



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Versão Consensada

Data: 16 de julho 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 I da Lei n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto no seu Regimento Interno;

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

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

RESOLVE:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios e diretrizes para:

I – a regularização ambiental dos aeroportos regionais em operação na data de publicação desta Resolução;

II – o licenciamento ambiental para ampliação de aeroportos regionais; e

III – o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais.

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

I – aeroporto regional: aeroporto com movimentação anual de passageiros embarcados e desembarcados inferior a:

a) 800.000 (oitocentos mil) passageiros por ano, quando localizado na Região da Amazônia Legal; ou,

b) 600.000 (seiscentos mil) passageiros por ano, quando localizado nas demais regiões do País;

II – sítio aeroportuário: área patrimonial do aeroporto;

III – ampliação: obra ou melhoria que tenha por objetivo o aumento da capacidade operacional do aeroporto;

IV – regularização ambiental: processo integrado de atividades técnicas e administrativas, por meio do qual os aeroportos regionais implantados e em operação buscam sua conformidade e regularidade frente à legislação ambiental vigente, por meio da apresentação de Relatório de Controle Ambiental e da assinatura de termo de compromisso com o órgão ambiental competente;

V – operador do aeroporto regional: órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeroporto;

VI – 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;

VII – Relatório de Controle Ambiental – RCA: relatório contendo o diagnóstico ambiental da região de inserção do empreendimento, sua caracterização, descrição das atividades, dos riscos ambientais, com a identificação dos impactos e das medidas mitigadoras, visando subsidiar a regularização ambiental dos aeroportos regionais; e

VIII – Plano de Controle Ambiental – PCA: Plano contendo a descrição dos programas ambientais a serem implementados no aeroporto para controle ambiental e mitigação, mencionados no RAS ou em Termo de Referência específico emitido pelo órgão ambiental licenciador.

CAPÍTULO II

DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL DOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 3º A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação na data de publicação desta Resolução será feita mediante licenciamento ambiental corretivo, visando à emissão da Licença de Operação.

Art. 4º O processo de licenciamento para regularização ambiental deverá ser instruído com o RCA, elaborado em conformidade com o Termo de Referência constante do Anexo I.

§1º A análise do RCA deverá ser realizada pelo órgão ambiental competente, mediante parecer técnico conclusivo quanto à emissão da Licença de Operação, no prazo de até noventa dias.

§2º A contagem do prazo previsto no §1º será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo operador do aeroporto.

§3º O prazo estipulado no §1º poderá ser alterado pelo órgão ambiental competente, desde que motivado e com a concordância do operador do aeroporto.

Art. 5º O operador do aeroporto regional em operação terá prazo de até cento e oitenta dias, contados a partir da data da publicação desta Resolução, para:



I – solicitar regularização do empreendimento, mediante a apresentação do RCA; e

II – firmar Termo de Compromisso perante o órgão ambiental competente, nos termos do art. 79-A da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

CAPÍTULO III DA AMPLIAÇÃO DOS NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 6º A ampliação dos aeroportos regionais é considerada de baixo potencial de impacto ambiental, desde que não implique:

I – em zonas de amortecimento de unidades de conservação de proteção integral, adotando-se o limite de 3 km (três quilômetros) a partir do limite da unidade de conservação, cuja zona de amortecimento não esteja ainda estabelecida;

II – corte e supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração, no bioma Mata Atlântica, conforme Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006, ou outros biomas protegidos por leis específicas;

III – sobreposição com áreas regulares de pousio, descanso, alimentação e reprodução de aves migratórias constantes do Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil publicado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – Instituto Chico Mendes;

IV – sobreposição com áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção, constantes de listas oficiais;

V – remoção de população que implique inviabilização da comunidade e/ou sua completa remoção.

Parágrafo único. Para fins de verificação da sobreposição mencionada nos incisos III e IV, deverão ser utilizados como referência o Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias e listas oficiais no Brasil, até que o Instituto Chico Mendes publique, no prazo máximo de 180 dias, a contar da data de publicação desta Resolução, Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos.

Art. 7º O procedimento para o licenciamento ambiental da ampliação dos aeroportos regionais, considerada de pequeno potencial de impacto ambiental, será simplificado, nos termos das leis e normas vigentes, e observará os Termos de Referência constantes nos Anexos II e III desta Resolução.

Art. 8º O procedimento simplificado a que se refere o art. 7º consiste nas etapas de Licença de Instalação – LI e Licença de Operação – LO.

Parágrafo único. Havendo previsão em norma específica, o órgão ambiental competente poderá, em um único ato, aprovar a ampliação, autorizar a instalação e a operação do aeroporto regional.

Art. 9º O procedimento simplificado deverá ser instruído com:

I – estudo preliminar de engenharia, contendo no mínimo, a localização, a descrição e as plantas da situação existente e das atividades a serem executadas, bem como a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART;

II – RAS e PCA, elaborados em conformidade com os Anexos II e III, desta Resolução;

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

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

V – manifestação do órgão municipal competente, quanto ao uso e ocupação do solo.

Art. 10. O órgão ambiental licenciador analisará os documentos referidos no art. 9º no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir da data de entrada no protocolo.

§1º A contagem do prazo previsto no **caput** será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimento pelo operador do aeroporto.

§2º O prazo estipulado no **caput** poderá ser alterado pelo órgão ambiental competente, desde que motivado e com a concordância do operador do aeroporto.

§3º A análise do RAS e do PCA pelo órgão ambiental competente deverá ser conclusiva quanto à emissão da licença requerida.

Art. 11. A ampliação dos aeroportos regionais que incida em qualquer dos incisos I a V do art. 6º deverá seguir as normas e legislações vigentes, cabendo ao órgão ambiental competente definir o estudo ambiental.

CAPÍTULO IV DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DOS NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 12. Os novos aeroportos regionais que não se enquadrem nas situações descritas nos incisos I a V do art. 6º serão considerados como de pequeno potencial de impacto ambiental.

Art. 13. O procedimento para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais considerados de pequeno potencial de impacto ambiental será simplificado, conforme disposto nos arts. 7º ao 10.

Parágrafo único. Havendo previsão em norma específica, o órgão ambiental competente poderá, em um único ato, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização, autorizar a instalação e a operação do aeroporto regional.

Art. 14. O licenciamento dos novos aeroportos que se enquadrem em qualquer um dos incisos I a V do art. 6º deverá seguir as normas e legislações vigentes, cabendo ao órgão ambiental competente definir o estudo ambiental.

CAPÍTULO V
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. No processo de regularização ambiental poderá ser incluída a ampliação de aeroporto regional, desde que esta seja circunscrita aos limites do sítio aeroportuário e seja considerada de baixo potencial de impacto.

Parágrafo único. A ampliação de que trata o **caput** será objeto de autorização específica pelo órgão ambiental competente.

Art. 16. Os Termos de Referência constantes dos anexos desta Resolução poderão ser adequados pelo órgão ambiental competente, em função das especificidades do aeroporto regional, das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente.

Art. 17. As autorizações para manejo de fauna silvestre, incluindo levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento, quando requeridas para a elaboração de estudos ambientais, deverão ser emitidas em um prazo máximo de vinte dias, a partir do seu requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão ambiental competente.

§ 1º Quando houver necessidade de coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento da fauna silvestre em unidade de conservação, a autorização de que trata o **caput** será emitida pelo órgão responsável pela administração das unidades de conservação no prazo máximo de vinte dias.

§ 2º A contagem do prazo previsto neste artigo será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimento pelo operador do aeroporto.

Art. 18. As Licenças de Operação de que tratam os capítulos II, III e IV desta Resolução poderão autorizar as seguintes atividades de manutenção:

- I – poda de vegetação que coloque 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 ampliação.

Art. 19. O operador do aeroporto regional deverá comunicar, imediatamente, ao órgão ambiental competente a execução de quaisquer intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o meio ambiente.

Art. 20. O parque de abastecimento de aeronaves, bem como as atividades desenvolvidas pelos distribuidores e revendedores de combustíveis, deverá ser licenciado por meio de procedimento específico, conforme estabelecido na Resolução CONAMA nº 273, de 29 de novembro de 2000, e demais normas correlatas.

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput entende-se por parque de abastecimento de aeronaves o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos e prédios, com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação.

Art. 21. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA
Presidente do Conselho

ANEXO I



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, 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 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:

2.1. Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário

- Descrição e apresentação do empreendimento aeroportuário com: plantas “*as built*”, cortes e perfis das diversas infraestruturas existentes (TPS, pátio, pista, torres de controle de aeródromo – TWR, hangares, sistemas de drenagem 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 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;
- Uso do solo e os cursos d'água presentes nos sítios aeroportuários, **se existente do aeroporto**;
- Emissões: apresentar informações que permitam caracterizar as emissões geradas e futuras 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; e
 - Produção de ruído, estimativa das emissões de material particulado e de gases poluentes 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 pelo 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; e
 - 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 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, ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica; 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). Mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno, inclusive avifauna e rotas migratórias, espécies endêmicas e em risco de extinção, inclusive as definidas conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução CONAMA nº 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 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 e caracterizados 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) e de forma integrada, conforme 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:

4.1. 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.

4.2. Meio Biótico

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

4.3. Meio Socioeconômico

Levantamento das ocupações irregulares existentes na AID do empreendimento, e identificação dos pontos críticos para a segurança dos usuários e comunidades lindeiras afetadas pelo ruído aeroportuário.

5. MEDIDAS MITIGADORAS E DE CONTROLE AMBIENTAL

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

Os programas de mitigação e de controle ambiental deverão considerar: os impactos ambientais aos quais se destinam, o componente ambiental afetado; os indicadores ambientais, quando couber 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 fatores ambientais.

O RCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;
- Programa de comunicação social e de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais; e
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução CONAMA nº 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 II

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.6º 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 de controle ambiental 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 e Área de Segurança Aeroportuária - ASA; 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 as 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 da empresa no Conselho de Classe e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail);

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:

- 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 Nº 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; e
- Produção de ruído 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;
- Indicar os acessos permanentes; e
- 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:

- 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; e
- Condições e características dos acessos e tráfego - mencionado a hierarquização viária municipal.

4.1. Meio Físico

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis, nos termos da Lei nº 9.433/1997); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e passivos ambientais.

4.2. Meio Biótico

Apresentar as características da vegetação bem como mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno, 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.

4.3. 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 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 e de operação;
- 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; e
- 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 de controle ambiental 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

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 deverá apresentar todos os impactos previstos para as fases de implantação e operação do empreendimento, as respectivas medidas mitigadoras, de monitoramento e controle ambiental, e a forma de registro dessas medidas.

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 sua adoção e seus resultados.

1. INFORMAÇÕES GERAIS (quando não for a mesma empresa que elaborou o RAS)

1.1. Identificação da empresa responsável pelo PCA:

- 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.**

1.2. 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.

2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAÇÃO DO PCA

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

- Identificação do estabelecimento, conforme item 1;
- Descrição dos impactos/interferências para as fases de implantação e operação do empreendimento, e a indicação das medidas mitigadoras, de monitoramento e de controle

ambiental propostas, de acordo com as orientações fornecidas pelo Órgão Ambiental Licenciador e das apresentadas no RAS, ou no estudo ambiental, conforme o caso;

- Descrição das ações propostas para execução das medidas apontadas no item anterior e sua periodicidade;
- Descrição do 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 deverá ser assinado pelo responsável pela elaboração e implantação do plano; e
- O PCA deverá servir de subsídio para a elaboração do Relatório Final da Obra, a ser entregue para solicitação da Licença de Operação (LO).

O PCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;
- Programa de comunicação social e 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 nº 466/2015.



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



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Versão Consensada

Data: 16 de julho 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 I 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 harmonização desses procedimentos no âmbito do SISNAMA; e

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

RESOLVE:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

~~Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios e diretrizes para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais e para a regularização ambiental de aeroportos regionais em operação até a data de entrada em vigor.~~

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios e diretrizes para:

I – a regularização ambiental dos aeroportos regionais em operação na data de publicação desta Resolução;

II – o licenciamento ambiental para ampliação de aeroportos regionais; e

III – o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais.

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

~~I – aeroporto regional: equipamentos dotados de instalações, edificações e facilidades de apoio a aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas que não estejam localizados nas capitais~~

estaduais, no Distrito Federal e em suas respectivas regiões metropolitanas, abertos ao tráfego aéreo público;

I – aeroporto regional: aeroporto com movimentação anual de passageiros embarcados e desembarcados inferior a:

- a) 800.000 (oitocentos mil) passageiros por ano, quando localizado na Região da Amazônia Legal; ou,
- b) 600.000 (seiscentos mil) passageiros por ano, quando localizado nas demais regiões do País;

II – sítio aeroportuário: área patrimonial do aeroporto;

III – ampliação: obra ou melhoria que tenha por objetivo o aumento da capacidade operacional do aeroporto;

IV – regularização ambiental: processo integrado de atividades técnicas e administrativas, por meio do qual os aeroportos regionais implantados e em operação buscam sua conformidade e regularidade frente à legislação ambiental vigente, por meio da apresentação de Relatório de Controle Ambiental e da assinatura de termo de compromisso com o órgão ambiental competente;

V – operador do aeroporto regional: órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeroporto;

~~VI – 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, tais como:~~

- ~~a) — Terminal de Passageiros e Cargas (TPS);~~
- ~~b) — Seção Contra Incêndio de Aeródromo (SCI);~~
- ~~c) — Torre de Controle (TWR) ou Estação Prestadora de serviços de telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA);~~
- ~~d) — Pátio de Aeronaves;~~
- ~~e) — Pista de Pouso e Decolagem (PPD);~~
- ~~f) — Pista de Taxiamento e Rolagem de Aeronaves (TWY);~~
- ~~g) — Área de Segurança de Fim de Pista (RESA); e~~
- ~~h) — Via de Serviço para Veículos.~~

VI – 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 e de mitigação e compensação;

VII – 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, visando subsidiar a regularização ambiental dos aeroportos regionais; e

VIII – Plano de Controle Ambiental - PCA: ~~Plano contendo a descrição dos~~ ~~desereve~~ os programas ambientais a serem implementados no aeroporto para controle ambiental e mitigação e compensação ambiental, mencionados no RAS ou em Termo de Referência específico emitido pelo órgão ambiental licenciador.

CO...
Fls. 281
Rubrica

CAPÍTULO II
DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DOS
NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 3º ~~Para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais, consideram-se de baixo impacto ambiental as atividades desenvolvidas dentro dos limites dos sítios aeroportuários regionais, que não impliquem:~~

- ~~I — afetação em unidades de conservação e intervenção em áreas de preservação permanente, ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos;~~
- ~~II — 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 — 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 — 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.~~

Art. 4º O processo de licenciamento ambiental dos aeroportos regionais de baixo impacto 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 — RAS e 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 do órgão municipal competente, quanto ao uso e ocupação do solo.~~

Art. 5º 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 do art. 4º.

Parágrafo único. A contagem do prazo previsto no caput será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo responsável pelo empreendimento.

Art. 6º No licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo impacto ambiental, 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. 7º 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.

Art. 8º ~~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.~~

CAPÍTULO II DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL DOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 9º ~~Art. 3º~~ A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação ~~na data de quando da publicação desta Resolução~~ **será feita mediante licenciamento ambiental corretivo, visando à emissão de Licença de Operação Corretiva.**

§ 1º ~~Art. 4º~~ O processo de licenciamento para regularização ambiental deverá ser instruído com o Relatório de Controle Ambiental – RCA, ~~elaborado~~ em conformidade com o Termo de Referência constante do Anexo III.

§ 2º ~~§ 1º~~ A análise do RCA deverá ser realizada ~~mediante parecer técnico~~ pelo órgão competente, **mediante parecer técnico, no prazo de até 90 dias,** conclusivo quanto à ~~viabilidade de emissão da Licença de Operação, no prazo de até noventa dias, e seu respectivo conteúdo.~~

§ 2º A contagem do prazo previsto no § 1º será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo operador do aeroporto.

§ 3º O prazo estipulado no § 1º poderá ser alterado pelo órgão ambiental competente, desde que motivado e com a concordância do operador do aeroporto.

Art. 10. Quando houver a necessidade de supressão de vegetação, a autorização deverá ser requerida concomitantemente ao protocolo da etapa pertinente do licenciamento ambiental.

Art. 11. 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. 12. Os prazos estipulados nos arts. 5º, 9º e 11 poderão ser alterados, desde que motivados e com a concordância do responsável pelo empreendimento e do órgão ambiental competente.

Art. 13 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 para regularização ambiental.

Parágrafo único. Os responsáveis indicados no caput terão o prazo máximo de 24 meses para apresentar os Relatórios de Controle Ambiental que subsidiarão a regularização ambiental.

Art. 5º O operador do aeroporto regional em operação terá prazo de até cento e oitenta dias, contados a partir da data da publicação desta Resolução, para:

I – solicitar regularização do empreendimento, mediante a apresentação do RCA; e

II – firmar Termo de Compromisso perante o órgão ambiental competente, nos termos do art. 79-A da Lei n.º 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

CAPÍTULO III DA AMPLIAÇÃO DOS NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 6º A ampliação dos aeroportos regionais é considerada de baixo potencial de impacto ambiental, desde que não implique:

I – em zonas de amortecimento de unidades de conservação de proteção integral, adotando-se o limite de 3 km (três quilômetros) a partir do limite da unidade de conservação, cuja zona de amortecimento não esteja ainda estabelecida;

II – corte e supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração, no bioma Mata Atlântica, conforme Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006, ou outros biomas protegidos por leis específicas;

III – sobreposição com áreas regulares de pousio, descanso, alimentação e reprodução de aves migratórias constantes do Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil publicado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – Instituto Chico Mendes;

IV – sobreposição com áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção, constantes de listas oficiais;

V – remoção de população que implique inviabilização da comunidade e/ou sua completa remoção.

Parágrafo único. Para fins de verificação da sobreposição mencionada nos incisos III e IV, deverão ser utilizados como referência o Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias e listas oficiais no Brasil, até que o Instituto Chico Mendes publique, no prazo máximo de 180 dias, a contar da data de publicação desta Resolução, Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos.

Art. 7º O procedimento para o licenciamento ambiental da ampliação dos aeroportos regionais, considerada de pequeno potencial de impacto ambiental, será simplificado, nos termos das leis e normas vigentes, e observará os Termos de Referência constantes nos Anexos II e III desta Resolução.

Art. 8º O procedimento simplificado a que se refere o art. 7º consiste nas etapas de Licença de Instalação – LI e Licença de Operação – LO.

Parágrafo único. Havendo previsão em norma específica, o órgão ambiental competente poderá, em um único ato, aprovar a ampliação, autorizar a instalação e a operação do aeroporto regional.

Art. 9º O procedimento simplificado deverá ser instruído com:

I – estudo preliminar de engenharia, contendo no mínimo, a localização, a descrição e as plantas da situação existente e das atividades a serem executadas, bem como a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica - ART;

II – RAS e PCA, elaborados em conformidade com os Anexos II e III, desta Resolução;

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

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

V – manifestação do órgão municipal competente, quanto ao uso e ocupação do solo.

Art. 10. O órgão ambiental licenciador analisará os documentos referidos no art. 9º no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir da data de entrada no protocolo.

§ 1º A contagem do prazo previsto no **caput** será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimento pelo operador do aeroporto.

§ 2º O prazo estipulado no **caput** poderá ser alterado pelo órgão ambiental competente, desde que motivado e com a concordância do operador do aeroporto.

§ 3º A análise do RAS e do PCA pelo órgão ambiental competente deverá ser conclusiva quanto à emissão da licença requerida.

Art. 11. A ampliação dos aeroportos regionais que incida em qualquer dos incisos I a V do art. 6º deverá seguir as normas e legislações vigentes, cabendo ao órgão ambiental competente definir o estudo ambiental.

CAPÍTULO IV DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DOS NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 12. Os novos aeroportos regionais que não se enquadrem nas situações descritas nos incisos I a V do art. 6º serão considerados como de pequeno potencial de impacto ambiental.

Art. 13. O procedimento para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais considerados de pequeno potencial de impacto ambiental será simplificado, conforme disposto nos arts. 7º ao 10.

Parágrafo único. Havendo previsão em norma específica, o órgão ambiental competente poderá, em um único ato, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização, autorizar a instalação e a operação do aeroporto regional.

Art. 14. O licenciamento dos novos aeroportos que se enquadrem em qualquer um dos incisos I a V do art. 6º deverá seguir as normas e legislações vigentes, cabendo ao órgão ambiental competente definir o estudo ambiental.

CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. No processo de regularização ambiental poderá ser incluída a ampliação de aeroporto regional, desde que esta seja circunscrita aos limites do sítio aeroportuário e seja considerada de baixo potencial de impacto.

Parágrafo único. A ampliação de que trata o **caput** será objeto de autorização específica pelo órgão ambiental competente.

Art. 16. Os Termos de Referência constantes dos anexos desta Resolução poderão ser adequados pelo órgão ambiental competente, em função das especificidades do aeroporto regional, das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente.

Art. 17. As autorizações para manejo de fauna silvestre, incluindo levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento, quando requeridas para a elaboração de estudos ambientais, deverão ser emitidas em um prazo máximo de vinte dias, a partir do seu requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão ambiental competente.

§ 1º Quando houver necessidade de coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento da fauna silvestre em unidade de conservação, a autorização de que trata o **caput** será emitida pelo órgão responsável pela administração das unidades de conservação no prazo máximo de vinte dias.

§ 2º A contagem do prazo previsto neste artigo será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimento pelo operador do aeroporto.

~~Art. 14~~ **Art. 18.** As Licenças de Operação de que tratam os capítulos II, III e IV desta Resolução **poderão** autorizar as seguintes atividades de manutenção, ~~quando desenvolvidas dentro dos limites do sítio aeroportuário regional licenciado:~~

- I – poda de **vegetação** ~~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. 15. 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. 16.~~ **Art. 19.** ~~O responsável pelo operador do~~ ~~O responsável pelo~~ aeroporto regional deverá comunicar, **imediatamente**, ao órgão ambiental competente a execução de quaisquer intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o meio ambiente.

~~Art. 17. 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. 20. O parque de abastecimento de aeronaves, bem como as atividades desenvolvidas pelos distribuidores e revendedores de combustíveis, deverá ser licenciado por meio de procedimento específico, conforme estabelecido na Resolução CONAMA n.º 273, de 29 de novembro de 2000, e demais normas correlatas.

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput entende-se por parque de abastecimento de aeronaves o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos e prédios, com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação.

~~Art. 18.~~ **Art. 21.** 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 locacionais 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.

Fls. 286

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~~ art. 6º 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~~ de controle ambiental 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 e Área de Segurança Aeroportuária - ASA; 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 da empresa no Conselho de Classe 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

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 Nº 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; e
- 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;
- Indicar os acessos permanentes; e
- 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;
- Condições e características dos acessos e tráfego - mencionado a hierarquização viária municipal.

4.1. Meio Físico

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis, nos termos da Lei nº 9.433/1997); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e passivos ambientais.

4.2. Meio Biótico

Apresentar as características da vegetação bem como mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno, 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.

4.3. 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, e 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 e de operação;
- 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; e
- 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 de controle ambiental 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, 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 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 “as built”, cortes e perfis das diversas infraestruturas existentes (TPS, pátio, pista, torres de controle de aeródromo - TWR, hangares, sistemas de drenagem 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 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 nos sítios aeroportuários, **se existente do aeroporto**.
- Emissões: Apresentar informações que permitam caracterizar as emissões geradas e futuras 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; e
 - Produção de ruído, ~~ou~~ **estimativa das emissões de material particulado e de gases poluentes** 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 pelo 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; e
 - 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 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, **ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica**; 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,~~ Mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno, inclusive avifauna e rotas migratórias, espécies endêmicas e em risco de extinção, inclusive as definidas conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama nº 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 e caracterizados 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) e de forma integrada, conforme 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:

4.1. 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.

4.2. Meio Biótico

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

4.3. Meio Socioeconômico

Levantamento das ocupações irregulares existentes na AID do empreendimento, e identificação dos pontos críticos para a segurança dos usuários e comunidades lindeiras afetadas pelo ruído aeroportuário.

5. MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS DE CONTROLE AMBIENTAL

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

controle e recuperação.



Os programas de **mitigação e de controle ambiental** deverão considerar: **os impactos ambientais aos quais se destinam**, o componente ambiental afetado; **os indicadores ambientais, quando couber, e 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:~~
O RCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, **contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos**;
- Programa de comunicação social **e de educação ambiental**;
- ~~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; e
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução CONAMA nº 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 IIIV

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 deverá apresentar todos os impactos previstos para as fases de implantação e operação do empreendimento da obra, as respectivas medidas mitigadoras, de monitoramento e/ou de controle ambiental, e a forma de registro dessas medidas. ~~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 sua adoção e seus resultados. ~~das medidas mitigadoras/controles adotados.~~

1. INFORMAÇÕES GERAIS (quando não for a mesma empresa que elaborou o RAS)

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 pelo PCA 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 PCA na página de identificação da equipe técnica multidisciplinar. O coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.



~~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;
- **Descrição dos** ~~ever~~ **os** impactos/interferências **para as fases de implantação e operação do empreendimento, que ocorrerão no transcorrer da obra e a indicação das** medidas mitigadoras, **de monitoramento e de controle ambiental** propostas, de acordo com as ~~informações~~ **orientações** fornecidas pelo Órgão Ambiental Licenciador **e das** ~~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;~~
- **Descrição das ações propostas para execução das medidas apontadas no item anterior e sua periodicidade;**
- **Descrição do** ~~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 deverá ser assinado pelo responsável pela elaboração e implantação do plano; e
- O PCA deverá servir de subsídio para a elaboração do Relatório Final da Obra, a ser entregue para solicitação da Licença de Operação (LO).

O PCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- **Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;**
- **Programa de comunicação social e 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.**

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

LISTA DE PRESEÇA

2ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara Técnica de Controle Ambiental e Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do CONAMA - Data: 23 de julho de 2015 - Sala 830, 8º Andar

Nome - (Por Extenso - Legível)	Entidade	(DDD) Telefone	E-MAIL - (Legível)	Assinatura
1ª VAGA				
Titular: Raimundo Deusdará Filho (Presidente)	MMA	(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	M. SAÚDE	(61) 3213-8417 / 8402-6304	antonio.leopoldo@saude.gov.br	
2ª VAGA				
Titular: Dione Macedo	MME	(61) 2032-5371 / 8120-5731	dione.macedo@mme.gov.br	
Suplente 1: Mateus Salomé do Amaral	M. TRANSPORTES	(61) 2029-7026 / 8634-3522	mateus.amaral@transporte.gov.br	
Suplente 2: Rita de Cássia Vandanezi Munck	SEC. PORTOS	(61) 3411-3733	rita.munck@portosdobrasil.gov.br	
1ª VAGA				
Titular: Eugênio Spengler	BA	(071)3115-3814 / 9909-0261	eugenio.spengler@gmail.com	
Suplente 1: Mauro Kazuo Sato	SP	(11) 3133-4050	mauros@cetesbnet.sp.gov	
Suplente 2: Sadi Cordeiro de Oliveira	RR	(95) 2121-8175		
2ª VAGA				
Titular: André Luiz França	RJ	(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	
1ª VAGA				
Titular: Berenice Lima	ANAMMA NORDESTE	(81) 3551-1156/1147	berenice.andradelima@ipojuca.pe.gov.br	
Suplente 1: Walder Faria Marques	ANAMMA NORTE	(83) 8864-1582	wal_fmarques@yahoo.com.br	
Suplente 2: Fernando Silva Sales	ANAMMA CENTRO-OESTE	(62) 3524-1401 / 8558-5479	saleseadvogados@gmail.com	

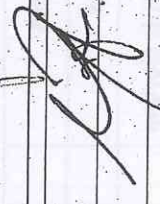
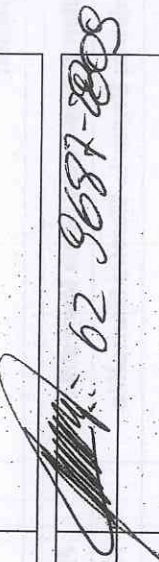
LISTA DE PRESENÇA

2ª Reunião Extraordinária Conjunta da Câmara Técnica de Controle Ambiental e Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do CONAMA - Data: 23 de julho de 2015 - Sala 830, 8º Andar

2ª VAGA		ANAMMA SUDESTE	(11) 4367-6400/97979-3131	paula.ramalho@saobernardo.sp.gov.br	
Titular: Paula Ciminelli Ramalho					
Suplente 1: Henrique Gustavo Koch		ANAMMA SUL	(54) 3901-1445	hkocho@caxias.rs.gov.br	
Suplente 2: Eptacio Santos		ANAMMA CENTRO-OESTE	(62) 8159-0132	epitacio.anamma@gmail.com / eptaciosantos@hotmail.com	
1ª VAGA		CNI	(61) 3317-9054 / 9965-8460	edezolt@cni.org.br	
Titular: Elisa Romano Dezolt					
Suplente 1: Wanderley Coelho Baptista		CNI	(61) 3317-9486 / 8485-3756	wbaptista@cni.org.br	
Suplente 2: José Quadrelli Neto		CNI	(61) 3317-9884 / 9967-3504	jneto@cni.org.br	
2ª VAGA		CNT	(31) 3285-1729 / 9138-6061	tita@uaugiga.com.br	
Titular: Patrícia Helena Gambogi Boson					
Suplente 1: João Carlos de Petribú de Carli Filho		CNA	(61) 3315-7231	joao.carli@cra.or.br / cna@cna.org.br	
Suplente 2: Vinicius Ladeira Marques de Souza		CNT	(61) 3315-7029	viniciuladeira@cnt.org.br	
1ª VAGA		ARGONAUTAS	(91) 98201-7480	ailton.limaymail.com	
Titular: Ailton Pires de Lima					
Suplente 1: Fidelis Junior Martins da Paixão		ARGONAUTAS	(91) 99290-1757	fidelispaixao@yahoo.com.br	
Suplente 2: Pedro César Baptista			(61) 8832 9805	pcbaptista@fund.com	
2ª VAGA		SÓCIOS DA NATUREZA	(48) 3371-3501 / 9985-0053	tadeusantos@contato.net	
Titular: Tadeu Santos		SÓCIOS DA NATUREZA	(48) 3524-2092	anapaulacortez@terra.com.br	
Suplente 1: Ana Paula Cortez		SÓCIOS DA NATUREZA	(51) 3311-8923	avatche@hotmail.com	
Suplente 2: Ana Maria Daix Valls Atz					
DCONAM		DCONAMA	(61) 2028-2173	vinicius.silva@mma.gov.br	
Assessoria Técnica Titular: Vinicius Vitoi Silva					
Assessoria Técnica Supl.: DCONAMA			(61) 2028-2480	Livia.Santos@mma.gov.br	

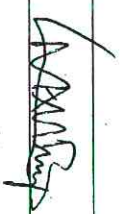
LISTA DE PRESEÇA

02ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e Câmara Técnica de Controle Ambiental do CONAMA - Data: 23 de Julho de 2015 - Sala 830, 8º Andar, Esplanada dos Ministéri

Nome		Entidade	(DDD) Telefone	E-MAIL	Assinatura
1ª VAGA	Titular: José Mauro de Lima O' de Almeida	MMA	(61) 2028-1358	mauro.odealmeida@mme.gov.br	
	Suplente: Márcio Antonio T. Mazzaro	MAPA	(61) 3218-2933	marcio.mazzaro@agricultura.gov.br	
	Suplente: José Botelho Neto	MME	(61) 3319-5455	joseb@mme.gov.br	
2ª VAGA	Titular: Ubergue Ribeiro Júnior	CASA CIVIL	(61) 3411-3367	ubergue.junior@presidencia.gov.br	
	Suplente: Mariana Cirne	IBAMA	(61) 3316-1037	mariana.cirne@ibama.gov.br	
	Suplente: Elianeiva de Queiroz Viana Odísio	M. INTEGRAÇÃO	(61) 3414-5539	elianeiva.odisio@integracao.gov.br	
1ª VAGA	Titular: Caroline Marques L. J. Santos	SP	(11) 3133-3912	carolinejorgesantos@sp.gov.br	
	Suplente: Lyssandro Norton Siqueira	MG	(31) 3218-0875	ppi@advocaciageral.mg.gov.br	
	Suplente: Sérgio de Figueiredo Silveira	AL	(82) 3315-1737	sergiodefigueiredo@gmail.com- SFS@BULHOSEGTAS.COM.BR	
2ª VAGA	Titular: Luciano Tinoco Marquesini	PR	(41) 3213-3869	luciano_marquesini@hotmail.com	
	Suplente: Ludmyla Macedo	DF	(61) 3214-5689	lcastroemoura@yahoo.com.br	
	Suplente: Janne Rodrigues da Silva	RN	(84) 9111-9317		
1ª VAGA	Titular: Fabio Camargo Ferreira	ANAMMA NACIONAL	(62) 3545 5849	fabiocamargo.semma@gmail.com	
	Suplente: Bárbara Andrezejewski M. Bessa	ANAMMA REGIÃO SUL	(34) 3318-0312	bbessa@smma.curitiba.pr.gov.br	



LISTA DE PRESEÇA
02ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos e Câmara Técnica de Controle Ambiental do CONAMA - Data: 23 de Julho de 2015 - Sala 830, 8º Andar, Esplanada dos Ministéri

2ª VAGA		ANAMMA NACIONAL	ANAMMA REGIÃO CENTRO-OESTE	(62) 3545-6058	liciusagro@yahoo.com.br	
Titular:	Lícius de Albuquerque Prado					
Suplente:	José do Carmo Siqueira			(62) 3224-1909	josedocarmoas@gmail.com	
Suplente:						
1ª VAGA		CNI	CNI	(61) 3317-8875	leonardo.estrela@cni.org.br	
Titular:	Leonardo Estrela Borges					
Suplente:	Marcos Abreu Torres			(61) 3317-8827	mattores@cni.org.br	
Suplente:	Cassio Augusto Muniz Borges			(61) 3317-9612	cborges@cni.org.br	
2ª VAGA		SETOR FLORESTAL	SETOR FLORESTAL	(61) 2109-1455	rodrigo.brito@cna.org.br	
Titular:	Rodrigo Justus de Brito					
Suplente:	Leonardo Pap			(47) 3371-8788	leonardo@papp.adv.br	
Suplente:	Francisco de Godoy Bueno			(11) 3071-3337	francisco@csmg.adv.br	
1ª VAGA		PLANETA VERDE	CNGC	(61) 8551-5350	eduardo.wending@gmail.com	
Titular:	Eduardo Wending					
Suplente:	Maj Marcelo Robis F. Nassaro			(11) 5083-2136	robis@policiamilitar.sp.gov.br	
Suplente:						
2ª VAGA		FBCN	FBCN	(21) 2247-2123	brunoismanzolillo@hotmail.com	
Titular:	Bruno Lúcio Scala Manzolillo					
Suplente:	Bruno L. Moreira Manzolillo			(21) 2247-7192	brunolucommm@gmail.com	
Suplente:						
DCONAMA		DCONAMAMMA	DCONAMAMMA	(61) 2028-2080	LMA.BORGES@MMA.GOV.BR	
Assessoria Técnica Titular:						
Assessoria Técnica Suplente:						

LISTA DE PRESENÇA - 23 DE JULHO DE 2015

2ª Reunião Extraordinária Conjunta das CTs de Assuntos Jurídicos e Controle Ambiental

LOCAL: Sala 830, 8º Andar do MMA, Esplanada dos Ministérios, Bloco B, Brasília/DF

NOME (POR FAVOR, LEVE)	ENTIDADE	(DDD) TELEFONE/CEL	E-MAIL (OBRIG)	ASSINATURA
Adis Coraço	PF/AMT	21095461	adis.coraço@povo.jov.br	
DAULO ATEUSO	SAC/PR	3311-7138	DAULO.ATEUSO@GMAIL.COM.BR	
Andre Corrao S. Resendi	Banco do Brasil	3122-2333	andrecs@bb.com.br	
Fabio Aquilino A. Mendes	SMA-SB	(11) 3133-3101	fabio.mendes@sp.gov.br	
Alexandra de Andrade Senazes	SRI-PR	3411-1424	alexandra.senazes@presidencia.gov.br	
Jorge Yoshio Hiroo	GM/MMA	2028-1493	Jorge.Hiroo@MMA.GOV.BR	
Priscila Bernardino Pinheiro	CNH	(61) 2101-6696	PRISCILA.PINHEIRO@CNH.ORG.BR	
Johnny Amorim Bikerato	CNM	61 2101-6659	johnny.bikerato@cnm.org.br	
Fabio Corrao S. Resendi	ANAMMA	62 3687-2809	FabioCorrao.Sen@Pampsi.com	
Licis de Albuquerque Prado	ANAMMA	(62) 8505-1201	Licis@prado@yahoo.com.br	
PAULA CINI VELLER RAMALHO	ANAMMA - SP	11 4367-6404	paula.veller@anammad.sp.gov.br	
MATEUS SAZOMÉ DO AMARAL	MT	(61) 2029-7122	MATEUS.AMARAL@TRANSPORTES.GOV.BR	
Antonio Leopoldo n. Neto	MS	(61) 3213-7420	antonio.leopoldo@saude.gov.br	
LEONARDO PAPP	Flórida	(41) 3311-8787	leopardo@papp.adv.br	
TADÉU SANTOS	ONG SN	4899850053	TADU.SANTOS@CONTATO.NET	
SERGIO FLORENTE	IMA-AL	(82) 99976-6820	SERGI@bunoesbvhoeis.com.br	
Regina Guada	DMC/MMA	(61) 2028-1430	regina.guad@mma.gov.br	
Ana Lucia Dolabella	MMX	61.20282188	ana.dolabella@mma.gov.br	
Adriana Sobral Fernandes	DEONMA	20282207	adriana.mendes@mma.gov.br	



EM BRANCO



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

**Resultado da 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de
Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos**

Data: 23 de julho de 2015, às 10h00

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

1. Abertura pelos Presidentes da CTAJ e CTCA

A reunião foi aberta pelo presidente da sessão, Dr. José Mauro O' de Almeida, após conferido o quórum para ambas Câmaras Técnicas. Estiveram presentes na reunião:

1) Pela CTAJ:

Marcio Antônio Teixeira Mazzaro – MAPA (1º suplente - 1ª Vaga Gov. Federal)
Ubergue Ribeiro Júnior – Casa Civil (titular - 2ª Vaga Gov. Federal)
Lyssandro Norton Siqueira – Gov. Minas Gerais (1º suplente - 1ª Vaga Gov. Estadual)
Sérgio de Figueiredo Silveira – Gov. Alagoas (2º suplente - 1ª Vaga Gov. Estadual)
Luciano Tinoco Marchesini – Gov. Paraná (titular - 2ª Vaga Gov. Federal)
Fabio Camargo Ferreira – Anamma Nacional (titular - 1ª Vaga Gov. Municipal)
Lício de Albuquerque Prado – Anamma Nacional (titular - 2ª Vaga Gov. Municipal)
Leonardo Estrela Borges – CNI (titular - 1ª Vaga Empresarial)
Leonardo Pap – Setor Florestal (1º suplente - 2ª Vaga Empresarial)
Eduardo Wendling – Planeta Verde (titular - 1ª Vaga Sociedade Civil)
Bruno Lucio Moreira Manzanillo – FBCN (titular - 2ª Vaga Sociedade Civil)

2) Pela CTCA:

Antonio Leopoldo Nogueira Neto (2º suplente - 1ª Vaga Gov. Federal)
Dione Macedo - Ministério de Minas e Energia (titular - 2ª Vaga Gov. Federal)
Mateus Salomé do Amaral - Ministério Transportes (1º suplente - 2ª Vaga Gov. Federal)
Eugênio Spengler – Gov. Bahia (titular - 1ª Vaga Gov. Estadual)
André Luiz Felisberto França – Gov. Rio de Janeiro (titular - 2ª Vaga Gov. Estadual)
Paula Ciminelli Ramalho - Anamma Região Sudeste (titular - 2ª Vaga Gov. Municipal)
José Quadrelli Neto – CNI (2º suplente - 2ª Vaga Empresarial)
Pedro César Baptista – ARGONAUTAS (2º suplente - 1ª Vaga Sociedade Civil)
Tadêu Santos - ONG Sócios da Natureza (titular - 2ª Vaga Sociedade Civil)

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

Procedência: 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de
Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos. Data: 23/06/15.

A matéria foi aprovada pelos membros presentes, com emendas.

3. Encerramento



EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

**2ª Reunião Extraordinária Conjunta das CTs de Controle Ambiental e
Assuntos Jurídicos**

Data: 23 de julho de 2015

Processo N° 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. APROVADO*

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

Considerando as peculiaridades do procedimento de licenciamento ambiental para aeroportos regionais e a necessidade de harmonização desses procedimentos no âmbito do SISNAMA; e **APROVADO**

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

RESOLVE:

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios e diretrizes para: **APROVADO**

I – a regularização ambiental dos aeroportos regionais **que estejam** em operação na data de publicação desta Resolução;

II – o licenciamento ambiental para ampliação de aeroportos regionais; e

III – o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais.

Art. 2º Para os efeitos desta Resolução, considera-se: **APROVADO**

I – aeroporto regional: aeroporto com movimentação anual de passageiros embarcados e desembarcados inferior a:

a) 800.000 (oitocentos mil) passageiros por ano, quando localizado na Região da Amazônia Legal; ou,

b) 600.000 (seiscentos mil) passageiros por ano, quando localizado nas demais regiões do País;

II – sítio aeroportuário: área ~~patrimonial~~ do aeroporto; **APROVADO**

III – ampliação: obra ou melhoria que tenha por objetivo o aumento da capacidade operacional do aeroporto;

IV – regularização ambiental: processo integrado de atividades técnicas e administrativas, por meio do qual os aeroportos regionais implantados e em operação buscam sua conformidade e regularidade frente à legislação ambiental vigente, por meio da apresentação de Relatório de Controle Ambiental e da assinatura de termo de compromisso com o órgão ambiental competente;

V – operador do aeroporto regional: órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeroporto;

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

Prop.CNI - APROVADO

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

VII – Relatório de Controle Ambiental – RCA: relatório contendo o diagnóstico ambiental da região de inserção do empreendimento, sua caracterização, descrição das atividades, dos riscos ambientais, com a identificação dos impactos e das medidas mitigadoras, visando subsidiar a regularização ambiental dos aeroportos regionais; e

VIII – Plano de Controle Ambiental – PCA: Plano contendo a descrição dos programas ambientais a serem implementados no aeroporto para controle ambiental e mitigação, mencionados no RAS ou em Termo de Referência específico emitido pelo órgão ambiental licenciador.

CAPÍTULO II DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL DOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 3º A regularização ambiental de aeroportos regionais **que estejam** em operação na data de publicação desta Resolução será feita mediante licenciamento ambiental corretivo, visando à emissão da Licença de Operação. **APROVADO**

Art. 4º O processo de licenciamento para regularização ambiental deverá ser instruído com o RCA, elaborado em conformidade com o Termo de Referência constante do Anexo I. **APROVADO**

§1º A análise do RCA deverá ser realizada pelo órgão ambiental competente, mediante parecer técnico conclusivo quanto à emissão da Licença de Operação, no prazo de até noventa dias.

§2º A contagem do prazo previsto no §1º será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo operador do aeroporto.

§3º O prazo estipulado no §1º poderá ser alterado pelo órgão ambiental competente, desde que motivado e com a concordância do operador do aeroporto.

Art. 5º O operador do aeroporto regional em operação terá prazo de até cento e oitenta dias, contados a partir da data da publicação desta Resolução, para: **APROVADO**

I – solicitar regularização do empreendimento, mediante a apresentação do RCA; e

II – firmar Termo de Compromisso perante o órgão ambiental competente, nos termos do art. 79-A da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

CAPÍTULO III DA AMPLIAÇÃO DOS ~~NOVOS~~ AEROPORTOS REGIONAIS **APROVADO**

Art. 6º A ampliação dos aeroportos regionais é considerada de baixo potencial de impacto ambiental, desde que ~~não implique~~: **APROVADO**

I – ~~em~~ **não se localize em** zonas de amortecimento de unidades de conservação de proteção integral, adotando-se o limite de 3 km (três quilômetros) a partir do limite da unidade de conservação, cuja zona de amortecimento não esteja ainda estabelecida; **APROVADO**

II – **não implique em**: **APROVADO**

a) corte e supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração, no bioma Mata Atlântica, conforme Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006, ou outros biomas protegidos por leis específicas;

III— ~~b)~~ sobreposição com áreas regulares de pousio, descanso, alimentação e reprodução de aves migratórias constantes do Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil publicado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – Instituto Chico Mendes;

IV— ~~e)~~ sobreposição com áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção, constantes de listas oficiais;

c) sobreposição com áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção, constantes no Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos, para fins de operação de aeroportos regionais; APROVADO

V— ~~d)~~ remoção de população que implique ~~acarrete~~ inviabilização da comunidade e/ou sua completa remoção. APROVADO

Parágrafo único. Para fins de verificação da sobreposição mencionada ~~nas alíneas b e e do inciso II nos incisos III e IV~~, deverão ser utilizados como referência o Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias e listas oficiais no Brasil, até que o Instituto Chico Mendes publique, no prazo máximo de ~~cento e oitenta~~ 180 dias, a contar da data de publicação desta Resolução, Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos.

§1º O ICMBio, no prazo máximo de cento e oitenta dias, a contar da data de publicação desta Resolução, publicará Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos. APROVADO

§2º Enquanto não houver a publicação do Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos, será utilizado como referência o Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias. APROVADO

Art. 7º O procedimento para o licenciamento ambiental da ampliação dos aeroportos regionais, considerada de ~~baixo~~ ~~pequeno~~ potencial de impacto ambiental, será simplificado, nos termos das leis e normas vigentes, e observará os Termos de Referência constantes nos Anexos II e III desta Resolução. APROVADO

Art. 8º O procedimento simplificado a que se refere o art. 7º consiste nas etapas de Licença de Instalação – LI e Licença de Operação – LO. APROVADO

~~Art.XX~~ Parágrafo único. Havendo ~~previsão em norma específica~~, o órgão ambiental competente poderá, em um único ato, aprovar a ampliação, autorizar a instalação e a operação do aeroporto regional. APROVADO

Prop. CNT (Art. 8º).

Transformar o parágrafo único em artigo. APROVADO

Art. 9º O procedimento simplificado deverá ser instruído com: APROVADO

I – estudo preliminar de engenharia, contendo no mínimo, a localização, a descrição e as plantas da situação existente e das atividades a serem executadas, bem como a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART;

- II – RAS e PCA, elaborados em conformidade com os Anexos II e III, desta Resolução;
- III – documentos, autorizações e outorgas legalmente exigíveis, conforme o caso, por força de normas federais, estaduais e municipais;
- IV – requerimento de autorização de supressão de vegetação devidamente instruído, quando couber; e
- V – manifestação do órgão municipal competente, quanto ao uso e ocupação do solo.

Art. 10. O órgão ambiental licenciador analisará os documentos referidos no **art. 9º** no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir da data de entrada no protocolo. **APROVADO**

§1º A contagem do prazo previsto no **caput** será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimento pelo operador do aeroporto.

§2º O prazo estipulado no **caput** poderá ser alterado pelo órgão ambiental competente, desde que motivado e com a concordância do operador do aeroporto.

§3º A análise do RAS e do PCA pelo órgão ambiental competente deverá ser conclusiva quanto à emissão da licença requerida.

Art. 11. A ampliação dos aeroportos regionais que incida em qualquer dos **incisos I a V** do art. 6º deverá seguir as normas e legislações vigentes, cabendo ao órgão ambiental competente definir o estudo ambiental. **APROVADO**

CAPÍTULO IV

DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DOS NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 12. Os novos aeroportos regionais que não se enquadrem nas situações descritas nos **incisos I a V** do art. 6º serão considerados como de **baixo** ~~pequeno~~ potencial de impacto ambiental. **APROVADO**

Art. 13. O procedimento para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais considerados de **baixo** ~~pequeno~~ potencial de impacto ambiental será simplificado, conforme disposto nos **arts. 7º ao 10**. **APROVADO**

Parágrafo único. ~~Havendo previsão em norma específica,~~ o órgão ambiental competente poderá, em um único ato, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização, autorizar a instalação e a operação do aeroporto regional. **APROVADO**

Art. 14. O licenciamento dos novos aeroportos que se enquadrem em qualquer um dos **incisos I a V** do art. 6º deverá seguir as normas e legislações vigentes, cabendo ao órgão ambiental competente definir o estudo ambiental. **APROVADO**

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 15. No processo de regularização ambiental **de que trata o Capítulo II** poderá ser incluída a ampliação de aeroporto regional, desde que esta seja circunscrita aos limites do sítio aeroportuário e seja considerada de baixo potencial de impacto. **APROVADO**

Parágrafo único. A ampliação de que trata o **caput** será objeto de autorização específica pelo órgão ambiental competente.

Art. 16. Os Termos de Referência constantes dos anexos desta Resolução poderão ser adequados pelo órgão ambiental competente, em função das especificidades do aeroporto regional, das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente. **APROVADO**

Art. 17. As autorizações para manejo de fauna silvestre, incluindo levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento, quando requeridas para a elaboração de estudos ambientais, deverão ser emitidas em um prazo máximo de vinte dias, a partir do seu requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão ambiental competente. **APROVADO**

§ 1º Quando houver necessidade de coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento da fauna silvestre em unidade de conservação, a autorização de que trata o **caput** será emitida pelo órgão responsável pela administração das unidades de conservação no prazo máximo de vinte dias.

§ 2º A contagem do prazo previsto neste artigo será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimento pelo operador do aeroporto.

Art. 18. As Licenças de Operação de que tratam os capítulos II, III e IV desta Resolução poderão autorizar as seguintes atividades de manutenção:
APROVADO

I – poda de vegetação que coloque 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 ampliação.

~~Art. 19. O operador do aeroporto regional deverá comunicar, imediatamente, ao órgão ambiental competente a execução de quaisquer intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o meio ambiente.~~

Prop.

Art. 19. O operador do aeroporto regional deverá comunicar, imediatamente, ao órgão ambiental competente a ocorrência de eventos que coloquem em risco o meio ambiente.
APROVADO

~~Prop. Gov. MG - supressão do art. 19~~

Art. 20. O parque de abastecimento de aeronaves, bem como as atividades desenvolvidas pelos distribuidores e revendedores de combustíveis, deverá ser licenciado por meio de procedimento específico, conforme estabelecido na Resolução CONAMA nº 273, de 29 de novembro de 2000, e demais normas correlatas. **APROVADO**

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput entende-se por parque de abastecimento de aeronaves o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos e prédios, com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação.

Art. 21. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA

Presidente do Conselho

ANEXO I

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, 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 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:

2.1. Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário

- Descrição e apresentação do empreendimento aeroportuário com: plantas “as built”, cortes e perfis das diversas infraestruturas existentes (TPS, pátio, pista, torres de controle de aeródromo – TWR, hangares, sistemas de drenagem 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 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;
- Uso do solo e os cursos d'água presentes nos sítios aeroportuários, se existente do aeroporto;
- Emissões: apresentar informações que permitam caracterizar as emissões geradas e futuras 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; e
 - Produção de ruído, estimativa das emissões de material particulado e de gases poluentes 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 pelo 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; e
 - 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 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, ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica; 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). Mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno, inclusive avifauna e rotas migratórias, espécies endêmicas e em risco de extinção, inclusive as definidas conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução CONAMA nº 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 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 e caracterizados 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) e de forma integrada, conforme 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:

4.1. 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.

4.2. Meio Biótico

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

4.3. Meio Socioeconômico

Levantamento das ocupações irregulares existentes na AID do empreendimento, e identificação dos pontos críticos para a segurança dos usuários e comunidades lindeiras afetadas pelo ruído aeroportuário.

5. MEDIDAS MITIGADORAS E DE CONTROLE AMBIENTAL

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

Os programas de mitigação e de controle ambiental deverão considerar: os impactos ambientais aos quais se destinam, o componente ambiental afetado; os indicadores ambientais, quando couber 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 fatores ambientais.

O RCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;
- Programa de comunicação social e de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais; e
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução CONAMA nº 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 II

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.6º 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 de controle ambiental 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 e Área de Segurança Aeroportuária - ASA; 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 as 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 da empresa no Conselho de Classe e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail);

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:

- 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; e
- Produção de ruído 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 n° 154);
- Indicar o quantitativo de pessoal envolvido;

- Indicar as restrições ao uso na área de segurança aeroportuária;
- Indicar os acessos permanentes; e
- 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:

- 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; e
- Condições e características dos acessos e tráfego - mencionado a hierarquização viária municipal.

4.1. Meio Físico

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis, nos termos da Lei nº 9.433/1997); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e passivos ambientais.

4.2. Meio Biótico

Apresentar as características da vegetação bem como mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno, 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.

4.3. 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 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 e de operação;
- 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; e
- 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 de controle ambiental 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

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 deverá apresentar todos os impactos previstos para as fases de implantação e operação do empreendimento, as respectivas medidas mitigadoras, de monitoramento e controle ambiental, e a forma de registro dessas medidas.

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 sua adoção e seus resultados.

1. INFORMAÇÕES GERAIS (quando não for a mesma empresa que elaborou o RAS)

1.1. Identificação da empresa responsável pelo PCA:

- 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.**

1.2. 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.

2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAÇÃO DO PCA

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

- Identificação do estabelecimento, conforme item 1;
- Descrição dos impactos/interferências para as fases de implantação e operação do empreendimento, e a indicação das medidas mitigadoras, de monitoramento e de controle ambiental propostas, de acordo com as orientações fornecidas pelo Órgão Ambiental Licenciador e das apresentadas no RAS, ou no estudo ambiental, conforme o caso;
- Descrição das ações propostas para execução das medidas apontadas no item anterior e sua periodicidade;
- Descrição do 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 deverá ser assinado pelo responsável pela elaboração e implantação do plano; e
- O PCA deverá servir de subsídio para a elaboração do Relatório Final da Obra, a ser entregue para solicitação da Licença de Operação (LO).

O PCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;
- Programa de comunicação social e 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 nº 466/2015.

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.



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

**2ª Reunião Extraordinária Conjunta das CTs de Controle Ambiental e
Assuntos Jurídicos
Data: 23 de julho de 2015
Processo N° 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 I da Lei n.º 6.938, de 31 de agosto de 1981, e tendo em vista o disposto no seu Regimento Interno;

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

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

RESOLVE:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

Art. 1º Esta Resolução estabelece critérios e diretrizes para:

I – a regularização ambiental dos aeroportos regionais que estejam em operação na data de publicação desta Resolução;

II – o licenciamento ambiental para ampliação de aeroportos regionais; e

III – o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais.

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

I – aeroporto regional: aeroporto com movimentação anual de passageiros embarcados e desembarcados inferior a:

a) 800.000 (oitocentos mil) passageiros por ano, quando localizado na Região da Amazônia Legal; ou,

b) 600.000 (seiscentos mil) passageiros por ano, quando localizado nas demais regiões do País;

II – sítio aeroportuário: área do aeroporto;

III – ampliação: obra ou melhoria que tenha por objetivo o aumento da capacidade operacional do aeroporto;

IV – regularização ambiental: processo integrado de atividades técnicas e administrativas, por meio do qual os aeroportos regionais implantados e em operação buscam sua conformidade e regularidade frente à legislação ambiental vigente, por meio da apresentação de Relatório de Controle Ambiental e da assinatura de termo de compromisso com o órgão ambiental competente;

V – operador do aeroporto regional: órgão, entidade ou empresa responsável pela administração do aeroporto;

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

VII – Relatório de Controle Ambiental – RCA: relatório contendo o diagnóstico ambiental da região de inserção do empreendimento, sua caracterização, descrição das atividades, dos riscos ambientais, com a identificação dos impactos e das medidas mitigadoras, visando subsidiar a regularização ambiental dos aeroportos regionais; e

VIII – Plano de Controle Ambiental – PCA: Plano contendo a descrição dos programas ambientais a serem implementados no aeroporto para controle ambiental e mitigação, mencionados no RAS ou em Termo de Referência específico emitido pelo órgão ambiental licenciador.

CAPÍTULO II

DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL DOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 3º A regularização ambiental de aeroportos regionais que estejam em operação na data de publicação desta Resolução será feita mediante licenciamento ambiental corretivo, visando à emissão da Licença de Operação.

Art. 4º O processo de licenciamento para regularização ambiental deverá ser instruído com o RCA, elaborado em conformidade com o Termo de Referência constante do Anexo I.

§1º A análise do RCA deverá ser realizada pelo órgão ambiental competente, mediante parecer técnico conclusivo quanto à emissão da Licença de Operação, no prazo de até noventa dias.

§2º A contagem do prazo previsto no §1º será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimentos pelo operador do aeroporto.

§3º O prazo estipulado no §1º poderá ser alterado pelo órgão ambiental competente, desde que motivado e com a concordância do operador do aeroporto.

Art. 5º O operador do aeroporto regional em operação terá prazo de até cento e oitenta dias, contados a partir da data da publicação desta Resolução, para:

- I – solicitar regularização do empreendimento, mediante a apresentação do RCA; e
- II – firmar Termo de Compromisso perante o órgão ambiental competente, nos termos do art. 79-A da Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998.

CAPÍTULO III DA AMPLIAÇÃO DOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 6º A ampliação dos aeroportos regionais é considerada de baixo potencial de impacto ambiental, desde que:

I – não se localize em zonas de amortecimento de unidades de conservação de proteção integral, adotando-se o limite de 3 km (três quilômetros) a partir do limite da unidade de conservação, cuja zona de amortecimento não esteja ainda estabelecida;

II – não implique em:

- a) corte e supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração, no bioma Mata Atlântica, conforme Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006, ou outros biomas protegidos por leis específicas;
- b) sobreposição com áreas regulares de pousio, descanso, alimentação e reprodução de aves migratórias constantes do Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil publicado pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – Instituto Chico Mendes; e
- c) sobreposição com áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção, constantes no Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos, para fins de operação de aeroportos regionais.

§1º O ICMBio, no prazo máximo de cento e oitenta dias, a contar da data de publicação desta Resolução, publicará Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos.

§2º Enquanto não houver a publicação do Relatório de Áreas Sensíveis de Espécies Ameaçadas de Extinção Relacionadas a Aeroportos, será utilizado como referência o Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias.

Art. 7º O procedimento para o licenciamento ambiental da ampliação dos aeroportos regionais, considerada de baixo potencial de impacto ambiental, será simplificado, nos termos das leis e normas vigentes, e observará os Termos de Referência constantes nos Anexos II e III desta Resolução.

Art. 8º O procedimento simplificado a que se refere o art. 7º consiste nas etapas de Licença de Instalação – LI e Licença de Operação – LO.

Art. 9º O órgão ambiental competente poderá, em um único ato, aprovar a ampliação, autorizar a instalação e a operação do aeroporto regional.

Art. 10. O procedimento simplificado deverá ser instruído com:

I – estudo preliminar de engenharia, contendo no mínimo, a localização, a descrição e as plantas da situação existente e das atividades a serem executadas, bem como a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART;

II – RAS e PCA, elaborados em conformidade com os Anexos II e III, desta Resolução;

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

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

V – manifestação do órgão municipal competente, quanto ao uso e ocupação do solo.

Art. 11. O órgão ambiental licenciador analisará os documentos referidos no art. 10 no prazo de cento e oitenta dias, contados a partir da data de entrada no protocolo.

§1º A contagem do prazo previsto no **caput** será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimento pelo operador do aeroporto.

§2º O prazo estipulado no **caput** poderá ser alterado pelo órgão ambiental competente, desde que motivado e com a concordância do operador do aeroporto.

§3º A análise do RAS e do PCA pelo órgão ambiental competente deverá ser conclusiva quanto à emissão da licença requerida.

Art. 12. A ampliação dos aeroportos regionais que incida em qualquer dos incisos I e II do art. 6º deverá seguir as normas e legislações vigentes, cabendo ao órgão ambiental competente definir o estudo ambiental.

CAPÍTULO IV

DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DOS NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

Art. 13. Os novos aeroportos regionais que não se enquadrem nas situações descritas nos incisos I e II do art. 6º serão considerados como de baixo potencial de impacto ambiental.

Art. 14. O procedimento para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais considerados de baixo potencial de impacto ambiental será simplificado, conforme disposto nos arts. 7º ao 11.

Parágrafo único. O órgão ambiental competente poderá, em um único ato, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização, autorizar a instalação e a operação do aeroporto regional.

Art. 15. O licenciamento dos novos aeroportos que se enquadrem em qualquer um dos incisos I e II do art. 6º deverá seguir as normas e legislações vigentes, cabendo ao órgão ambiental competente definir o estudo ambiental.

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 16. No processo de regularização ambiental de que trata o Capítulo II poderá ser incluída a ampliação de aeroporto regional, desde que esta seja circunscrita aos limites do sítio aeroportuário e seja considerada de baixo potencial de impacto.

Parágrafo único. A ampliação de que trata o **caput** será objeto de autorização específica pelo órgão ambiental competente.

Art. 17. Os Termos de Referência constantes dos anexos desta Resolução poderão ser adequados pelo órgão ambiental competente, em função das especificidades do aeroporto regional, das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente.

Art. 18. As autorizações para manejo de fauna silvestre, incluindo levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento, quando requeridas para a elaboração de estudos ambientais, deverão ser emitidas em um prazo máximo de vinte dias, a partir do seu requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão ambiental competente.

§ 1º Quando houver necessidade de coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento da fauna silvestre em unidade de conservação, a autorização de que trata o **caput** será emitida pelo órgão responsável pela administração das unidades de conservação no prazo máximo de vinte dias.

§ 2º A contagem do prazo previsto neste artigo será suspensa durante a elaboração dos estudos ambientais complementares ou preparação de esclarecimento pelo operador do aeroporto.

Art. 19. As Licenças de Operação de que tratam os capítulos II, III e IV desta Resolução poderão autorizar as seguintes atividades de manutenção:

I – poda de vegetação que coloque 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 ampliação.

Art. 20. O operador do aeroporto regional deverá comunicar, imediatamente, ao órgão ambiental competente a ocorrência de eventos que coloquem em risco o meio ambiente.

Art. 21. O parque de abastecimento de aeronaves, bem como as atividades desenvolvidas pelos distribuidores e revendedores de combustíveis, deverá ser licenciado por meio de procedimento específico, conforme estabelecido na Resolução CONAMA nº 273, de 29 de novembro de 2000, e demais normas correlatas.

Parágrafo único. Para fins do disposto no caput entende-se por parque de abastecimento de aeronaves o conjunto de instalações fixas, compreendendo tanques, equipamentos e prédios, com a finalidade de receber, armazenar e distribuir combustíveis de aviação.

Art. 22. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

IZABELLA TEIXEIRA

Presidente do Conselho

ANEXO I

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, telefone e e-mail);
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail); e
- Anotação de Responsabilidade Técnica – 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
- Anotação de Responsabilidade Técnica – 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:

2.1. Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário

- Descrição e apresentação do empreendimento aeroportuário com: plantas “*as built*”, cortes e perfis das diversas infraestruturas existentes (TPS, pátio, pista, torres de controle de aeródromo – TWR, hangares, sistemas de drenagem 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 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;
- Uso do solo e os cursos d'água presentes nos sítios aeroportuários, se existente do aeroporto;
- Emissões: apresentar informações que permitam caracterizar as emissões geradas e futuras 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; e
 - Produção de ruído, estimativa das emissões de material particulado e de gases poluentes 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 pelo 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; e
 - 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 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, ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica; 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). Mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno, inclusive avifauna e rotas migratórias, espécies endêmicas e em risco de extinção, inclusive as definidas conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução CONAMA nº 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 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 e caracterizados 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) e de forma integrada, conforme 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:

4.1. 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.

4.2. Meio Biótico

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

4.3. Meio Socioeconômico

Levantamento das ocupações irregulares existentes na AID do empreendimento, e identificação dos pontos críticos para a segurança dos usuários e comunidades lindeiras afetadas pelo ruído aeroportuário.

5. MEDIDAS MITIGADORAS E DE CONTROLE AMBIENTAL

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

Os programas de mitigação e de controle ambiental deverão considerar: os impactos ambientais aos quais se destinam, o componente ambiental afetado; os indicadores ambientais, quando couber 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 fatores ambientais.

O RCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;
- Programa de comunicação social e de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais; e
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução CONAMA nº 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 II

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.6º 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 de controle ambiental 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 e Área de Segurança Aeroportuária - ASA; 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 as 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 da empresa no Conselho de Classe e Registro no Cadastro Técnico Federal;
- Endereço completo, telefone e e-mail;
- Representantes legais (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail); e
- Pessoa de contato (nome completo, Cadastro Técnico Federal, endereço, telefone e e-mail);

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
- Anotação de Responsabilidade Técnica – 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:

- 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 Nº 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; e
- Produção de ruído 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;
- Indicar os acessos permanentes; e
- 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:

- 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; e
- Condições e características dos acessos e tráfego - mencionado a hierarquização viária municipal.

4.1. Meio Físico

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; ocorrência de cavidades naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis, nos termos da Lei nº 9.433/1997); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e passivos ambientais.

4.2. Meio Biótico

Apresentar as características da vegetação bem como mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno,

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.

4.3. 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 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 e de operação;
- 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; e
- 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 de controle ambiental 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

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 deverá apresentar todos os impactos previstos para as fases de implantação e operação do empreendimento, as respectivas medidas mitigadoras, de monitoramento e controle ambiental, e a forma de registro dessas medidas.

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 sua adoção e seus resultados.

1. INFORMAÇÕES GERAIS (quando não for a mesma empresa que elaborou o RAS)

1.1. Identificação da empresa responsável pelo PCA:

- 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
- Anotação de Responsabilidade Técnica – ART da empresa.

1.2. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

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

2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAÇÃO DO PCA

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

- Identificação do estabelecimento, conforme item 1;
- Descrição dos impactos/interferências para as fases de implantação e operação do empreendimento, e a indicação das medidas mitigadoras, de monitoramento e de controle ambiental propostas, de acordo com as orientações fornecidas pelo Órgão

Ambiental Licenciador e das apresentadas no RAS, ou no estudo ambiental, conforme o caso;

- Descrição das ações propostas para execução das medidas apontadas no item anterior e sua periodicidade;
- Descrição do 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 deverá ser assinado pelo responsável pela elaboração e implantação do plano; e
- O PCA deverá servir de subsídio para a elaboração do Relatório Final da Obra, a ser entregue para solicitação da Licença de Operação (LO).

O PCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;
- Programa de comunicação social e 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 nº 466/2015.

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.