?  
4860  
4861  
4862 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4863 Como é que vocês estão vendo essa questão? Por gentileza.  
4864  
4865  
4866 **O SR. ANDRÉ (SAC/PR)** – Eu acho que a questão da ampliação realmente pode  
4867 ter um impacto significativo, e às vezes seja demandado um licenciamento  
4868 específico. Eu acredito que dá para enquadrar até como um novo licenciamento.  
4869  
4870  
4871 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma)** – Eu acho que cabe ao órgão  
4872 licenciador isso de acordo com a ampliação que vai ser feita.  
4873  
4874

109

4920 com essa discussão de agora me parece ser importante, porque ele dá essa  
4921 prerrogativa de fazer o licenciamento junto com a regularização, mas não obriga,  
4922 se o órgão ambiental entender que precisa ser um outro licenciamento, pode ser  
4923 exigido um novo licenciamento.  
4924  
4925  
4926 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes)** –  
4927 Concordo com a Paula, a mesma redação no final você tira, no curso do processo  
4928 de licenciamento ambiental corretivo.  
4929  
4930  
4931 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4932 Nós não estamos discutindo texto, estamos discutindo termo de referência.  
4933  
4934  
4935 **O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes)** – mas no  
4936 termo de referência não tem alteração, é isso que a Adriana colocou, a dúvida  
4937 delas é em relação ao termo de referência não tinha correspondência no texto. O  
4938 termo de referência não tem no texto no texto. É esse o questionamento.  
4939  
4940  
4941 **O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB)** –  
4942 Então, no termo de referência tem a previsão de autorização com a ampliação de  
4943 aeroporto via RCA. É isso? no termo de referência tem isso?  
4944  
4945  
4946 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – Isso não faz sentido,  
4947 não faz sentido eu pegar um processo de LO para regularizar uma operação de  
4948 algo que nunca foi licenciado e colocar ali uma ampliação que deveria ser um  
4949 procedimento de LI, não faz o menor sentido, sendo o mesmo processo, mas é um  
4950 outro processo, não é naquele processo de regularização  
4951  
4952  
4953 **A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma)** – Você acha que em nenhuma  
4954 situação faz sentido, André? Porque se for uma pequena ampliação, você vai  
4955 fazer um novo processo de licenciamento para isso com que estudo? E aí nós não  
4956 temos o estudo aqui.  
4957  
4958  
4959 **O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ)** – O processo é para  
4960 regularizar a operação, se eu estou fazendo uma ampliação isso é uma licença de  
4961 instalação, gente.  
4962  
4963

111

4964 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – E qual é a licença que eu uso  
4965 para essa licença de instalação se for uma ampliação pequena?  
4966  
4967  
4968 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Tem que ver, pode  
4969 ser inclusive o diferente do simplificado, se for baixo impacto, o que não pode é  
4970 misturar duas coisas completamente diferentes, um é para regularizar a operação,  
4971 o outro é para ampliar a licença de instalação, duas coisas diferentes. Se for  
4972 pequeno nós podemos pensar no simplificado, no Rio seria uma LIO, seria uma  
4973 Licença de Instalação e Operação, nós podemos prever a LIO, podemos prever  
4974 um parágrafo no simplificado para LIO para esse caso.  
4975  
4976  
4977 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – No simplificado já tem licença única que  
4978 prevista.  
4979  
4980  
4981 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A única lá fala da  
4982 localização também, poderíamos criar um pegando instalação e operação por  
4983 baixo impacto. São coisas completamente diferentes.  
4984  
4985  
4986 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4987 Não vamos fazer elucubrações não porque não vamos avançar, poderia, vamos  
4988 ser pragmáticos. Primeiro vamos ao mérito, isso estava no termo de referência,  
4989 me ajudem aqui vocês que fizeram, está no termo de referência, por que está  
4990 dúvida? A dúvida é porque não tem um texto correspondente, ou se é dúvida se  
4991 RCA pode ser solução?  
4992  
4993  
4994 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – As duas coisas tanto que já  
4995 tivemos entendimentos diferentes aqui por não está escrito no texto.  
4996  
4997  
4998 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
4999 Qual é a dúvida? Porque de repente não existe problemas.  
5000  
5001  
5002 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – A dúvida é, a minha agora  
pelo menos é essa, se o aeroporto estiver em operação e ele vai para se  
regularizar e no momento dessa regularização ele tem a demanda de fazer uma  
ampliação, essa ampliação pode ser pequena, média ou grande, pode ser o  
banheiro, ou alguma alteração, com uma outra pista com impacto ambiental  
significativo, que instrumento o órgão licenciador, que estudo ele pede, e que  
instrumento ele usa para licenciar?

112

5054  
5055  
5056 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – E não necessariamente eu  
5057 preciso autorizar isso com a LO, André, eu estou entendendo o seu ponto, até  
5058 concordo na essência que não é uma licença de operação que autoriza uma  
5059 ampliação, uma instalação nova, mas resgatando de uma redação antiga para ver  
5060 se ela serve para nós ou não. Ele fala que poderão ser autorizadas no curso do  
5061 procedimento que era o licenciamento ambiental corretivo, regularização, para  
5062 continua a mesma coisa?  
5063  
5064  
(Intervenção fora do microfone. Inaudível)

5068 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas você concorda comigo  
5069 que podem ter casos em que uma ampliação pequena ensejar dois processos, um  
5070 com RCA e outro com... A minha preocupação, é que então nós vamos ter que ter  
5071 referência. Eu acho que o órgão ambiental é que tem que dizer isso.

5074 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Se essa ampliação  
5075 for insignificante, nem precisa de um licenciamento. Agora, se precisa de  
5076 licenciamento vai ter o processo.

5079 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
5080 só queria... Só queria que passássemos a olhar a Resolução como um todo,  
5081 porque no Rio... Nós não necessariamente no Rio, que é do Rio é correto. Então  
5082 assim, vamos tentar porque nós estamos num gargalo, que se passamos esse  
5083 gargalo, nós vamos passar três quartos da Resolução e vamos conseguir atingir  
5084 nosso horário. Preciso entender exatamente qual é a dúvida para poder propor  
5085 encaminhamento. A Paula está colocando, parece sensato, vou lá fazer uma  
5086 ampliação, pegar minha LI, mas no momento da LI quero fazer uma coisa lá,  
5087 quero fazer algo do pequeno ou grande, do banheiro a uma nova pista. O que ela  
5088 argumenta? Você está dizendo que seria uma nova licença, se não poderia ser  
5089 uma LI/LO?

5092 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Se for baixo  
5093 impacto... Seria minha sugestão fazer um procedimento simplificado.

5096 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – De  
5097 novo aquela história do critério, do Estado que vai definir.

5098

114

5009  
5010  
5011 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – O  
5012 termo de referência e nem texto está respondendo isso?  
5013  
5014

5015 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – O termo de referência dá a  
5016 entender que usa o RCA, e o texto anterior que nós tiramos, não por este motivo  
5017 previa a possibilidade de fazer tudo no mesmo processo.  
5018

5020 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5021 Pode ser por RCA? Que aí eu vou chegar na redação.  
5022  
5023

5024 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Ninguém, eu vou  
5025 falar pelo conhecimento que eu tenho do Estado do Rio, os Municípios do Rio e  
5026 em alguns Estados que eu conheço, ampliação é uma licença de instalação, você  
5027 não vai fazer uma ampliação e jogar isso numa licença de operação. Não faz  
5028 sentido porque uma ampliação vai ter o quê? Uma instalação.  
5029  
5030

5031 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Não é  
5032 só a questão do banheiro, nós temos situações que, na verdade a LO não é para  
5033 obra, mas que a LO, o fato de eu ter uma LO, por exemplo a Conama349 de  
5034 ferrovias e tal, ela permite que eu faça algumas atividades, inclusive de ampliação,  
5035 o fato de eu ter uma licença me permite, eu tenho que tirar uma LO para fazer e  
5036 tal, mas o fato de eu ter uma LO para uma ferrovia me permite fazer várias  
5037 atividades naquela ferrovia, mas são delimitadas as atividades que eu posso fazer.  
5038  
5039

5040 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Na definição das  
5041 Licenças, na 237 nós vamos ver que ampliação é por meio da licença de  
5042 instalação, licença de operação autorização operação do empreendimento, se  
5043 colocar isso cabe a instalação de uma pista ali com licença de operação.  
5044  
5045

5046 A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Só ver queria colocação do Matheus em  
5047 relação às obras de manutenção que têm obras de manutenção que podem  
5048 estar... Sim que estão dentro da atividade daquele empreendimento, como, por  
5049 exemplo, uma dragagem de um porto é uma obra de manutenção. Operação. Ele  
5050 está colocando uma coisa diferente, que foi o que a Paula colocou, na hora que eu  
5051 for me regularizar, eu tenho também algumas coisinhas para fazer e eu queria  
5052 fazer em um licenciamento só, é isso que Câmara Técnica tem que decidir, que foi  
5053 a dúvida levantada que não decidimos.

113



5099  
5100 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu  
5101 concordo com a Paula nesse caso, eu acho que a situação do Rio de Janeiro não  
5102 está desconsiderada dentro dessa situação, ela estaria contemplada nessa  
5103 situação.  
5104  
5105

5106 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5107 Não pega na semântica não, não vem não porque senão... Então, a licença única  
5108 não poderia existir. Teria que ser licença LP, LI, LO igual a única. Se for pela  
5109 palavra vai ter que ser assim. Não pega porque o termo implantação não pode ser  
5110 operação. Vamos pegar o fato que ela está colocando. Não é na verdade um fato  
5111 possível de acontecer?  
5112  
5113

5114 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Sim, o que é feito  
5115 normalmente?  
5116  
5117

5118 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Aí  
5119 você tem desconsiderar aquela licença lá, tirar nova licença... na ampliação.  
5120  
5121

5122 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – O que ela pediu?  
5123 Licença de operação para regularizar o empreendimento, é isso que está correto,  
5124 vou ampliar, a ampliação é uma instalação, ele vai ter que requerer uma licença  
5125 de instalação, o que eu complementei é: se for de baixo impacto ambiental nós  
5126 podemos contemplar isso no simplificado e autorizar instalação e operação  
5127 concomitantemente, para simplificar, mas via de regra uma instalação tem que  
5128 estar contemplada em algum lugar já que toda ampliação consiste numa  
5129 instalação. É isso.  
5130  
5131

5132 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5133 Jamais poderá ser por RCA?  
5134  
5135

5136 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Eu entendo que não.  
5137 Porque o RCA está relacionado à licença de operação e ampliação de uma de  
5138 instalação.  
5139  
5140

5141 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas o conteúdo...  
5142  
5143

115

5144 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Licença de instalação  
5145 que chamam o RCA.  
5146  
5147  
5148 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Eu concordo com a posição do Rio de  
5149 Janeiro porque é aquela história, existem ampliações e ampliações, nada impede  
5150 do processo de regularização, e o processo da ampliação tramitam  
5151 paralelamente, pode ser que o processo de ampliação seja tão simples que até a  
5152 licença de ampliação da alteração saia até antes da regularização, ou vice versa,  
5153 pode ser que seja uma pista de táxi, por exemplo, isso daí com certeza vai  
5154 demandar um estudo mais aprofundado. E aí a licença, essa licença dessa  
5155 ampliação com certeza pode, com certeza não, pode demorar muito mais do que a  
5156 regularização. Só essa ponderação.  
5157  
5158 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas é que eu acho que  
5159 existir a previsão das duas coisas não se emite uma licença de operação para  
5160 ampliação, mas que no mesmo processo avalia a mesma coisa. No RCA eu  
5161 estava olhando aqui, ele tem a previsão de diagnóstico, caracterização do  
5162 empreendimento, caracterização e avaliação dos impactos, você pode dentro do  
5163 RCA colocar os impactos referentes a essa ampliação que você está fazendo, e aí  
5164 o órgão emitir o documento que entender coerente, não necessariamente LO, nós  
5165 poderíamos tentar pensar numa forma de deixar isso a critério do órgão  
5166 licenciador sem ter que criar um terceiro, o quarto ou sei lá qual anexo aqui para  
5167 contemplar os casos de ampliação. Porque, para fazer um EIA para uma  
5168 ampliação, também no meu ponto de vista vai ter situações que não vai ser  
5169 razoável. Fazer o RCA e uma RAS para ampliação pode ser que não seja  
5170 razoável porque toda a parte de caracterização geral do empreendimento é a  
5171 mesma. Então, acho que nós estamos nos prendendo ao nome do estudo e a  
5172 amarração que isso está com a licença, mas do ponto de vista de conteúdo isso  
5173 pode ser apresentado num mesmo estudo.  
5174  
5175 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Nós chegamos num  
5176 ponto que temos consenso, se for isso não é LO, tem que ser outra coisa que não  
5177 LO, mas aí têm vários artigos que amarram RCA e LO, que a regularização é por  
5178 meio de licença de operação para apresentação de RCA e teria que reformular a  
5179 Resolução em vários pontos.  
5180  
5181 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – O art. 7  
5182 da Conama 349, ele fala, para mim ele é um pouco mais explícito do que  
5183 queremos colocar.  
5184  
5185  
5186  
5187  
5188

5234  
5235 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Só um detalhezinho no item 2.3, o  
5236 primeiro ponto fala da caracterização e quantificação dos resíduos, o segundo só  
5237 fala da vazão, então, acho que caberia colocar caracterização, porque teria que  
5238 caracterizar o efluente também, caracterização e vazão.  
5239  
5240 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –  
5241 Caracterização não precisa da vazão, então, caracterização só.  
5242  
5243  
5244 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – A caracterização... Está certo. Item 3  
5245 caracterização e diagnóstico ambiental, nós só tiramos subsidiar análise integrada,  
5246 multi, interdisciplinar, porque não cabe nesse caso. Foi andando, meio físico, aí no  
5247 meio físico nós colocamos a mesma redação que colocamos para o RAS, que  
5248 achamos mais completa, está mesma coisa do meio físico, e do meio biótico  
5249 também.  
5250  
5251 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Meio biótico, contribuição do Marcelo  
5252 Marcelino, do ICMBio, exatamente, o Marcelo pontuou aqui.  
5253  
5254 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5255 Espécie problema de novo?  
5256  
5257 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Exatamente. Risco de extinção e  
5258 potenciais espécies problemas. Essa é a contribuição do ICMBio.  
5259  
5260 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5261 Inciso VII do art. 01 da 466, já decorou. Agora, eu vou fazer uma campanha eu e  
5262 Tadeu para mudar essa questão de espécie problema. Não é lei não, essa é  
5263 Resolução 466 do Conama. Podemos tocar? Já achou?  
5264  
5265 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Meio socioeconômico ficou a mesma  
5266 redação do RAS, porque, aliás, a do RAS veio da daqui. Então, continuando vai  
5267 dar no item 4, meio socioeconômico é o mesmo da RAS e veio para o item 4.  
5268 Identificação e avaliação dos impactos e passivos ambientais, nós só tiramos na  
5269 avaliação dos impactos consideradas as propriedades cumulativas sinérgicas e  
5270 suas associações com uso socioeconômico porque isso já é... Já tem um  
5271 aeroporto, na verdade. E 5 medidas mitigadoras e compensatórias, ficou igual. E  
5272 referências bibliográficas ficou igual. Finalizando, o Jorge.  
5273  
5274  
5275  
5276  
5277  
5278

5189 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Vamos ver que atende. O art. 5º da  
5190 Resolução, a licença para operação autoriza as seguintes atividades de  
5191 manutenção, quando desenvolvidas dentro dos limites do aeroporto regional  
5192 licenciado. Aí tem 1, 2, 3, 4, 5, 6 melhorias ou modernizações em estruturas  
5193 aeroportuárias que não impliquem em ampliação dessa estrutura.  
5194  
5195 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Aquele  
5196 § 2º na linha que a Paula colocou, eu concordo com o que ela estava falando aí, e  
5197 o art. 7º da 349 fala o seguinte, integram a licença de operação as seguintes  
5198 atividades de manutenção, reparação e melhoria da via permanente, quando  
5199 desenvolvidas dentro da faixa, ou seja, inclui melhorias inclusive, ampliação,  
5200 criação.  
5201  
5202 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5203 Nós potencializamos o problema porque está aqui, me parece que está dizendo  
5204 exatamente o que André está querendo dizer.  
5205  
5206 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Então, está  
5207 resolvida a questão.  
5208  
5209 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5210 Vocês geraram a dúvida porque não leram a Resolução.  
5211  
5212 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – No TR fala quando  
5213 da realização de obra de ampliação, tem que retirar essa referência daqui. Aí vem  
5214 obra embaixo.  
5215  
5216 A SRª. ANDREA FIGUEIREDO (MMA) – Aqui nós vamos dizer quando da  
5217 realização de obras de melhorias ou modernização, fornecer informações acerca  
5218 do projeto conceitual da observo. Está certo André? Taxa de impermeabilização  
5219 do solo prevista para a área a ser ampliada, da área a ser ampliada, indicação do  
5220 canteiro de obras com resíduos de solos a serem gerados, assim como efluentes  
5221 sólidos industriais, quando couber, valor total do investimento e cronograma físico  
5222 da obra. Ok? 2.1 não teve mexida, 2.2 nós já tínhamos colocado justificativa para  
5223 baixo, tiramos esse riscadinho. 216789 financia está definido. Localização, esse  
5224 tachadinho aí ele foi melhor descrito um pouco mais para baixo, justificativa  
5225 técnica do empreendimento relacionado com o cenário regional e apontando sua  
5226 importância. Depois no item 2.3 não tem nada. É a mesma coisa.  
5227  
5228  
5229  
5230  
5231  
5232  
5233

5279  
5280 O SR. JORGE HIOSHIO HODO (MMA) – Contribuição do ICMBio, após esse  
5281 último, incluir também o Plano de Manejo de Faunas em Aeródromos. PMFA.  
5282  
5283 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5284 Também está n 466. É isso? Jorge, você tem mais alguma? Marcelo Marcelino  
5285 tem mais alguma?  
5286  
5287 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Então, nós  
5288 fizemos essa tabela com os três instrumentos que é o estudo ambiental, o RAS e  
5289 o RCA. O PCA que são os Programas e Planos, Planos e Programas de Controle  
5290 Ambiental eles são juntos e vinculados, amarrados ao RAS. Então, por isso eles  
5291 não estão nessa tabela e eles são padrão porque são planos e programas que  
5292 servem para qualquer atividade. Certo Mariana? Então, por isso ele não está aqui,  
5293 mas nós entendemos que não tem nada mais a ser feito nele.  
5294  
5295 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5296 Gente, se fomos felizes e objetivos nós vamos conseguir terminar 18h00. Na  
5297 questão do art. 3º, vamos lembrar, tem o já existentes ou novos. Existe uma  
5298 corrente que defende a tese que pode tirar os novos e existentes que já estão  
5299 tratados diferentemente dos outros artigos. Existe outra corrente que tem que  
5300 deixar os novos existentes porque pode, se não fizermos a interpretação correta  
5301 podemos não estar atingindo o objetivo máximo dessa Resolução. Então, vamos  
5302 voltar lá no art. 3º, está valendo o preto. Não sei porque deixaram esse vermelho  
5303 aí, vamos começar tudo de novo. Concordam? Esse vermelho não resolveu.  
5304  
5305 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Não é esse o texto  
5306 que estava não. Vê se está mais para cima ou mais para baixo.  
5307  
5308 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5309 Apareceu. Está aí.  
5310  
5311 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – O Parágrafo  
5312 Único de vocês virou 4º.  
5313  
5314  
5315  
5316  
5317  
5318  
5319  
5320  
5321

5322 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5323 Isso está superado. O problema do caput lá do 3º. Novos ou já existentes. Esse  
5324 que é o...

5325  
5326  
5327 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Posso fazer uma  
5328 proposta? Como o art. 3º está falando de enquadramento e o enquadramento é  
5329 indiferente, mas para não suscitar a dúvida a sugestão seria retirar tanto para  
5330 aeroportos novos quanto para aeroportos existentes, e no parágrafo que está  
5331 falando dos novos, nós reforçamos para novos e aeroportos regionais, porque o  
5332 que é novo vai remeter ou ao RAS ou ao estudo ambiental, e o artigo seguinte vai  
5333 dizer que para aquele que é licença de operação, regularização, ele vai fazer a  
5334 referência na RCA, e assim tira essa dúvida do risco que nós imaginamos de  
5335 poder levar ao aeroporto existentes o entendimento que caberia pedir um EIA,  
5336 assim, nós superamos essa questão.

5337  
5338  
5339 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – A  
5340 grande questão da interpretação é o fato de você ter um aeroporto já com 40, 50  
5341 anos, e você nos critérios que se está colocando, pelo texto se está exigindo um  
5342 EIA de uma obra, que está lá há 20 anos.

5343  
5344  
5345 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A grande sugestão é  
5346 no parágrafo que remete ao EIA e no parágrafo que remete ao RAS nós dizemos  
5347 ali que é novos aeroportos regionais. Na verdade ficar no caput ou não a  
5348 referência tanto faz, eu preferiria tirar para não dar dúvida, mas isso aí tanto faz. O  
5349 que importa é o § 2º e 3º dizer: para novos aeroportos regionais de baixo impacto  
5350 ambiental, RAS; para novos aeroportos regionais que não sejam de baixo impacto  
5351 ambiental, estudos ambientais do anexo.

5352  
5353  
5354 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Mas isso  
5355 permanece a polêmica, porque você está dizendo a mesma coisa que você tinha  
5356 dito antes, você está dizendo agora em outras palavras e mudando o lugar. Eu só  
5357 estou explicitando que a divergência permanece.

5358  
5359  
5360 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Então, eu queria  
entender por que permanece, porque qual a nossa preocupação? Alguém  
entender que para um existente precisava de EIA, como no que precisa de EIA  
nós vamos dizer que é para novos, a dúvida acaba ali.

5363  
5364  
5365

120

5411 tiraria do TR a referência à ampliação que aí vai para o órgão poder escolher um  
5412 caminho simplificado ou não de acordo com a magnitude dessa questão. Mas  
5413 enfim, voltando à questão mais polêmica, a referência ao estudo ambiental nós  
5414 resolvemos colocando aí novos aeroportos regionais. Vamos escrever. Para o  
5415 licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais.

5416  
5417  
5418 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Que não  
5419 são deverão ser adotados estudos ambientais atendendo...

5420  
5421  
5422 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Tem que fazer a  
5423 mesma coisa em cima, porque lá em cima ele fala, atividades, chamam  
5424 simplificado. O simplificado que também consideram atividades concomitantes.  
5425 Então, teria que colocar em cima também para os novos aeroportos regionais aqui  
5426 classificados como baixo impacto, poderá ser aplicado o empreendimento  
5427 simplificado. Resumindo, quem é baixo impacto, novo, simplificado; quem novo e  
5428 não é baixo impacto, estudo ambiental.

5429  
5430  
5431 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – O problema  
5432 é o existente, o problema não está no novo.

5433  
5434  
5435 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Porque aqui é a  
5436 deferência, aqui nós temos que dizer que é o novo, porque aqui que eles chamam  
5437 estudo ambiental e aqui que eles chamam RAS.

5438  
5439  
5440 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – A minha  
5441 dúvida está nos existentes.

5442  
5443  
5444 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – O existente ele vai  
5445 ser tratado num artigo mais adiante dizendo que a regularização é por meio de LO  
5446 e tem que ser instruído com RCA. Não tem mais referência a existente, o que  
5447 temos que fazer é qual o parágrafo que chama o estudo ambiental, que chama o  
5448 RAS? Inciso II. Então, aqui nós dizemos que são os novos. Porque senão pode  
5449 ser os dois, o novo e o existente. Vamos escrever. No § 2º seria pode aproveitar a  
5450 estrutura de baixo, para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais,  
5451 aí muda ali em cima, considerados de baixo impacto ambiental o simplificado é  
5452 para o novo.

5453  
5454

122

5366 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5367 Não é só para novos, novos e grandes.

5368  
5369  
5370  
5371  
5372  
5373  
5374  
5375  
5376  
5377  
5378  
5379

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Porque tem 2, olha  
só, vamos lá, vamos ao § 2º, ele fala assim: empreendimentos de atividades  
sujeitos a licenciamento em base simplificada, e lá na frente simplificado já vai  
fazer referência à RAS, o que precisa dizer aqui? Novos aeroportos regionais  
considerados de baixo impacto, procedimento simplificados, RA; novos aeroportos  
regionais que não sejam considerados de baixo impacto, estudos ambientais, que  
não tem como entender que um que está operando existente, fica sujeito a um  
estudo ambiental.

A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Mas para os  
novos não havia polêmica porque o novo está muito claro de que se tiver naqueles  
incisos se enquadra como como estudo ambiental. O problema está no existente,  
o existente é que uma parte da Câmara está entendendo que é demais você  
colocar para o existente que está em um daqueles incisos EIA. Então, é nisso que  
permanece a questão, eu só estou explicitando para podermos trabalhar.

5380  
5381  
5382  
5383  
5384  
5385  
5386  
5387  
5388  
5389  
5390  
5391  
5392  
5393  
5394  
5395

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – O que eu estou  
colocando é onde é que ele chama o EIA? É no § 3º. A minha sugestão é nesse §  
3º dizer que é que apenas para os novos empreendimentos. Seria ali, já teve uma  
mudança no texto, mas seria dizer o seguinte: os novos aeroportos regionais, no §  
3º, que não sejam considerados de baixo impacto ambiental, ficam sujeitos à  
realização de estudos ambientais, conforme anexo.

A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Seria uma  
coisa assim, para os novos, para o licenciamento ambiental de novos aeroportos  
regionais, que não sejam não sei o quê.

5396  
5397  
5398  
5399  
5400  
5401  
5402  
5403  
5404

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Isso. Porque é o  
único lugar que joga para o estudo ambiental, tem que matar ali.

A SRª. MARIANA PEREIRA (Ibama) – Então se for para ficar coerente com o TR  
deveria ser o licenciamento de novos. Coerência.

5405  
5406  
5407  
5408  
5409  
5410

O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Mas ampliação é  
novo por natureza. Mas não deixa de ser novo e o impacto é insignificante. Eu

121



5455 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas aí não sei, André,  
5456 porque no terceiro eu até concordo porque estamos remetendo ao Anexo I que é  
5457 estudo ambiental, estudo ambiental vai ser sempre para o novo. No segundo, eu  
5458 acho que eu posso estar falando de situação de um novo licenciamento em um  
5459 aeroporto existente, que aí também pode ser pelo procedimento simplificado, eu  
5460 colocaria isso que você falou só no terceiro.

5461  
5462  
5463 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5464 Nós estamos começando a fazer uma nova Resolução, eu não estou seguro se  
5465 aquela redação do art. 3º considerando o porte, pode ser que o caso já esteja  
5466 resolvido, apesar das restrições colocadas pela SAC que isso pode deixar cada  
5467 Estado estabelecer seus critérios, nós vamos ter que ter uma conversa sobre isso.  
5468 Eu não estou convencido de que aquela palavra, novos e existentes gera todo  
5469 esse tipo de... Eu queria voltar no art. 3º lá de novo. Não tinha resolvido não, com  
5470 esse monte de texto em vermelho.

5471  
5472  
5473 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Deusará, Você não  
5474 ouviu o que eu falei porque você estava fora da sala. Deusará, qual era a  
5475 polêmica? O receio de que procedimento existente alguém atendesse que  
5476 precisava de EIA, o que nós identificamos? Vamos ver o parágrafo que chama o  
5477 estudo ambiental, e ali dizer que é só para novos, resolve a questão porque o  
5478 existente vai ter um artigo dizendo que quando é existente a LO/RCA. É isso, é  
5479 simples de resolver.

5480  
5481  
5482 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Art.  
5483 3º, qual foi a redação que vocês deram?

5484  
5485  
5486 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Para o licenciamento  
5487 ambiental de novos aeroportos regionais, nova redação para o parágrafo.

5488  
5489  
5490 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5491 Esse parágrafo está no Art. 3º? Novos e existentes.

5492  
5493  
5494 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Estava novos e  
5495 existentes, qual era o receio? Alguém entender que para existente precisava de  
5496 estudo ambiental.

5497  
5498

123

5499 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Art.  
5500 3º em preto, está novos e existentes. Então, isso não saiu.  
5501  
5502  
5503 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Não é esse  
5504 que está valendo, é o que está embaixo.  
5505  
5506  
5507 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Só um  
5508 minutinho gente, o caput do art. 3º que está em preto é o que está valendo. Ai vai  
5509 andando para baixo, ai vem os incisos, e ai vem os parágrafos, nesses parágrafos  
5510 nós tínhamos acrescentado um parágrafo por sugestão agora do Rio, mas está  
5511 como § 4º. Então, o caput é aquele mesmo.  
5512  
5513  
5514 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Ok. Segue aquele  
5515 caput. A dúvida que tinha ficado era a que estávamos explicando, alguém  
5516 entender que para existente precisava de estudo ambiental, o que não faz o  
5517 menor sentido. Como é resolvido? No parágrafo que chama o estudo ambiental,  
5518 nós diz ali que é para novos aeroportos regionais.  
5519  
5520  
5521 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Vai  
5522 ficar a redação novos e existentes lá em cima? É isso que eu estou perguntando.  
5523  
5524  
5525 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Indiferente. A minha  
5526 sugestão é que tire também. A minha sugestão é tirar, mas se deixar não tem  
5527 problema porque os parágrafos que chamam os anexos estão esclarecidos.  
5528  
5529  
5530 O SR. TADEU SANTOS (ONG Sócios da Natureza) – Não querendo interromper,  
5531 mas já interrompendo, a tua proposta está bem clara, é a que até agora teve mais  
5532 definição porque ela fala sobre os novos. Ponto, com EIA. Para os existentes, é  
5533 uma outra, como você falou, é outra situação. A confusão é que estávamos  
5534 tentando trabalhar existentes e novos e não estava fechando.  
5535  
5536  
5537 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Conseguimos  
5538 separar. A sugestão é: ai temos que entender o que está antes, o que está antes é  
5539 aquele parágrafo dizendo para o licenciamento, está o caput, tem a questão do  
5540 porte, e depois vem: para licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais,  
5541 que não sejam considerados de baixo potencial de impacto ambiental, que na  
5542 verdade é baixo impacto ambiental, que deveria ser, deverão ser adotados  
5543 estudos ambientais. E continua, chamo estudo ambiental, aqui não tem como

124

5589 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu acho que tem de ficar de  
5590 acordo com o que está no caput com relação ao baixo impacto, se não na faz  
5591 sentido colocar uma coisa no caput e outra ai. E concordo, eu trabalharia com  
5592 potencial de baixo impacto ambiental que é o que está na definição do artigo. E  
5593 concordo com a proposta de colocar os novos no art. 3º, não vejo problema.  
5594  
5595  
5596 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
5597 pergunto novamente se potencial, nós estamos trabalhando com essa baixa  
5598 potencial, sei lá, oito, nove horas de reunião, o que significa tirar a palavra  
5599 potencial ou mantê-la?  
5600  
5601  
5602 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Eu queria  
5603 fazer um histórico de edílica porque isso saiu da edílica. A edílica se dizia que era  
5604 potencial porque ninguém tinha como afirmar numa Resolução que a edílica seria  
5605 baixo impacto ambiental. O normal é colocar baixo impacto e alto impacto, só que  
5606 não é edílica você não podia afirmar com todas as letras que aquilo seria baixo  
5607 impacto ambiental. Então, se falou que ela tinha um baixo potencial de impacto,  
5608 isso foi uma inovação da edílica. Então, talvez o tradicional é baixo impacto  
5609 ambiental, sem potencial.  
5610  
5611  
5612 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5613 Todo mundo concorda? Até porque fica mais direto. Está ok? Muito bem. Detona o  
5614 potencial, por gentileza. Ai você tem que pesquisar localizar. Bom, vamos agora a  
5615 preocupação do Mateus, para finalizar, gente.  
5616  
5617  
5618 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Não são todos, o  
5619 caput não pode mudar. Só para registrar, é no art. 4º, depois no caput, no § 2º do  
5620 art. 2º e finalmente no art. 6º. No art. 4º o mesmo entendimento, passaria baixo,  
5621 impacto ambiental, art. 4º, tira potencial de, art. 4º primeira linha, potencial de.  
5622 Mais adiante no § 2º do art. 4º, primeira linha, potencial de. E mais adiante no art.  
5623 6º, primeira linha. Finalmente lá no anexo eu tinha feito uma observação que  
5624 mudando aqui teríamos que mudar lá no RAS, que fala potencial, está na quinta  
5625 linha da primeira página do anexo, segunda coluna. Anexo, primeira página, a  
5626 segunda coluna, na quinta linha do texto corrido, na primeira página do anexo. Ai.  
5627 Esse foi no anexo que eu vi, ai no anexo vale dar uma passada depois procurando  
5628 com calma.  
5629  
5630  
5631 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5632 Vamos agora voltar àquela preocupação do Mateus, e aí acabou. Mateus, vamos

126

5544 entender de um aeroporto existente que precisa fazer um estudo ambiental porque  
5545 está dizendo claramente que são apenas para os novos.  
5546  
5547  
5548 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5549 Veja bem, licenciamento ambiental de aeroportos regionais que não sejam  
5550 considerados de baixo potencial de impacto ambiental, deverá adotar estudos  
5551 ambientais.  
5552  
5553  
5554 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Poderia entender que  
5555 é o antigo ali.  
5556  
5557  
5558 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5559 Como estava antes, só para vocês terem segurança do que está se fazendo. Eu  
5560 acho que não estou seguro para defender isso no plenário. Licenciamento  
5561 ambiental, os aeroportos regionais que não sejam considerados como baixo  
5562 potencial de impacto ambiental, todo e qualquer aeroporto regional que não seja  
5563 de baixo potencial de impacto ambiental, seja velho ou novo, ele tem EIA/RIMA. É  
5564 isso? está escrito antes. O que você está chamando agora? Para o Licenciamento  
5565 ambiental dos novos aeroportos que não sejam considerados de baixo impacto  
5566 ambiental, ou seja, aqueles considerados de baixo potencial de impacto ambiental,  
5567 poderão ir para o simplificado... Deverão ser adotados estudos ambientais,  
5568 continua tudo igual.  
5569  
5570  
5571 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – De  
5572 novo, para o licenciamento ambiental de novos empreendimentos, aeroportos  
5573 regionais que não sejam considerados de baixo, ficam sujeitos a licenciamentos  
5574 simplificados.  
5575  
5576  
5577 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Tem um parágrafo  
5578 em cima que fala do simplificado. Aqui ainda está sobrando aquele potencial. Que  
5579 lá em cima fizemos o enquadramento com baixo impacto ambiental. Mas antes  
5580 disso, lá em cima nós falamos de baixo impacto ambiental.  
5581  
5582  
5583 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5584 Nós temos mais duas horas de reunião ainda. Há consenso com relação à  
5585 questão do baixo potencial e baixo de impacto ambiental? Eu estou sempre  
5586 trabalhando com o baixo potencial de impacto ambiental.  
5587  
5588

125

5633 lá naquela situação em que os empreendimentos são de baixo impacto, está claro  
5634 que o procedimento tem que ser simplificado. Qual parágrafo? § 2º?  
5635  
5636  
5637 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Naquela  
5638 proposta do Rio ver se não tem algum erro que está assim, que não sejam de  
5639 baixo impacto vai ser procedimento simplificado.  
5640  
5641  
5642 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas ai eu volto na colocação  
5643 que eu tinha feito no § 2º que eu estava discutindo com o André, que eu entendo  
5644 que no § 2º tem que manter como estava, porque pode ser uma nova atividade,  
5645 pode ser o caso justamente que estávamos conversando da ampliação, um  
5646 licenciamento num aeroporto existente.  
5647  
5648  
5649 (Intervenção fora do microfone. Inaudível)  
5650  
5651  
5652 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – A questão para mim é que  
5653 não tinha nem que ter esse vermelho aí, devia valer o que está em preto, em cima.  
5654 Isso que eu estou falando. Para manter no segundo a possibilidade de novos e  
5655 antigos, e deixar aproximado os novos só nos § 3º que é com relação ao estudo  
5656 ambiental, que está claro que é para os novos mesmo.  
5657  
5658  
5659 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – É o mesmo que  
5660 tínhamos para a questão do § 3º da referência. O recibo que temos aqui é o  
5661 mesmo que tínhamos para a questão do § 3º da referência ao estudo ambiental, é  
5662 alguém entender que para a aeroporto que esteja operando ele precisa fazer um  
5663 RAS, quando na verdade não precisa. Então assim, eu acho que o prejuízo maior  
5664 é não esclarecermos isso, porque esse caso da ampliação que vai chamar a  
5665 licença de instalação, nós podemos resolver isso de outra forma, pode ser até um  
5666 outro parágrafo específico, mas deixar a possibilidade de alguém que para o  
5667 aeroporto operando 40 anos precisar fazer um RAS a essa altura do campeonato,  
5668 o que não tem sentido, eu acho que é mais...  
5669  
5670  
5671 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu acho que isso é pouco  
5672 provável, porque o conteúdo do RAS e do RCA é muito semelhante.  
5673  
5674  
5675 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – É semelhante, mas a  
5676 chance de usarem errado o instrumento é grande porque não está...  
5677

127

5678 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas é o nome do  
5679 instrumento que vai estar errado, o conteúdo é o mesmo, quando nós estamos  
5680 comparando com estudo ambiental do anexo I faz mais sentido, mas o conteúdo  
5681 substancial é o mesmo, o nível de detalhamento, as meninas que avaliaram com  
5682 mais cuidado aí de madrugada e tudo mais.  
5683  
5684 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – A minha  
5685 questão era o não, já está resolvido.  
5686  
5687 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5688 Você está achando assim, que a nova redação seria de vermelho. Para o  
5689 licenciamento regional de novos aeroportos regionais, que seja considerado de  
5690 baixo impacto ambiental, ficam sujeitos ao licenciamento. Ficou esquisito.  
5691  
5692 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Ficam sujeitos a  
5693 licenciamentos simplificados. Tá sobrando coisa ali. Posso ler a proposta? Para o  
5694 licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais, que sejam considerados  
5695 de baixo impacto ambiental, aí corta esse pedaço, ficam sujeitos ao licenciamento  
5696 ambiental, com base no procedimento simplificado. Porque só para ficar o texto  
5697 que estava no outro.  
5698  
5699 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Que eu ainda queria  
5700 concordar com que são os novos.  
5701  
5702 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5703 Presta a atenção lá embaixo no terceiro nós temos a redação igual o aeroporto,  
5704 não está aprovado não. Aí para o Licenciamento está correto para o  
5705 licenciamento? Ou seria, depois com, conteúdo a mesma lógica, agora eu vou  
5706 entrar no conto da pauta, tem duas coisas a Paula.  
5707  
5708 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Só não entendi esse  
5709 finalzinho, em termos de lei novos ou exigente, porque na verdade estamos  
5710 resolvendo a própria Resolução.  
5711  
5712 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Tínhamos substituído pela  
5713 237.  
5714  
5715  
5716  
5717  
5718  
5719  
5720  
5721  
5722

128

5768 uma ampliação com RAS, dois processos, estudos com conteúdo muito  
5769 semelhantes, isso para mim ainda é um pouco exagerado. Eu tenho uma  
5770 discordância de fundo com o André, que eu acho que se pode aproveitar o  
5771 conteúdo do RCA, independente do nome para fazer, autorizar uma nova  
5772 ampliação dentro de um processo existente, emitindo uma licença de instalação  
5773 simplificada ou como o órgão queira chamar. Eu tenho medo de remeter aqui a  
5774 necessidade de emitir dois estudos numa situação dessas.  
5775  
5776 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Só se ele fizer as  
5777 duas coisas ao mesmo tempo.  
5778  
5779 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – André,  
5780 qual é a sua preocupação em relação ao texto em preto? Só para eu entender?  
5781  
5782 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A proposta é o que  
5783 está em vermelho. Qual deles você está falando?  
5784  
5785 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – O que  
5786 está tirando para entrar em vermelho, eu estou com uma tendência, mas não  
5787 entendi bem a preocupação do André, a concordar com a Paula no sentido que  
5788 ela está colocando, que o texto geraria esse problema que a Paula está falando,  
5789 esse texto em vermelho, poderia gerar esse problema que a Paula está  
5790 colocando. Para revolver o que a Paula está colocando é ou o texto vermelho ou o  
5791 texto preto.  
5792  
5793 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Sim senhor, não está  
5794 aprovado não, eu falei que estava discordando, a minha proposta é manter  
5795 observo texto preto.  
5796  
5797 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Só  
5798 uma coisa, colocando novos aeroportos ou ampliações.  
5799  
5800 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Olha só, eu tinha  
5801 feito uma proposta de consenso que a Paula disse que atendia, podemos resgatar  
5802 isso e partir daí? Seria o seguinte, novos aeroportos regionais ou ampliações em  
5803 aeroportos existentes que sejam considerados de baixo impacto ambiental, ficam  
5804 sujeitos ao licenciamento ambiental, com base em procedimento simplificado. Nós  
5805 já tínhamos...

130

5723  
5724 (Intervenções fora do microfone. Inaudível)  
5725  
5726 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Novos  
5727 aeroportos regionais, que não sejam consideradas de baixo impacto ambiental,  
5728 deverão...  
5729  
5730 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5731 Paula, vê se a sua dúvida prescinde a minha, ou não?  
5732  
5733 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu acho que para mim é  
5734 indiferente tirar os novos e existentes do caput, eu entendo que ele pode se  
5735 aplicar a novos e já existentes, e aí vou voltar ao que eu falei quando estávamos  
5736 falando dos anexos, no caput ele está, você pode colocar lá, por favor? No caput  
5737 do art. 3º, ele fala: considera-se de baixo potencial de impacto ambiental as  
5738 atividades desenvolvidas dentro dos limites dos sítios aeroportuários regionais.  
5739 Então, para mim, e tanto para os novos quanto para existentes, quando o caput  
5740 faz essa redação, para mim ele está justamente tentando abarcar novos  
5741 empreendimentos, empreendimentos que já existem e vão ser regularizados,  
5742 empreendimentos que já existem que vai ter uma ampliação, atividades que vão  
5743 acontecer lá dentro. Nós discutimos um pouco sobre atividade, empreendimento e  
5744 etc., e acabou substituindo muita coisa por aeroportos, mas eu acho que não é o  
5745 caso aqui, eu acho que esse artigo tem a função de dizer que qualquer coisa que  
5746 aconteça lá, novo e existente, etc., ele vai ser considerado de baixo impacto  
5747 nessas situações. Então, eu entendo que se nós colocarmos lá no § 2º, só para os  
5748 novos aeroportos regionais, nós excluímos a possibilidade do licenciamento de  
5749 uma ampliação era o que estávamos discutindo.  
5750  
5751 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Posso oferecer uma  
5752 proposta? Esse ali nós colocamos novos aeroportos regionais, ou ampliações em  
5753 aeroportos existentes, considerados de baixo impacto ambiental... Mas aqui o que  
5754 ela estava dizendo é o seguinte, se eu tiver uma ampliação que também é de  
5755 baixo impacto, por que eu não posso usar o procedimento simplificado? Então, se  
5756 nós chamássemos aqui os novos ou ampliações em aeroportos existentes,  
5757 consideradas de baixo impacto ambiental. Atende Paula?

A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Atende. Eu tenho dúvida se  
não contradiz com as... Não. Acho que atende mesmo, porque naquele lá não  
implica em ampliação. Agora, aí nessa situação, eu coloquei a ampliação,  
precisando do RAS aí eu posso ter a situação de uma regularização com RCA e

129



5813  
5814 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Aí volta o que eu falei, no  
5815 aeroporto existente que vai precisar se regularizar porque para isso que a  
5816 Resolução está aí, ele vai obrigatoriamente vai ter que fazer dois processos? Dois  
5817 estudos? É isso que eu estou dizendo.  
5818  
5819 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu acho  
5820 que é o seguinte, qual é o problema em relação, o que eu acho que o que a Paula  
5821 está querendo dizer é qual é o problema em relação à proposta preta? Eu estou  
5822 perguntando então qual é o problema em relação à proposta?  
5823  
5824 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – A questão é a  
5825 seguinte, nós temos que deixar claro o que está sendo levado por procedimento  
5826 simplificado, porque se não dizemos que são os novos, e eu entendo que tem que  
5827 ser os novos, alguém pode entender que um empreendimento existente pode ser  
5828 simplificado e simplificado nós temos etapas prévias, instalação e operação e o  
5829 que está em regularização só cabe a parte de operação, como nós vemos na  
5830 definição do artigo. Então, conflita deixar as duas coisas, o simplificado você vai  
5831 atestar a localização para o que já está operando, analisar a viabilidade do  
5832 empreendimento que está operando já 30 anos.  
5833  
5834 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – As tem  
5835 um artigo que fala da regularização e que fala que a regularização é o RCA.  
5836  
5837 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Mas se você não diz  
5838 que são os novos, você está dizendo que aquilo ali é para novos e existentes. E aí  
5839 alguém pode entender que para um existente você tem que fazer um simplificado.  
5840 Mas aí você tem que dizer, o existente você está regularizando, está em fase da  
5841 operação.  
5842  
5843 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – É específico sobre  
5844 regularização. O existente vai ser pelo RCA, tem um artigo específico falando isso.  
5845  
5846 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Justamente, se o  
5847 existente é o RCA aqui nós temos que dizer que o novo que é o procedimento  
5848 simplificado.

131

5858 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Não...  
5859  
5860  
5861 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) –  
5862 Existente não quer dizer que é RCA...  
5863  
5864  
5865 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Pode ser simplificado, pode  
5866 ser RCA.  
5867  
5868  
5869 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Existente que não é  
5870 RCA é o quê?  
5871  
5872  
5873 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Ampliação. Existente sempre  
5874 vai ter que ter RCA porque ele tem que ser regularizado, pode acontecer que ele  
5875 tenha uma ampliação, mas a questão é que essa ampliação, o que eu não quer  
5876 amarrar é que justamente essa ampliação seja feita com o licenciamento, com  
5877 RAS, com outro processo.  
5878  
5879  
5880 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Só vai acontecer no  
5881 caso específico de alguém fazer regularização e ampliação ao mesmo tempo, se  
5882 ele fizer em momentos diferentes são estudos diferentes. Não é questão, se for  
5883 uma ampliação, precisa de uma licença de instalação, tem que ter um estudo para  
5884 aquela ampliação.  
5885  
5886  
5887 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – O meu problema é isso que  
5888 eu falei, que nessa redação ela ensaja a necessidade de dois procedimentos com  
5889 dois estudos diferentes para uma mesma situação, que pode ser uma situação de  
5890 exceção, que é isso que o André está colocando, mas entendo que a redação que  
5891 estava em preto ela deixa mais abrangente, e a dúvida que pode dar a redação  
5892 em preto, para mim é menos significativa, porque existe, como a Mariana falou,  
5893 existe um artigo específico remetendo à regularização e à RCA. Os artigos têm  
5894 objetivos diferentes, esse artigo não tem objetivo de remeter ao estudo, ele tem o  
5895 objetivo de dizer o que é baixo impacto.  
5896  
5897  
5898 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) – Eu  
5899 concordo com você, não sei porque estamos...  
5900  
5901

132

5947 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*

5948  
5949  
5950 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Mas aqui do ponto de vista  
5951 do conteúdo não faz diferença, eu acho que essa dúvida é menos grave nesse  
5952 caso porque é do ponto de vista de conteúdo faz muita pouca diferença. Do ponto  
5953 de vista de é muito semelhante, tem um artigo específico remetendo para RCA.  
5954  
5955

5956 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Mas estamos  
5957 fazendo isso para prever um caso de exceção para o caso daquele que faz  
5958 ampliação junto com a regularização. É para corrigir um caso de exceção.  
5959  
5960

5961 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*

5962  
5963  
5964 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – O novo e o  
5965 existente? Então alguém vai falar: então, faça o RAS para o aeroporto que tem 40  
5966 anos.  
5967

5968  
5969 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Não  
5970 pode fazer, André, porque você tem o artigo que fala que não pode fazer, André.  
5971  
5972

5973 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Onde diz que não  
5974 pode fazer?  
5975  
5976

5977 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Tem um  
5978 artigo que fala que tem que ser RCA. Esse não diz que tem que ser, o outro fala  
5979 que tem que ser. A diferença é essa. Esse fala, você pode fazer qualquer coisa,  
5980 chega o outro e fala, se for essa situação vai ter que ser outro.  
5981  
5982

5983 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*

5984  
5985  
5986 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5987 Porque não estamos tratando de empreendimentos em aeroportos? Que está uso  
5988 de empreendimentos em atividade? Nesse caso é empreendimento mesmo? Me  
5989 calo agorinha se você começar a polemizar.  
5990  
5991

134

5902 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Vai gerar dúvidas. O  
5903 problema é que pode entender que para um existente é o procedimento  
5904 simplificado. E não é o caso. A questão é, o que é regularização, LO, RCA, o que  
5905 sobra disso? Ampliação. Então, quando colocamos que é novo ou ampliação, nós  
5906 dizemos na verdade que o procedimento simplificado é para aeroportos novos,  
5907 porque senão alguém pode entender que para alguma coisa existente eu vou  
5908 precisar de um RAS, faz sentido pegar um aeroporto que está funcionando há 40  
5909 anos e agora fazer um RAS? Não faz. Mas se você não diz que é novo, alguém  
5910 pode que aquilo ali vale para o existente. A mesma dúvida que tiramos no de  
5911 baixo...  
5912

5913  
5914 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5915 Tanto para aeroportos novos como para existentes. Não tiramos. É indiferente, se  
5916 ficar assim, está resolvido o problema, pode ficar o § 2º preto.  
5917  
5918

5919 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Alguém pode  
5920 entender que para um existente vai precisar de um procedimento simplificado que  
5921 eu chamo RAS, que não faz sentido. Mas aí você vai ter duas regras na mesma  
5922 Resolução. É o seguinte, Regina, eu posso explicar, aquele ali chama o  
5923 procedimento simplificado, o procedimento simplificado por sua vez, chama o  
5924 RAS, se não dissermos que ali é para o novo, alguém pode entender que para o  
5925 existente eu vou precisar fazer um RAS, que não faz sentido.  
5926

5927  
5928 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*

5929  
5930  
5931 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – É para o novo. Não  
5932 está escrito. No caput estava.  
5933  
5934

5935 O SR. MATEUS SALOMÉ DO AMARAL (Ministério dos Transportes) – Eu acho  
5936 que preocupação que o André está colocando, André, me permite discordar,  
5937 porque é o seguinte, se eu estou falando assim, tem um artigo em geral, que me  
5938 permite fazer várias coisas, depois eu tenho um artigo que fala assim, tal situação  
5939 vai ser assim, ninguém vai falar, mas tem geral que me deixa falar desse jeito,  
5940 tem um artigo falando assim...  
5941

5942  
5943 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Essa é a mesma  
5944 preocupação de chamar o EIA no abaixo que corrigimos.  
5945  
5946

133

5992 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Eu acho que não tem que  
5993 substituir porque foi justamente o que eu falei do meu entendimento de que o art.  
5994 3º, inclui tudo.  
5995  
5996

5997 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
5998 Entendi. Ok. Então, está bom. Esquece o que eu falei, sobra para o terceiro.  
5999  
6000

6001 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – Ficou faltando uma  
6002 coisa ali, ali não está dizendo que o baixo impacto ambiental que chama  
6003 simplificado.  
6004  
6005

6006 A SRª. PAULA CIMINELLI RAMALHO (Anamma) – Referidos nesse artigo.  
6007  
6008

6009 O SR. ANDRÉ LUIZ FELISBERTO FRANÇA (Abema/RJ) – O simplificado não é  
6010 para o caso de baixo impacto ambiental? Esse artigo fala de enquadramento.  
6011 Vocês estão confundindo mais uma vez grau de impacto com potencial de  
6012 impacto.  
6013  
6014

6015 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Potencial  
6016 nós já tiramos, o art. 3º vai falar no caput da regra de baixo impacto ambiental, os  
6017 incisivos vão falar da exceção que é alto impacto ambiental. No caput. É só caput.  
6018  
6019

6020 O SR. RAIMUNDO DEUSDARÁ FILHO – Presidente da CTCA (MMA/SFB) –  
6021 Volta lá no § 2º em preto. Podemos dar por encerrada a sessão? Então gente, eu  
6022 queria agradecer imensamente a participação de todos vocês, conseguimos aí  
6023 acabar um pouco antes do horário, que é bom para a saúde mental de todos nós.  
6024 Eles vão fazer a sugestão, vocês vão fazer a versão limpa, não é isso? Espero  
6025 que até o plenário possamos, durante o plenário possamos fazer a defesa. Do  
6026 ponto de vista técnico nós sustentamos essas coisas no Plenário que é manter a  
6027 tradição de que nossa Câmara sempre aprova as coisas por consenso. Obrigado  
6028 gente. Boa noite. Boa viagem para quem vai se deslocar de Brasília.

135



À

Presidência da Câmara Técnica de Controle Ambiental

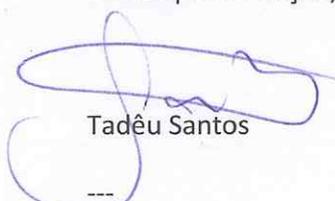
CONAMA

Ref.: PROCESSO ADMINISTRATIVO 02000.000509/2015-72

Data: 10 de junho de 2015

Reforçamos nossa solicitação registrada verbalmente em data anterior que os documentos em anexo, protocolados na reunião do CIPAM realizada no dia 29 de maio de 2015 e na reunião da CTCA realizada no dia 01 de junho de 2015, sejam incluídos como documentos do Processo acima referenciado, relativo à proposta de resolução sobre licenciamento de aeroportos regionais.

Gratos pela atenção,



Tadeu Santos



Ailton Lima

ARGONAUTAS

---

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 consequentemente 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 aprovelem 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.

Tadéu 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](mailto:conama@mma.gov.br)

**Resultado da 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental**

**Data: 10 de junho de 2015, às 10h**

**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 10h30 com a presença dos seguintes membros da Câmara Técnica de Controle Ambiental:

Antônio Leopoldo Nogueira Neto – MSAúde  
Mateus Salomé do Amaral – MTransporte  
Mariana Vidal – Gov. BA  
André Luiz França – Gov. RJ  
Paula Ciminelli Ramalho – ANAMMA – Sudeste  
José Quadrelli Neto – CNI  
Vinícius Ladeira Marques de Souza – CNT  
Ailton Pires de Lima – Argonauta  
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**

**Matéria aprovada com emendas e encaminhada à CTAJ.**

**3. Encerramento**

**A reunião foi encerrada às 18h20.**



EM BRANCO



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**Secretaria Executiva**  
Departamento de Apoio ao Conselho Nacional do Meio Ambiente – DCONAMA



NOTA INFORMATIVA nº 70/A /2015/DCONAMA/SECEX/MMA

Brasília/DF, 09 de junho de 2015.

**ASSUNTO: Documentos encaminhados por representante da Sociedade Civil ao CIPAM e à CTCA.**

### 1. DESTINATÁRIO

DCONAMA/SECEX/MMA

### 2. INTERESSADO

Sociedade Civil com representação no CONAMA

### 3. REFERÊNCIA

3.1. Processo nº 02000.000509/2015-72, proposta de Resolução CONAMA sobre o licenciamento ambiental de aeroportos regionais.

### 4. INFORMAÇÃO

4.1. O Conselheiro Tadêu Santos, representante da Sociedade Civil no CONAMA pela ONG Sócios da Natureza, encaminhou ao Comitê de Integração de Políticas Ambientais-CIPAM e à Câmara Técnica de Controle Ambiental-CTCA, documentos com questionamentos à condução do processo em epígrafe, tangendo os procedimentos, trâmite e conteúdo do processo, a saber:

- 1ª RE CIPAM, em 29/05/2015: Análise da admissibilidade e pertinência da proposta de Resolução CONAMA de licenciamento ambiental (fls. 58 a 60);
- 1ª RE CTCA, em 01/06/2015: Requerimento de informação (fl. 192);
- 1ª RE CTCA, em 01/06/2015: Ofício nº 0035/2015 (fl. 193).

4.2. A seguir estão elencados os questionamentos e respectivos esclarecimentos prestados durante as reuniões, conforme registros de transcrição das reuniões e documentos anexados aos autos do processo.

4.3. Ausência de justificativas para a proposta de resolução.

EM BRANCO

4.3.1. Na 1ª RE do CIPAM, realizada em 29/05/15, a Diretora-Substituta do DCONAMA esclareceu que o propósito do CIPAM é justamente avaliar se as justificativas apresentadas pelo proponente seriam relevantes e suficientes para o posicionamento dos membros do CIPAM, que apreciam a admissibilidade e pertinência das propostas de resolução, nos termos do art. 12 do Regimento Interno (linhas 78 a 94 da transcrição 1ª RE CIPAM).

4.3.2. As justificativas apresentadas pelo proponente abordam a relevância da matéria, impactos e consequências esperadas, escopo do conteúdo e necessidade de regulamentação para orientar padrões dos órgãos licenciadores conforme Ofício nº 37/2015/DPPROFAA/SEAP/SAC-PR, anexado aos autos do processo 02000.000509/2015-72 (fls. 05 a 07).

4.3.3. Destaca-se a presença do Conselheiro da Secretaria de Aviação Civil, Eduardo Henn Bernardi, na reunião do CIPAM que teve como propósito contribuir para esclarecimento de dúvidas dos membros do CIPAM, com vistas a auxiliá-los no posicionamento e decisão quanto à admissibilidade da matéria, conforme apresentação disponível no link: [http://www.mma.gov.br/port/conama/processos/7D3024F1/Apres\\_AviacaoRegional\\_SAC.pdf](http://www.mma.gov.br/port/conama/processos/7D3024F1/Apres_AviacaoRegional_SAC.pdf)

#### 4.4. Parecer do Ibama.

4.4.1. Durante a realização do CIPAM, foi esclarecido que a proposta de Resolução apresentada foi ratificada pelo IBAMA.

4.4.2. O IBAMA emitiu o Parecer n.º 02001.001375/2015-05 COPAH/IBAMA (fl. 37), anexado aos autos do processo e disponibilizado para consulta no site CONAMA, no qual referenda o texto da minuta. Aquele Instituto sugeriu alterações no art. 11, no item 7 do Anexo 1 e quanto ao controle de fauna nas imediações de aeródromos.

4.4.3. Durante as duas reuniões extraordinárias da Câmara Técnica de Controle Ambiental, realizadas em 1º e 10 de junho de 2015, foram apresentadas emendas que atenderam às considerações do IBAMA.

#### 4.5. Pedido de urgência durante a 117ª RO CONAMA antecedente à análise do CIPAM.

4.5.1. Conforme art. 18 do Regimento Interno do CONAMA, poderá ser requerida ao Plenário a adoção do regime de urgência de qualquer matéria não constante da pauta, necessitando que seja subscrita pelo mínimo de 8 conselheiros e deliberada pela Plenária. Dessa forma, entende-se que o questionamento quanto à adoção do regime de urgência, antecedendo à análise de admissibilidade pelo CIPAM é extemporâneo, ou seja, deveria ter sido feito, em plenário, de forma a permitir posicionamento e deliberação por parte dos Conselheiros. Em termos regimentais a matéria seguiu os preceitos determinados.

#### 4.6. Questionamento quanto ao conteúdo da matéria.

4.6.1. Dentre os esclarecimentos prestados durante o CIPAM foi acrescido que a análise de conteúdo ocorre durante as discussões nas Câmaras Técnicas, em particular neste caso na de

*João de Deus*

EM BRANCO

Controle Ambiental, destino das matérias que tratam de licenciamento ambiental. Todos os documentos necessários para análise foram devidamente disponibilizados no *site* com cinco dias úteis de antecedência, visando atender às convocações extraordinárias de reuniões do CONAMA, o que configura coerência com o Regimento Interno (linhas 871 a 878 da transcrição 1ª RE CIPAM). Destaca-se que o mérito da matéria foi debatido em duas reuniões extraordinárias da CTCA, realizadas em 1/06/2015 e 10/06/2015, quando foram apresentadas emendas visando o aperfeiçoamento da minuta de resolução.

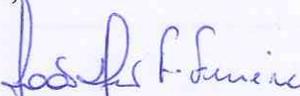
4.7. Reunião da CTCA marcada para um dia útil após reunião do CIPAM.

4.7.1. Durante a reunião foi esclarecido que efetivamente se trata de situação extraordinária, o que foi decisivo para o Departamento de Apoio ao CONAMA utilizar-se dos prazos regimentais em seu limite e dando a devida publicidade aos documentos necessários para análise conforme Regimento Interno. Também foi reconhecido que a não admissibilidade da matéria exigiria o cancelamento da 1ª RE CTCA (linhas 65 a 115 da transcrição 1ª RE CTCA).

4.7.2. Cabe salientar que a aprovação da admissibilidade da matéria **por unanimidade** dos membros do CIPAM é um indicativo da relevância da matéria (linhas 1142 a 1145 da transcrição 1ª RE CIPAM).

4.8. Com base nas transcrições e na evolução das discussões sobre a matéria, é possível notar que as preocupações apresentadas pelo Conselheiro Tadêu Santos, antes do início da tramitação da matéria no CONAMA, demonstravam a intenção de assegurar aperfeiçoamentos à minuta de resolução proposta pela Secretaria de Aviação Civil. Preocupações essas que, no entendimento deste Departamento, estão devidamente contempladas durante as reuniões.

À consideração superior,

  
João Luís Fernandino Ferreira  
Matr. 2466207  
Chefe de Divisão  
DCONAMA/SECEX/MMA

De acordo.

  
Adriana Sobral Barbosa Mandarino  
Diretora-Substituta

EM BRANCO



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**SECRETARIA EXECUTIVA**  
**DEPARTAMENTO DE APOIO AO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – DCONAMA**  
Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º Andar, Sala 950 - CEP-70.068-901  
Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 – conama@mma.gov.br

**Ofício-Circular nº 23 /2015/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 11 de junho de 2015

**Assunto: Convocação para a 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos**

Ref.: 02000.002560/2011-95

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 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos – CTAJ, a realizar-se no dia 18 de junho de 2015, às 9h30, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. “B”, na Esplanada dos Ministérios.
2. A pauta e os documentos da reunião estão disponibilizados na página do CONAMA na Internet, no seguinte endereço eletrônico: [http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod\\_reuniao=1735](http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1735).
3. Às entidades da Sociedade Civil, com assento na CTAJ, 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 12 DE JUNHO DE 2015, para que sejam tomadas as providências necessárias.

Atenciosamente,

**Adriana Sobral Barbosa Mandarinó**  
Diretora-Substituta



**Assunto:** Convocação para a 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

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

**Data:** 11/06/2015 17:01

**Para:** lyssandro.siqueira@advocaciageral.mg.gov.br, ppi@advocaciageral.mg.gov.br, marcio.mazzaro@agricultura.gov.br, henrique.varejao@agu.gov.br, ellen.martins@antf.org.br, dep.penna@camara.gov.br, rodrigo.brito@cna.org.br, cborges@cni.org.br, leonardo.estrela@cni.org.br, matorres@cni.org.br, eduardovieira@cnt.org.br, fabiana.rodrigues@cnt.org.br, franklinferreira@cnt.org.br, gustavowilly@cnt.org.br, luizdavid@cnt.org.br, veninaoliveira@cnt.org.br, viniciusladeira@cnt.org.br, francisco@csmg.adv.br, eurico@gbd.com.br, secretaria@ntu.org.br, edgalhardi@uol.com.br, brunoluciom@gmail.com, eduardo.wendling@gmail.com, luissergioterra@gmail.com, saleseadvogados@gmail.com, sergiomacedoidema@gmail.com, sergiop.cruz@gmail.com, fbcn.fbcn@gmail.com, brunolsmanzollillo@hotmail.com, josedocarmoas@gmail.com, josedocarmoas@uol.com.br, sergiodefigueiredo@gmail.com, sergiodefigueiredo@hotmail.com, brunolsmanzollillo@hotmail.com, luciano\_marchesini@hotmail.com, pqdamaral@hotmail.com, chsaei1@eme.eb.mil.br, furpa@ig.com.br, elianeiva.odisio@integracao.gov.br, elianveia@gmail.com, danilo.curado@iphan.gov.br, danilo.vieira@meioambiente.mg.gov.br, nilo.diniz@mm.gov.br, mauro.odealmeida@mma.gov.br, conama.ti@mma.gov.br, joseb@mme.gov.br, adrianoasouza@mp.sp.gov.br, rodrigo@ntu.org.br, safpr@presidencia.gov.br, ubergue.junior@presidencia.gov.br, semmam@saoluis.ma.gov.br, rmrocha01@gmail.com, smonforte@sesi.org.br, cristianecamboim@sestsenat.org.br, isabellacasemiro@sestsenat.org.br, marcioguaranys@sestsenat.org.br, bbessa@smma.curitiba.pr.gov.br, carolinejorgesantos@sp.gov.br, msodre@sp.gov.br, tita@uaigiga.com.br, marcia.leuzinger@uol.com.br, paes.padua@uol.com.br, coordenadoriajuridica@ima.al.gov.br, mrobis@uol.com.br, robis@polmil.sp.gov.br, robis@policiamilitar.sp.gov.br, psbbarbosa@vitoria.es.gov.br, paulo.paulobarbosa@gmail.com, lcastroemoura@yahoo.com.br, psaltieri@yahoo.com.br, paulo\_altieri@sema.pa.gov.br, Adriana Sobral Barbosa Mandarino <adriana.mandarino@mma.gov.br>, Joao Luis Fernandino Ferreira <joao-luis.ferreira@mma.gov.br>, Livia Borges <livia.borges@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](mailto:conama@mma.gov.br)

Ofício-Circular nº 23/2015/DCONAMA/SECEX/MMA

Brasília, 11 de junho de 2015

**Assunto:** Convocação para a 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos

**Ref.:** 02000.002560/2011-95



Fl. 199  
Rubrica

**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](mailto:conama@mma.gov.br)

**Ofício-Circular nº 24 /2015/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 11 de junho de 2015.

**Assunto: Comunicado de convocação para a 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos**

Ref.: 02000.002560/2011-95

Prezado(a) Senhor(a),

1. Comunico que será realizada a 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, no dia 18 de junho de 2015, às 9h30, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. “B”, na Esplanada dos Ministérios.
2. A deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos membros desse Comitê, sendo que o custeio daqueles que não estão previstos no Regimento Interno do CONAMA deve ser feito pelo próprio interessado.
3. A pauta e os documentos da reunião estão disponibilizados na página do CONAMA na Internet, no seguinte endereço eletrônico:  
[http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod\\_reuniao=1735](http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1735).

Atenciosamente,

  
**Adriana Sobral Barbosa Mandarinó**  
Diretora-Substituta



Enviado a: CT: «Assuntos Jurídicos»	Enviado: Sim	Data: 11/06/15
<b>Título:</b> Comunicado de convocação para a 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos		
<b>Mensagem:</b>		
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;"> <p>-- Fonte --    -- Tamanho --    <b>B</b> <i>I</i> <u>U</u> ABC    -- Styles --    -- Formato --</p> </div>		
<p><b>MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE</b>  <b>SECRETARIA EXECUTIVA</b>  <b>DEPARTAMENTO DE APOIO AO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE - DCONAMA</b>          Esplanada dos Ministérios, Bloco B, 9º Andar, Sala 950 - CEP-70.068-901          Telefones: (61) 2028 2207 / 2102 - conama@mma.gov.br</p>		
<p>Ofício-Circular nº 24/2015/DCONAMA/SECEX/MMA</p> <p style="text-align: right;">Brasília, 11 de junho de 2015.</p>		
<p><b>Assunto: Comunicado de convocação para a 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos</b>  <b>Ref.: 02000.002560/2011-95</b></p>		
<p>Prezado(a) Senhor(a),</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Comunico que será realizada a 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, no dia 18 de junho de 2015, às 9h30, na sala 933, localizada no 9º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.</li> <li>2. A deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos membros desse Comitê, sendo que o custeio daqueles que não estão previstos no Regimento Interno do CONAMA deve ser feito pelo próprio interessado.</li> <li>3. A pauta e os documentos da reunião estão disponibilizados na página do CONAMA na Internet, no seguinte endereço eletrônico:</li> </ol>		
<p>Elementos HTML:</p>		



**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](mailto:conama@mma.gov.br)**

**Pauta da 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos**

**Data: 18 de junho de 2015, às 9h30**

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

**1. Abertura pelo Presidente da CTAJ**

**2. Aprovação da transcrição *ipsis verbis* da 11ª reunião da CTAJ**

**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: 2ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental (10/06/15).**

**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 na 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental, realizada em 1º de junho de 2015, onde os trabalhos se estenderam até o art. 10, sendo aprovada com emendas na 2ª RE da CTCA, ocorrida em 10 de junho de 2015.**

**4. Informes**

**5. Encerramento**



EM BRANCO



**TERMO DE ENCERRAMENTO DE VOLUME**

Em 28/07/15, atendendo a GPD da peça nº 36 procedi ao encerramento deste Volume nº I do Processo nº 509/15-72, que se inicia com a folha nº 201

Para constar, subscrevo e assino.

Servidor  
Carimbo

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Danillo'.

DANILLO ALMEIDA DOS SANTOS  
Agente Administrativo  
Matr. 1719650  
CONAMA/SECRETARIA

