



 <b>MMA</b>	<b>GUIA DE PROVIDÊNCIA DE DOCUMENTO - GPD</b>	Nº 036
		Data: 28/07/2015

**IDENTIFICAÇÃO**

Tipo e Número  Procedência Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA  Registro <i>02000.000509/2015-72</i> Interessado Secretaria de aviação civil da PR	 <b>Ministério do Meio Ambiente</b> <b>Processo Nº 02000.000509/2015-72</b> <b>Unid.Autuadora: SECEX/SPOA/CGGA/DIATA/SEPRO</b> <b>Interessado: SECRETARIA DE AVIAÇÃO CIVIL DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA</b> <b>Resumo: Proposta de Resolução Conama sobre Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais.VOLUME II</b>
--	---

Assunto  
**Proposta de Resolução Conama sobre Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais**

**PROVIDÊNCIAS**

Autuação   
  Arquivamento   
  Abertura de volume   
  Encerramento de volume   
  Desarquivamento

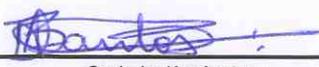
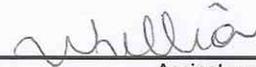
Reconstituição do processo nº \_\_\_\_\_

Outros \_\_\_\_\_

Justificativa (no caso de reconstituição do processo )

Nome e ramal para contato após providência:  
**Danillo Santos - 2102**

**AUTENTICAÇÃO**

Solicitante  Data: <u>28</u> / <u>07</u> / 2015   _____ Carimbo/Assinatura	Protocolo Central/Unidade Protocolizadora  Recebi em: <u>28, 07, 15</u> Hora: <u>14:18</u>   _____ Assinatura
---	---

EM BRANCO



## MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

Procedência 3ª Reunião Extraordinária CTAJ

Data: 18 de junho de 2015

Processo Nº 02000.000509/2015-72

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

### VERSÃO com EMENDAS

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

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

#### **3ª CTAJ - APROVADO**

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

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

RESOLVE:

### **CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

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

#### **CASA CIVIL - APROVADO**

**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.**

Sugestão CTAJ: a menção de ampliação que consta do corpo da Resolução não consta como objetivo da Resolução no art. 1º.

~~I— licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais;~~

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

~~III — atividades a serem realizadas dentro dos limites do sítio aeroportuário regional já existente, não passíveis de licenciamento ambiental, e consideradas de baixo de impacto. — APROVADO~~

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

Obs.: incluir conceitos de regularização ambiental.

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

#### ~~CASA CIVIL~~

~~I — aeroporto regional: equipamentos dotados de instalações, edificações e facilidades de apoio a aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas e que não estejam localizados em regiões metropolitanas das capitais estaduais e ao Distrito Federal, abertos ao tráfego aéreo público;~~

#### SAC - APROVADO

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;

II – sítio aeroportuário: ~~é toda a área patrimonial do aeroporto;~~ APROVADO

~~III — estruturas aeroportuárias: instalações, edificações e facilidades, contidas no sítio aeroportuário, que servem ao apoio às aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas, compreendendo, dentre outros, os seguintes elementos construtivos: Terminal de Passageiros e Cargas (TPS), Seção Contra Incêndio de Aeródromo (SCI), Torre de Controle (TWR) ou Estação Prestadora de serviços de telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA), Pátio de Aeronaves, Pista de Pouso e Decolagem (PPD), Pista de Táxi (TWY), Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) e VIA de Serviço para Veículos.~~

#### CASA CIVIL - APROVADO

III – estruturas aeroportuárias: instalações, edificações e facilidades, contidas no sítio aeroportuário, que servem ao apoio às aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas, 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.

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

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

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

## CAPÍTULO II DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DOS NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

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

3ª CTAJ – haverá proposta de redação para o caput, a ser elaborada pela área técnica da SAC e do MMA, para encaminhar ao Plenário.

### CASA CIVIL - APROVADO

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

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

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

§1º Além das atividades previstas neste artigo, poderão também ser consideradas de baixo impacto

ambiental, quando assim avaliados pelo órgão ambiental competente, obras realizadas fora dos limites do sítio aeroportuário, desde que vinculadas à infraestrutura aeroportuária.

§2º Os empreendimentos e atividades referidos no caput deste artigo ficam sujeitos ao licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado, nos termos das leis e normas vigentes.

**Proposta CNI — APROVADO (realocado)**

~~§3º Art. XX 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:~~

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

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

~~§1º O processo de licenciamento ambiental deverá ser instruído com:~~

**Art. 4º O processo de licenciamento ambiental dos aeroportos regionais de baixo impacto ambiental deverá ser instruído com: APROVADO**

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

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

**II – RAS e PCA, elaborados em conformidade com os Anexos II e IV, desta Resolução; APROVADO**

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

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

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

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

~~§ 2º 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. APROVADO~~

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

~~§ 4º O órgão ambiental manifestar-se-á com base em parecer técnico que contenha:~~

**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: **APROVADO**

3ª CTAJ: revogação ou complementação do procedimento.

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.

3ª CTAJ: Caroline, Ubergue, Leandro e Lyssandro encaminharão propostas

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

- ~~I – poda de árvores nativas ou exóticas, que coloquem em risco a operação aeroportuária;~~
- ~~II – controle de plantas invasoras, inclusive com o uso de herbicidas específicos, devidamente registrados perante os órgãos competentes, observados os instrumentos normativos pertinentes ao emprego de produtos tóxicos;~~
- ~~III – limpeza e reparo de sistemas de drenagem, bueiros e canais;~~
- ~~IV – implantação de cercas, defensas metálicas ou similares;~~
- ~~V – reparos e manutenção em obras de arte; e~~
- ~~VI – melhorias ou modernizações em estruturas aeroportuárias, que não impliquem em ampliação dessas estruturas.~~

**Art. 6º 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.

Obs.: Este artigo está aparentemente em conflito com o art. 3º, §2º.

### CAPÍTULO III DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL

**Art. 7º 8º** A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação quando da publicação desta Resolução será feita mediante emissão de Licença de Operação **Corretiva. APROVADO**

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

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

~~Art. 8º Os prazos estipulados nos art. 4º e 7º poderão ser alterados, desde que motivados e com a~~

~~concordância do responsável pelo empreendimento e do órgão ambiental competente. (verificar remissão)(realocado)~~

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

Art. 10. As autorizações para manejo de fauna silvestre, incluindo o levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento, quando requeridas para a elaboração de estudos ambientais, deverão ser emitidas em um prazo máximo de 20 dias, a partir do seu requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão licenciador.

Art. 11. Os prazos estipulados nos art. 4º, 8º e 10 poderão ser alterados, desde que motivados e com a concordância do responsável pelo empreendimento e do órgão ambiental competente. (verificar remissão)

OBS: melhorar redação ou analisar se o dispositivo é inócuo.

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

Art. 12. 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.

Obs: que a CT de origem indique o conceito e o objetivo da expressão compromisso de licenciamento ambiental.

#### **CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS**

Art. 13 A licença de operação de que tratam os capítulos II e III desta Resolução, autoriza as seguintes atividades de manutenção, quando desenvolvidas dentro dos limites do sítio aeroportuário regional licenciado:

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

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

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

IV – implantação de cercas, defensas metálicas ou similares;

V – reparos e manutenção em obras de arte; e

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

**Art. 12:** 14 O responsável pelo aeroporto regional deverá comunicar imediatamente ao órgão ambiental competente a identificação de impactos ambientais supervenientes, para a manifestação e a adoção das providências que se fizerem necessárias.

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

**Art. 15. O responsável pelo aeroporto regional deverá comunicar ao órgão ambiental competente a execução de quaisquer intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o meio ambiente.** **APROVADO**

Obs: definição de prazo para comunicação?

**Art. 14:** 16. Os postos de armazenamento e de abastecimento de combustíveis integrados ao aeroporto regional deverão ser licenciados por meio de procedimento específico, conforme o estabelecido na Resolução CONAMA n.º 273, de 2000, e demais normas correlatas.

**Art. 15:** 17. 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.

##### 4.3.7- Análise integrada

A análise integrada tem como objetivo avaliar dados para avaliar e identificar os impactos decorrentes do empreendimento, bem como a qualidade ambiental futura da região. Esta análise,

que caracteriza a área de influência do aeroporto de forma integrada, deve ser realizada após a conclusão do diagnóstico. Deve conter as inter-relações entre os meios físico, biótico e socioeconômico, ilustrados com mapas de integração, sensibilidades e restrições ambientais. A metodologia deverá ser claramente especificada, referenciada, justificada e apresentada ao Órgão Ambiental licenciador de forma detalhada, junto a cada tema.

## **5- IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS**

Deverão ser analisados os impactos ambientais potenciais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos às fases de planejamento, ampliação ou implantação e operação do aeroporto. Os impactos serão avaliados considerando as áreas de influência definidas.

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

A apresentação dos resultados deverá conter:

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

Considerar no mínimo as seguintes interferências:

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

## **6- PROGNÓSTICO AMBIENTAL**

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

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

## **7- MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS**

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

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

- Programa de gestão ambiental;
- Programa de comunicação social;
- Programa de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Plano Ambiental para a Construção.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015

#### **8- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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



## ANEXO II - RAS

### Relatório Ambiental Simplificado

#### **PROPOSTA DE TERMO DE REFERÊNCIA RELATÓRIO AMBIENTAL SIMPLIFICADO (RAS)**

O Relatório Ambiental Simplificado (RAS) tem como objetivo oferecer elementos para a análise da viabilidade ambiental de empreendimentos ou atividades consideradas de baixo impacto ambiental, nos termos do art.3º da Resolução.

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

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

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

#### **1- INFORMAÇÕES GERAIS**

##### **1.1. Identificação do empreendedor:**

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

##### **1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:**

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

##### **1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:**

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

Observação: Cada membro da equipe técnica deverá rubricar as páginas sob sua responsabilidade, e

todos deverão assinar o Estudo Ambiental na página de identificação da equipe técnica multidisciplinar. O coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.

#### 1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

### **2-CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO**

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

- Justificativa do empreendimento com base na demanda a ser atendida, geração de empregos, dentre outros;
- Área total do terreno e área total construída;
- Vias de acessos e condições de tráfego;
- Descrição e apresentação do projeto com: plantas, cortes e perfis das diversas unidades previstas. As informações devem abordar as ações e suas principais características durante as fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento;
- Volume, classificação e destino final dos resíduos gerados a partir de demolições/desmanche de estruturas preexistentes. A caracterização dos resíduos deve ser fundamentada na Resolução CONAMA 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;
- Produção de ruído, odor e material particulado durante as fases de implantação e operação do empreendimento.

#### 2.1 Operação e Manutenção

- Indicar as ações necessárias no ambiente natural para a operação e manutenção do aeroporto;
- Movimentação diária de passageiros atual e futura, após as obras;
- Número estimado de pousos e decolagens de aeronaves e seus respectivos modelos e código de referência (de acordo com a RBAC nº 154);
- Indicar o quantitativo de pessoal envolvido;
- Indicar as restrições ao uso na área de segurança aeroportuária; e
- Indicar os acessos permanentes.
- Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis que possam apresentar consequências ao meio ambiente, relacionados ao empreendimento nas fases de instalação e operação, suas consequências, métodos e meios de intervenção.

### **3-ESTUDO DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS**

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

governamentais.

Apresentar as alternativas 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;

##### **Meio Físico:**

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis, nos termos da Lei 9433/1997); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.

##### **Meio Biótico:**

Apresentar as características da vegetação bem como da fauna associada aos ecossistemas terrestre e aquático da AID. Apresentar os quantitativos e características da vegetação a ser suprimida e mapa da cobertura vegetal da AID, considerando as fitofisionomias existentes.

Identificar potenciais conflitos com a fauna na fase de implantação e operação.

##### **Meio Socioeconômico:**

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

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

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

#### **5- IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS**

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

Considerar no mínimo as seguintes interferências:

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

## **6-PROGNÓSTICO AMBIENTAL**

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

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

## **7-MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS**

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

## **8-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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



**ANEXO III - RCA**  
**ANEXO III - Relatório de Controle Ambiental**

**Proposta de Termo de Referência**  
**RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL (RCA)**

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

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

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

**1- INFORMAÇÕES GERAIS**

**1.1- Identificação do empreendedor:**

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

**1.2- Identificação da empresa responsável pelos estudos:**

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

**1.3- Dados da equipe técnica multidisciplinar:**

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

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

#### 1.4-Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

## 2- CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

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

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

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

### 2.1- Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário

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

### 2.2- Localização e Justificativa de Empreendimento Aeroportuário

- Localização georreferenciada do 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 no sítios aeroportuário, se existente do aeroporto.

#### **Emissões:**

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

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

#### **Sistema de controle de efluentes e resíduos sólidos:**

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

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

### **3- CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO AMBIENTAL**

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

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

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

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

#### **3.1 Meio Físico:**

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.

#### **3.2 Meio Biótico:**

Realizar diagnóstico descritivo do meio biótico, contemplando a vegetação predominante

(descrever e mapear os grandes aspectos fitofisionômicos da vegetação nativa. Identificar na fauna, espécies animais predominantes, inclusive avifauna, existência de rotas migratórias de aves, espécies endêmicas e em risco de extinção, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama 466/2015

### **3.3 Meio Socioeconômico:**

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

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

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

## **4-IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS E PASSIVOS AMBIENTAIS**

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

Os impactos serão avaliados na área de influência definida para cada um dos meios (físico, biótico e socioeconômico) caracterizados no diagnóstico ambiental. Deverão ser identificadas, descritas (fichas de identificação de passivos com relatório fotográfico e croquis/representações) e devidamente localizadas (listagem de coordenadas e mapas em escala adequada utilizando o sistema de referência padrão nacional), no mínimo, as seguintes situações de passivos ambientais resultantes da implantação e operação do empreendimento aeroportuário:

### **Meio Físico:**

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

### **Meio Biótico:**

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

### **Meio Socioeconômico:**

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

## **5-MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS**

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

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

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

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

- Programa de gestão ambiental;
- Programa de comunicação social;
- Programa de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015.

## 6-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

## ANEXO IV

### Plano de Controle Ambiental Proposta de Termo de Referência

#### PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL (PCA)

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

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

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

#### 1. INFORMAÇÕES GERAIS

##### 1.1. Identificação do empreendedor:

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

##### 1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

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

##### 1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

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

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



#### 1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

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

## 2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAÇÃO DO PCA

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

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

## 3. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

EM BRANCO



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**

Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

**Procedência 3ª Reunião Extraordinária CTAJ**

**Data: 18 de junho de 2015**

**Processo Nº 02000.000509/2015-72**

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

**VERSÃO LIMPA**

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

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

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

I – aeroporto regional: equipamentos dotados de instalações, edificações e facilidades de apoio a aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas que não estejam localizados nas capitais estaduais, no Distrito Federal e em suas respectivas regiões metropolitanas, abertos ao tráfego aéreo público;

II – sítio aeroportuário: área patrimonial do aeroporto;

III – estruturas aeroportuárias: instalações, edificações e facilidades, contidas no sítio aeroportuário, que servem ao apoio às aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas, 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.

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

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

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

## 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, pouso, descanso, alimentação e reprodução de aves migratórias constantes de Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil, emitido pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio;

IV – 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 III DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL

Art. 9º A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação quando da publicação desta Resolução será feita mediante emissão de Licença de Operação Corretiva.

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

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

Art. 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.

### CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 14. A licença de operação de que tratam os capítulos II e III desta Resolução, autoriza as seguintes atividades de manutenção, quando desenvolvidas dentro dos limites do sítio aeroportuário regional licenciado:

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

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

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

IV – implantação de cercas, defensas metálicas ou similares;

V – reparos e manutenção em obras de arte; e

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

Art. 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. O responsável pelo aeroporto regional deverá comunicar 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. 18. 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.

##### 4.3.7- Análise integrada

A análise integrada tem como objetivo avaliar dados para avaliar e identificar os impactos decorrentes do empreendimento, bem como a qualidade ambiental futura da região. Esta análise, que caracteriza a área de influência do aeroporto de forma integrada, deve ser realizada após a

conclusão do diagnóstico. Deve conter as inter-relações entre os meios físico, biótico e socioeconômico, ilustrados com mapas de integração, sensibilidades e restrições ambientais. A metodologia deverá ser claramente especificada, referenciada, justificada e apresentada ao Órgão Ambiental licenciador de forma detalhada, junto a cada tema.

## 5- IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

Deverão ser analisados os impactos ambientais potenciais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos às fases de planejamento, ampliação ou implantação e operação do aeroporto. Os impactos serão avaliados considerando as áreas de influência definidas.

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

A apresentação dos resultados deverá conter:

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

Considerar no mínimo as seguintes interferências:

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

## 6- PROGNÓSTICO AMBIENTAL

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

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

## 7- MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

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

Deverão ser propostos programas para avaliação sistemática das obras de reforma, ampliação ou

implantação e operação do aeroporto, dentre outros, os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental;
- Programa de comunicação social;
- Programa de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Plano Ambiental para a Construção.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015

#### **8- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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



## ANEXO II - RAS

### Relatório Ambiental Simplificado

#### **PROPOSTA DE TERMO DE REFERÊNCIA** **RELATÓRIO AMBIENTAL SIMPLIFICADO (RAS)**

O Relatório Ambiental Simplificado (RAS) tem como objetivo oferecer elementos para a análise da viabilidade ambiental de empreendimentos ou atividades consideradas de baixo impacto ambiental, nos termos do art.3º da Resolução.

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

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

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

#### **1- INFORMAÇÕES GERAIS**

##### **1.1. Identificação do empreendedor:**

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

##### **1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:**

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

##### **1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:**

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

Observação: Cada membro da equipe técnica deverá rubricar as páginas sob sua responsabilidade, e

todos deverão assinar o Estudo Ambiental na página de identificação da equipe técnica multidisciplinar. O coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.

#### 1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

### **2-CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO**

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

- Justificativa do empreendimento com base na demanda a ser atendida, geração de empregos, dentre outros;
- Área total do terreno e área total construída;
- Vias de acessos e condições de tráfego;
- Descrição e apresentação do projeto com: plantas, cortes e perfis das diversas unidades previstas. As informações devem abordar as ações e suas principais características durante as fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento;
- Volume, classificação e destino final dos resíduos gerados a partir de demolições/desmanche de estruturas preexistentes. A caracterização dos resíduos deve ser fundamentada na Resolução CONAMA 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;
- Produção de ruído, odor e material particulado durante as fases de implantação e operação do empreendimento.

#### 2.1 Operação e Manutenção

- Indicar as ações necessárias no ambiente natural para a operação e manutenção do aeroporto;
- Movimentação diária de passageiros atual e futura, após as obras;
- Número estimado de pousos e decolagens de aeronaves e seus respectivos modelos e código de referência (de acordo com a RBAC nº 154);
- Indicar o quantitativo de pessoal envolvido;
- Indicar as restrições ao uso na área de segurança aeroportuária; e
- Indicar os acessos permanentes.
- Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis que possam apresentar consequências ao meio ambiente, relacionados ao empreendimento nas fases de instalação e operação, suas consequências, métodos e meios de intervenção.

### **3-ESTUDO DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS**

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

Apresentar as alternativas 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;

##### **Meio Físico:**

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis, nos termos da Lei 9433/1997); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.

##### **Meio Biótico:**

Apresentar as características da vegetação bem como da fauna associada aos ecossistemas terrestre e aquático da AID. Apresentar os quantitativos e características da vegetação a ser suprimida e mapa da cobertura vegetal da AID, considerando as fitofisionomias existentes.

Identificar potenciais conflitos com a fauna na fase de implantação e operação.

##### **Meio Socioeconômico:**

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

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

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

#### 5- IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

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

Considerar no mínimo as seguintes interferências:

- Na infraestrutura existente de abastecimento de água, energia, esgotamento sanitário, de águas pluviais e de resíduos sólidos;
- Na infraestrutura existente de educação, transportes, saúde, lazer, etc;
- No uso do solo;
- No tráfego da área durante as fases de implantação e operação;

- No nível de ruído durante a fase de implantação;
- Na emissão de odores e particulados na atmosfera durante a fase de implantação;
- Na intensificação dos processos erosivos;
- Na cobertura vegetal e fauna;
- Nos recursos hídricos superficiais e subterrâneos;
- Na oferta de emprego de mão de obra qualificada e não qualificada nas fases de implantação e de ocupação do empreendimento.

## **6-PROGNÓSTICO AMBIENTAL**

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

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

## **7-MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS**

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

## **8-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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

**ANEXO III - RCA**  
**ANEXO III - Relatório de Controle Ambiental**

**Proposta de Termo de Referência**  
**RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL (RCA)**

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

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

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

**1- INFORMAÇÕES GERAIS**

**1.1. Identificação do empreendedor:**

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

**1.2- Identificação da empresa responsável pelos estudos:**

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

**1.3- Dados da equipe técnica multidisciplinar:**

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

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

#### 1.4-Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

## 2- CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

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

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

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

### 2.1- Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário

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

### 2.2- Localização e Justificativa de Empreendimento Aeroportuário

- Localização georreferenciada do 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 no sítios aeroportuário, se existente do aeroporto.

#### Emissões:

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

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

#### Sistema de controle de efluentes e resíduos sólidos:

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

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

## 3- CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

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

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

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

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

### 3.1 Meio Físico:

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.

### **3.2 Meio Biótico:**

Realizar diagnóstico descritivo do meio biótico, contemplando a vegetação predominante (descrever e mapear os grandes aspectos fitofisionômicos da vegetação nativa. Identificar na fauna, espécies animais predominantes, inclusive avifauna, existência de rotas migratórias de aves, espécies endêmicas e em risco de extinção, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama 466/2015

### **3.3 Meio Socioeconômico:**

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

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

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

## **4-IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS E PASSIVOS AMBIENTAIS**

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

Os impactos serão avaliados na área de influência definida para cada um dos meios (físico, biótico e socioeconômico) caracterizados no diagnóstico ambiental. Deverão ser identificadas, descritas (fichas de identificação de passivos com relatório fotográfico e croquis/representações) e devidamente localizadas (listagem de coordenadas e mapas em escala adequada utilizando o sistema de referência padrão nacional), no mínimo, as seguintes situações de passivos ambientais resultantes da implantação e operação do empreendimento aeroportuário:

#### **Meio Físico:**

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

#### **Meio Biótico:**

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

#### **Meio Socioeconômico:**

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

## **5-MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS**

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

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

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

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

- Programa de gestão ambiental;
- Programa de comunicação social;
- Programa de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015.

## 6-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

## ANEXO IV

### Plano de Controle Ambiental Proposta de Termo de Referência

#### PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL (PCA)

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

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

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

#### 1. INFORMAÇÕES GERAIS

##### 1.1. Identificação do empreendedor:

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

##### 1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

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

##### 1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

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

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



coordenador deverá rubricar todas as páginas do estudo.

#### 1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

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

## 2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAÇÃO DO PCA

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

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

## 3. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

EM BRANCO



MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA

**Procedência 3ª Reunião Extraordinária CTAJ**  
**Data: 18 de junho de 2015**  
**Processo Nº 02000.000509/2015-72**  
**Assunto: Proposta de Resolução CONAMA sobre licenciamento ambiental de aeroportos regionais.**

#### VERSÃO LIMPA

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

Em verde: Sugestões dos membros da 3ª Reunião Extraordinária – RE da CTAJ, encaminhadas posteriormente, conforme deliberado durante a reunião.

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;

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.

Sugestão 3ª RE CTAJ: a menção de ampliação que consta do corpo da Resolução não consta como objetivo da Resolução no art. 1º

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

Observação 3ª RE CTAJ: incluir conceitos de regularização ambiental.

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;

II – sítio aeroportuário: área patrimonial do aeroporto;

III – estruturas aeroportuárias: instalações, edificações e facilidades, contidas no sítio aeroportuário, que servem ao apoio às aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas, 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.

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

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

**CAROLINE SANTOS - GOV. SP.**

Proposta: Sugere-se inclusão do objetivo do RCA na definição, conforme segue:

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

*(Justificativa: pela definição de RCA não fica claro para que serve o instrumento (regularização ambiental) e aparenta não ter diferença em relação ao RAS).*

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

## 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:

Observação 3ª RE CTAJ: haverá proposta de redação para o caput, a ser elaborada pela área técnica da SAC e do MMA, para encaminhar ao Plenário.

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

LYSSANDRO - GOV. MG.

O inciso I do art. 3º tem redação confusa.

Inicialmente, seria importante esclarecer o que seja "afetação" em unidades de conservação, ressaltando que a intervenção em unidades do grupo de proteção integral somente se faria com alteração legislativa.

Mostra-se necessário esclarecer qual o grupo de unidades de conservação se vê contemplado pela norma: "proteção integral" ou "uso sustentável"?

A "afetação" de APA foi considerada como unidade, para fins de classificação de baixo impacto ambiental?

A expressão "espaços territoriais especialmente protegidos" é genérica podendo gerar equivocadas interpretações, como se a norma se estivesse se referindo a unidades de conservação; biomas especialmente protegidos como patrimônio nacional; áreas de preservação permanente ou reserva florestal legal.

UBERGUE RIBEIRO - CASA CIVIL

art. 3º, inciso I: não há ilegalidade na expressão afetação em unidades de conservação? No entanto, essa opção pode gerar muita insegurança jurídica, pois não se sabe efetivamente o que é afetar unidade de conservação? (qual o critério? Dano direto? Dano indireto? Distâncias?). Além do caráter polissêmico dessa redação, a Resolução 428 do Conama precisou ser editada justamente para tentar dar mais objetividade e clareza ao conceito. Sugerimos que essa discussão seja feita para deixar a norma mais clara, mais objetiva, e com menos insegurança jurídica. Outro ponto que pode gerar muita insegurança jurídica diz respeito à passagem outros espaços territoriais especialmente protegidos? Deixar a redação dessa forma pode ensejar muita discussão no futuro.

CAROLINE SANTOS - GOV. SP

Proposta

I – afetação em unidades de conservação ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos, exceto Áreas de Preservação Permanente associadas a nascentes e a cursos d'água.- (Justificativa: retirada do texto de intervenção em Área de Preservação Permanente – APP, pois é um elemento muito comum na paisagem. Em geral, este tipo de intervenção não requer níveis mais complexos de levantamentos e não há impeditivo legal para empreendimentos de utilidade pública (caso dos aeroportos). Qualquer aeroporto novo precisará de sistema de drenagem de pátios e pistas que para ser implementado irá necessitar de intervenção em APP).

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;

CAROLINE SANTOS GOV. SP

Proposta:

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, ou outros biomas protegidos por legislação estadual.

(Justificativa: proteção de outros biomas, como o Cerrado).

III – áreas regulares de rota, pouso, descanso, alimentação e reprodução de aves migratórias

constantes de Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil, emitido pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio;

IV – 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.

CAROLINE SANTOS GOV. SP

Proposta: Incluir a remoção de população conforme segue:

V – remoção de população.

(Justificativa: Adicionado o texto sobre remoção de população – comum no projeto de novos aeroportos – porque exige negociações, consultas e comunicação social com população afetada, requerendo níveis mais complexos de levantamentos socioambientais.)

§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.

LYSSANDRO - GOV. MG

O parágrafo 1º do art. 3º contem exceção, exageradamente ampla, sem delimitação de área ou identificação do que seja "vinculadas à infraestrutura aeroportuária". Tal exceção desqualifica a norma, trazendo insegurança jurídica.

§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.

LYSSANDRO - GOV. MG

É importante que a Resolução especifique como será o "procedimento simplificado".

Art. 4º O processo de licenciamento ambiental dos aeroportos regionais de baixo impacto ambiental deverá ser instruído com:

UBERGUE RIBEIRO - CASA CIVIL

- arts. 4º e 6º: a impressão que tivemos é que faltou mérito ao detalhar o procedimento simplificado. Veja que o último dispositivo que efetivamente fala do procedimento é o art. 6º que diz que o órgão ambiental vai se manifestar com base em parecer técnico que contenha, em caso de deferimento, conclusão pela viabilidade ambiental. Ora, viabilidade ambiental é atestada na LP. E o resto do procedimento? O procedimento não termina na etapa de viabilidade ambiental (LP), logo, pensamos que falta disciplinar como será o procedimento como um todo. Teremos LP, LI e LO? LP e LI serão dadas conjuntamente? Isso precisa ficar claro. E mais, um Estado poderá licenciar um aeroporto com três licenças (LP, LI e LO) ao passo que outro poderá fazer tudo numa licença única, conforme disposto no atual art. 8º? Se a motivação da resolução, exposta no próprio ?considerando?, é padronizar procedimentos, essa disparidade não faz sentido.

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:

Observação 3ª RE CTAJ: revogação ou complementação do procedimento

UBERGUE RIBEIRO - CASA CIVIL

Ver comentário art. 4º

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.

LYSSANDRO - GOV. MG

Caso o impacto ambiental seja "significativo", a adoção do EIA/RIMA se mostra necessária pelo disposto na Resolução CONAMA n. 01/86 e art. 225, § 1º, IV, da Constituição da República.

Respeitado o comando normativo, compete ao órgão ambiental licenciador exigir os estudos necessários à avaliação dos impactos, pelo que se sugere a supressão da expressão "*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*".

Como alternativa, sugere-se que a presente Resolução especifique, em anexo, o Termo de Referência para o EIA/RIMA de Aeroportos Regionais, a ser exigido em casos de impacto significativo.

UBERGUE RIBEIRO - CASA CIVIL

art.7º: como já adiantado por outros colegas, não está claro qual procedimento vai ser adotado caso o licenciamento ambiental de novos aeroportos não seja considerado de baixo impacto. Se não for de baixo impacto será de significativo impacto? O anexo I assemelha-se a um EIA ou seria um estudo para algo Intermediário entre o que é de baixo impacto e o que é de significativo impacto? Se o anexo I for, de fato, o que se exige para o um EIA esse licenciamento não terá audiência pública? Todos esses pontos precisam ficar mais claros.

CAROLINE SANTOS GOV. SP

Proposta:

No termo de referência, Anexo I, considera-se como escopo empreendimentos de alto impacto (conforme texto “que o caracterize como de alto impacto ambiental”), o que poderia levar à conclusão de que se trata de um EIA/RIMA, que já exige rito formal específico. Dessa forma, sugere-se retirar do texto do anexo: “que o caracterize como de alto impacto ambiental”.

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.

Observação 3ª RE CTAJ: Este artigo está aparentemente em conflito com o art. 3º, §2º.

LYSSANDRO - GOV. MG

É importante que a Resolução especifique como será o procedimento para a emissão da licença em "único ato".

### CAPÍTULO III DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL

Art. 8º A regularização ambiental de aeroportos regionais em operação quando da publicação desta Resolução será feita mediante emissão de Licença de Operação Corretiva.

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

LYSSANDRO GOV. MG

Seria prudente prever o procedimento e tipo de avaliação de impacto para situações de regularização ambiental que impliquem ampliação dos aeroportos regionais.

UBERGUE RIBEIRO CASA CIVIL

Regularização ambiental: o MMA já tem expertise em normativas que tratam de regularização ambiental (caso de portos, rodovias, etc.). Sugerimos que as áreas de mérito tentem melhorar a regulamentação do procedimento de regularização para deixá-lo mais claro e objetivo. As portarias de portos e rodovias, por exemplo, podem ser boas referências para a resolução na parte que fala de regularização.

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

CAROLINE SANTOS GOV. SP

Proposta: Sugere-se a inclusão de outro parágrafo contendo suspensão do prazo, conforme segue:

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

Proposta: Incluir artigo esclarecendo compensação ambiental, conforme segue:

*Art. 9°. À regularização ambiental de aeroportos em operação em data anterior à vigência da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, não se aplica a compensação ambiental por ela instituída em seu art. 36.*

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

Art. 10. As autorizações para manejo de fauna silvestre, incluindo o levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e monitoramento, quando requeridas para a elaboração de estudos ambientais, deverão ser emitidas em um prazo máximo de 20 dias, a partir do seu requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão licenciador.

Art. 11. Os prazos estipulados nos art. 4°, 8° e 10 poderão ser alterados, desde que motivados e com a concordância do responsável pelo empreendimento e do órgão ambiental competente.

Observação 3ª RE CTAJ: melhorar redação ou analisar se o dispositivo é inócuo.

Art. 12. 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.

Sugestão 3ª RE CTAJ: que a CT de origem indique o conceito e o objetivo da expressão compromisso de licenciamento ambiental

#### CAPÍTULO IV DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

Art. 13 A licença de operação de que tratam os capítulos II e III desta Resolução, autoriza as seguintes atividades de manutenção, quando desenvolvidas dentro dos limites do sítio aeroportuário regional licenciado:

- I – poda de árvores nativas ou exóticas, que coloquem em risco a operação aeroportuária;
- II – controle de plantas invasoras, inclusive com o uso de herbicidas específicos, devidamente registrados perante os órgãos competentes, observados os instrumentos normativos pertinentes ao emprego de produtos tóxicos;
- III – limpeza e reparo de sistemas de drenagem, bueiros e canais;
- IV – implantação de cercas, defensas metálicas ou similares;
- V – reparos e manutenção em obras de arte; e

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

CAROLINE SANTOS GOV. SP

Proposta: Sugere-se incluir a restrição para ampliação operacional, conforme segue:

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

Proposta: Sugere-se incluir artigo que permita adequação dos termos de referência dos anexos II e III, considerando as peculiaridades locais e da legislação pertinente, conforme segue:

*Art. 14 Os roteiros constantes nos anexos II e III poderão ser adequados e consolidados pelo órgão ambiental competente, 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. 14. 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. 15. O responsável pelo aeroporto regional deverá comunicar ao órgão ambiental competente a execução de quaisquer intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o meio ambiente.

Observação 3ª RE CTAJ: definição de prazo para comunicação?

Art. 16. 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. 17. Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

**IZABELLA TEIXEIRA**  
Presidente do Conselho

Comentários de caráter geral que não são para artigos específicos.

1- Leonardo Estrela – CNI

- Definir os casos de ampliação e os estudos necessários (ressaltando que o RAS prevê a ampliação, e não o RCA, no âmbito da regularização);
- Definir os casos em que se aplica o Anexo 1 e os casos de EIA-RIMA, se for o caso;
- Analisar a possibilidade de alterar a Res. 01/86, visando a conferir maior segurança jurídica ao licenciamento de aeroportos;
- Definir os casos de licenciamento único e simplificado;

- Melhor estruturar a Resolução, deixando claro as situações contempladas: atividades de baixo impacto; atividades de "outro" impacto do Anexo 1; regularização; e atividades de impacto significativo (se é que existem realmente três níveis de impacto).

## 2- UBERGUE RIBEIRO – CASA CIVIL

- Questão da ampliação: conforme mencionado pelo MMA é preciso haver uma definição do procedimento a ser adotado nos caso de ampliação de aeroportos, tendo em vista que este ponto não foi objeto da presente resolução.

**Observação:** demais comentários do Ubergue Ribeiro foram inseridos em artigos específicos.

**ANEXO I – EA**  
**Estudo Ambiental**

**Proposta de Termo de Referência**  
**ESTUDO AMBIENTAL**

Este anexo apresenta o conteúdo mínimo para a elaboração do Estudo Ambiental, que integra o procedimento ordinário para o licenciamento ambiental de aeroportos regionais não enquadrados como de baixo impacto ambiental, nos termos dos incisos do art. 3º da Resolução, e que remetam aos procedimentos disciplinados na Resolução Conama nº 237/1997, que o caracterize como de alto impacto ambiental.

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

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

A Área de Influência Indireta (AII) é aquela potencialmente ameaçada pelos impactos indiretos oriundos das intervenções no aeroporto regional, e sua delimitação deve considerar as demandas do empreendimento por serviços e equipamentos públicos e as características urbano-regionais. Para os meios físico e biótico sua delimitação deverá considerar o entorno de até 20 km de raio a partir do centro geométrico do aeroporto, em consonância com a Lei nº 12.725 de 16 de outubro de 2012, que estabelece as Áreas de Segurança Aeroportuárias – ASAs.

**1- INFORMAÇÕES GERAIS**

**1.1- Identificação do empreendedor:**

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

**1.2- Identificação da empresa responsável pelos estudos:**

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

**1.3- Dados da equipe técnica multidisciplinar:**



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

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

#### 1.4- Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

## 2- CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

Apresentar os objetivos das obras no aeroporto regional e síntese das suas justificativas técnica, econômica e socioambiental, e relacionar o aeroporto ao cenário regional e sua importância. Apresentar o valor total do investimento.

Utilizar recursos cartográficos para representar a interconexão do aeroporto com a situação atual.

#### 2.1- Descrição Técnica do Projeto:

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

#### 2.2- Implantação do Projeto

- Descrever e detalhar o projeto e localização georreferenciada utilizando o sistema de referência padrão nacional de toda a obra e infraestrutura associada;
- Descrever o sistema de tratamento de efluentes e seu lançamento em corpo receptor;
- Caracterizar a(s) área(s) destinada(s) ao canteiro de obra, incluindo leiaute e descrição de suas unidades;
- Caracterizar áreas de oficinas mecânicas, de hangares e de postos de abastecimento de aeronaves;
- Descrever a geração e destinação dos resíduos e efluentes gerados durante a implantação do empreendimento;
- Produção de ruído, odor e material particulado durante as fases de implantação e operação do empreendimento;
- Estimar os volumes de corte e aterro, necessidades de acesso, de áreas de bota-fora e de empréstimo;
- Indicar as potenciais jazidas e suas respectivas distâncias ao aeroporto;
- Estimar a contratação da mão-de-obra (empregos diretos e indiretos e qualificação necessária);
- Estimar o fluxo de tráfego;

- Estimativa das áreas de supressão de vegetação destacando as Áreas de Preservação Permanente e de Reserva Legal averbadas, considerando todas suas áreas de apoio e infraestrutura durante as obras;
- Apresentar as diretrizes para logística de saúde, transporte e emergência médica das frentes de trabalho, e estimar a demanda prevista para utilizar os sistemas locais de saúde no período de obras;
- Considerar a questão das doenças tropicais à luz das orientações da FUNASA/MS e especificar as ações de controle;
- Apresentar ações/intervenções no ambiente natural necessárias/os para a reforma, ampliação ou implantação, operação e manutenção do aeroporto; e
- Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis, relacionados ao empreendimento na fase de instalação suas consequências, métodos e meios de intervenção.

### 2.3- Operação e Manutenção

- Indicar as ações necessárias, que sejam pertinentes ao licenciamento ambiental, para a operação e manutenção do aeroporto;
- Movimentação diária de passageiros atual e futura, após as obras;
- Número estimado de pousos e decolagens de aeronaves e seus respectivos modelos e código de referência (de acordo com a RBAC nº 154);
- Indicar o quantitativo de pessoal envolvido;
- Indicar as restrições ao uso na área de segurança aeroportuária; e
- Indicar os acessos permanentes.
- Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis que possam apresentar consequências ao meio ambiente, relacionados ao empreendimento nas fases de instalação e operação, suas consequências, métodos e meios de intervenção.

## 3- ESTUDOS DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS

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

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

## 4- DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

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

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

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

#### 4.1- Meio Físico

##### 4.1.1- Clima

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

##### 4.1.2- Geologia, Geomorfologia e Geotecnia

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

##### 4.1.3- Recursos Minerais

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

##### 4.1.4- Recursos Hídricos

Identificar e mapear os principais corpos hídricos localizados nas áreas de influência do aeroporto, incluindo informações sobre classes dos rios e usos preponderantes da água. Mapear as nascentes e as áreas alagáveis, apresentando uma análise dos fenômenos de cheias e vazantes. Avaliar as condições de drenagem nas áreas úmidas em que for necessária a construção de acessos, com o objetivo de verificar as interferências nos fatores bióticos e abióticos.

##### 4.1.5- Cavidades

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

#### 4.2- Meio Biótico

Caracterizar os ecossistemas aquático e terrestre na AID.

Descrever e caracterizar a cobertura vegetal, indicar a sua extensão e distribuição em mapa georreferenciado utilizando o sistema de referência padrão nacional; inventário florestal do sítio aeroportuário (estratos vegetais e composição florística). Identificar e caracterizar as unidades de conservação no âmbito federal, estadual e municipal, localizadas nas áreas de influência do aeroporto e as respectivas distâncias em relação ao empreendimento. Mapear e apresentar a relação das áreas prioritárias para conservação da biodiversidade formalmente definidas nas áreas de influência do empreendimento.

A **caracterização da vegetação** deve conter, no mínimo:

- Mapeamento das fitofisionomias presentes;
- Mapeamento dos fragmentos florestais indicando suas áreas (em hectares) e seus estágios sucessionais;
- Identificação das espécies da flora bioindicadoras, endêmicas, raras, exóticas, informando ordem, família, nome científico, nome vulgar, estado de conservação, considerando as listas oficiais de espécies ameaçadas, tendo como referência as listas: CITES, IUCN, Ministério do Meio Ambiente, listas estaduais e municipais, georreferenciando o local onde foram encontradas aquelas espécies ameaçadas de extinção utilizando o sistema de referência padrão nacional;

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

- Caracterização das populações faunísticas e sua distribuição espacial e sazonal, com especial atenção às espécies ameaçadas de extinção, raras e/ou endêmicas e migratórias e as potenciais espécies, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama nº 466/2015;

- Identificação das espécies da fauna bioindicadoras, endêmicas, raras, exóticas, informando ordem, família, nome científico, nome vulgar; estado de conservação, considerando as listas oficiais de espécies ameaçadas, tendo como referência as listas: CITES, IUCN, Ministério do Meio Ambiente, estaduais e municipais, georreferenciando o local onde forem encontradas utilizando o sistema de referência padrão nacional;
- Identificação com destaque das espécies da fauna terrestre e seus respectivos habitats, invasoras, de risco epidemiológico e as aves migratórias. Para as aves migratórias, e as potenciais espécies, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama nº 466/2015, deverão ser apresentados com escala apropriada e descrever os focos de atração. Identificação e mapeamento, em escala compatível, os sítios de reprodução, nidificação e refúgio da fauna.

#### 4.3- Meio Socioeconômico

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

##### 4.3.1- Caracterização Populacional

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

##### 4.3.2- Uso e Ocupação do Solo

Descrever a ocupação humana na região. Apresentar mapa de uso e ocupação do solo, em escala adequada; indicar os usos do solo predominantes, áreas urbanas e malha viária. Identificar os planos diretores ou de ordenamento territorial no município envolvido, de acordo com a lei 10257/2001; caracterizar quanto à localização, área, número de famílias e atividades econômicas. Identificar as principais atividades agrossilvopastoris; indicar as culturas temporárias e permanentes.

##### 4.3.3- Estrutura Produtiva e de Serviços

Caracterizar os setores produtivos e de serviços, formais e informais, incluindo os seus principais fluxos e mercados. Identificar e caracterizar a infraestrutura existente em relação a: transporte, energia elétrica, comunicação, segurança pública e disposição de resíduos, por exemplo aterros sanitários e lixões, em atendimento aos termos da Lei 12305/2010. Caracterizar a infraestrutura e os serviços de saúde, equipamentos urbanos e comunitários. Apresentar as atuais atividades econômicas das comunidades na AID do aeroporto.

##### 4.3.4- Caracterização das Condições de Saúde e Doenças Endêmicas

Analisar a ocorrência na área de influência do aeroporto de DST's e doenças endêmicas, notadamente malária, dengue e febre amarela; apresentar, quando disponível em estatísticas oficiais, os dados quantitativos da evolução dos casos, a fim de possibilitar uma avaliação da influência do empreendimento nestas ocorrências.

##### 4.3.5- Caracterização dos territórios de Comunidades Tradicionais e Quilombolas e Terras Indígenas

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

##### 4.3.6- Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico

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

#### 4.3.7- Análise integrada

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

A metodologia deverá ser claramente especificada, referenciada, justificada e apresentada ao Órgão Ambiental licenciador de forma detalhada, junto a cada tema.

### 5- IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

Deverão ser analisados os impactos ambientais potenciais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos às fases de planejamento, ampliação ou implantação e operação do aeroporto. Os impactos serão avaliados considerando as áreas de influência definidas.

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

A apresentação dos resultados deverá conter:

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

Considerar no mínimo as seguintes interferências:

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

### 6- PROGNÓSTICO AMBIENTAL

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

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

## **7- MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS**

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

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

- Programa de gestão ambiental;
- Programa de comunicação social;
- Programa de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Plano Ambiental para a Construção.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015

## **8- REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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



**ANEXO II - RAS**  
**Relatório Ambiental Simplificado**

**PROPOSTA DE TERMO DE REFERÊNCIA**  
**RELATÓRIO AMBIENTAL SIMPLIFICADO (RAS)**

O Relatório Ambiental Simplificado (RAS) tem como objetivo oferecer elementos para a análise da viabilidade ambiental de empreendimentos ou atividades consideradas de baixo impacto ambiental, nos termos do art.3º da Resolução.

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

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

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

**1- INFORMAÇÕES GERAIS**

**1.1. Identificação do empreendedor:**

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

**1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:**

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

**1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:**

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

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

#### 1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

## 2-CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

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

- Justificativa do empreendimento com base na demanda a ser atendida, geração de empregos, dentre outros;
- Área total do terreno e área total construída;
- Vias de acessos e condições de tráfego;
- Descrição e apresentação do projeto com: plantas, cortes e perfis das diversas unidades previstas. As informações devem abordar as ações e suas principais características durante as fases de planejamento, implantação e operação do empreendimento;
- Volume, classificação e destino final dos resíduos gerados a partir de demolições/desmanche de estruturas preexistentes. A caracterização dos resíduos deve ser fundamentada na Resolução CONAMA 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;
- Produção de ruído, odor e material particulado durante as fases de implantação e operação do empreendimento.

### 2.1 Operação e Manutenção

- Indicar as ações necessárias no ambiente natural para a operação e manutenção do aeroporto;
- Movimentação diária de passageiros atual e futura, após as obras;
- Número estimado de pousos e decolagens de aeronaves e seus respectivos modelos e código de referência (de acordo com a RBAC nº 154);
- Indicar o quantitativo de pessoal envolvido;
- Indicar as restrições ao uso na área de segurança aeroportuária; e
- Indicar os acessos permanentes.
- Identificar e classificar os tipos de acidentes possíveis que possam apresentar consequências ao meio ambiente, relacionados ao empreendimento nas fases de instalação e operação, suas consequências, métodos e meios de intervenção.

## 3-ESTUDO DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS

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

governamentais.

Apresentar as alternativas 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;

##### **Meio Físico:**

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis, nos termos da Lei 9433/1997); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.

##### **Meio Biótico:**

Apresentar as características da vegetação bem como da fauna associada aos ecossistemas terrestre e aquático da AID. Apresentar os quantitativos e características da vegetação a ser suprimida e mapa da cobertura vegetal da AID, considerando as fitofisionomias existentes.

Identificar potenciais conflitos com a fauna na fase de implantação e operação.

##### **Meio Socioeconômico:**

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

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

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

#### **5- IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS**

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

Considerar no mínimo as seguintes interferências:

- Na infraestrutura existente de abastecimento de água, energia, esgotamento sanitário, de

águas pluviais e de resíduos sólidos;

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

## **6-PROGNÓSTICO AMBIENTAL**

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

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

## **7-MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS**

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

## **8-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

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

**ANEXO III - RCA**  
**ANEXO III - Relatório de Controle Ambiental**

**Proposta de Termo de Referência**  
**RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL (RCA)**

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

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

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

**1- INFORMAÇÕES GERAIS**

**1.1- Identificação do empreendedor:**

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

**1.2- Identificação da empresa responsável pelos estudos:**

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

**1.3- Dados da equipe técnica multidisciplinar:**

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

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

#### 1.4-Identificação do empreendimento, contendo:

- Denominação do empreendimento;
- Localização: Município e UF; e
- Coordenadas geográficas dos vértices da poligonal do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional.

## 2- CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

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

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

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

### 2.1- Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário

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

### 2.2- Localização e Justificativa de Empreendimento Aeroportuário

- Localização georreferenciada do 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 no sítios aeroportuário, se existente do aeroporto.

#### Emissões:

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

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

#### Sistema de controle de efluentes e resíduos sólidos:

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

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

## 3- CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

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

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

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

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

### 3.1 Meio Físico:

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos,

nascentes, áreas alagáveis); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.

### **3.2 Meio Biótico:**

Realizar diagnóstico descritivo do meio biótico, contemplando a vegetação predominante (descrever e mapear os grandes aspectos fitofisionômicos da vegetação nativa. Identificar na fauna, espécies animais predominantes, inclusive avifauna, existência de rotas migratórias de aves, espécies endêmicas e em risco de extinção, conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução Conama 466/2015

### **3.3 Meio Socioeconômico:**

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

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

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

## **4-IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS E PASSIVOS AMBIENTAIS**

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

Os impactos serão avaliados na área de influência definida para cada um dos meios (físico, biótico e socioeconômico) caracterizados no diagnóstico ambiental. Deverão ser identificadas, descritas (fichas de identificação de passivos com relatório fotográfico e croquis/representações) e devidamente localizadas (listagem de coordenadas e mapas em escala adequada utilizando o sistema de referência padrão nacional), no mínimo, as seguintes situações de passivos ambientais resultantes da implantação e operação do empreendimento aeroportuário:

#### **Meio Físico:**

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

#### **Meio Biótico:**

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

#### **Meio Socioeconômico:**

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

## **5-MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS**

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



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

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

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

- Programa de gestão ambiental;
- Programa de comunicação social;
- Programa de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução Conama 466/2015.

## 6-REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

## ANEXO IV

### Plano de Controle Ambiental Proposta de Termo de Referência

#### PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL (PCA)

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

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

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

#### 1. INFORMAÇÕES GERAIS

##### 1.1. Identificação do empreendedor:

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

##### 1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

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

##### 1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

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

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

##### 1.4. Identificação do empreendimento, contendo:



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

## 2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAÇÃO DO PCA

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

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

## 3. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

EM BRANCO



# Secretaria de Aviação Civil – PR

## Aviação Regional



# Programa de Aviação Regional

## Histórico e Contexto



## A democratização do transporte aéreo

### Desenvolvimento expressivo do transporte aéreo brasileiro

- ✓ A redução do custo da passagem aérea doméstica:  
**48% de redução entre 2004 e 2014**
- ✓ Aumento no número de passageiros:  
**117 milhões de passageiros em 2014 - 170% de aumento entre 2004-2014**  
(10% de média anual) (Fonte: ANAC)

### E a demanda por transporte aéreo continuará crescendo...

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



3

## O crescimento verificado e projetado da Aviação Civil



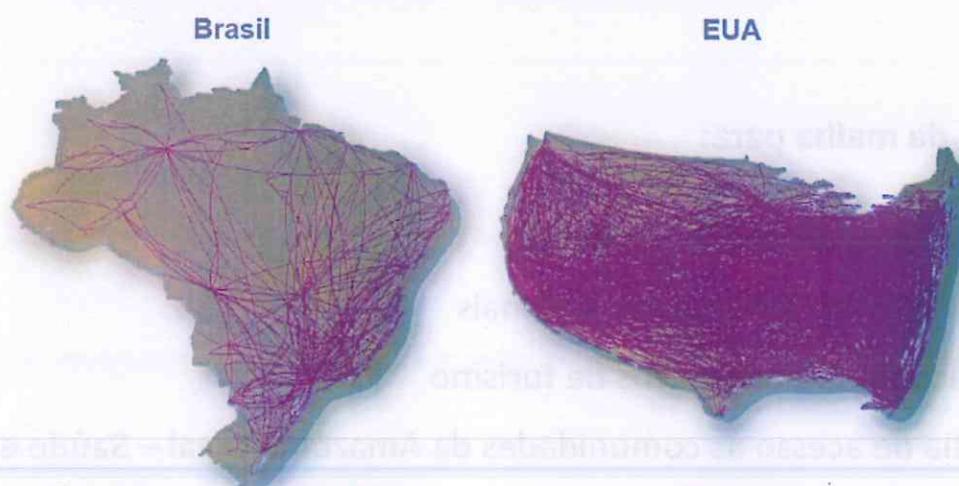
4

## Razões para o Programa de Aviação Regional

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

5

## O potencial de crescimento da Aviação Regional



	Brasil	EUA
População:	200 milhões	315 milhões
Área:	8,5 milhões km <sup>2</sup>	9,3 milhões km <sup>2</sup>
Aeronaves em Serviço:	460	5.190
Cidades Servidas:	105	390
Mercados Servidos:	450	3.000

6

# Programa de Aviação Regional

## PIL – Programa de Investimento em Logística

### Aeroportos



## Aviação Regional

---

### Expansão da malha para:

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



## Objetivos do Programa

---

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

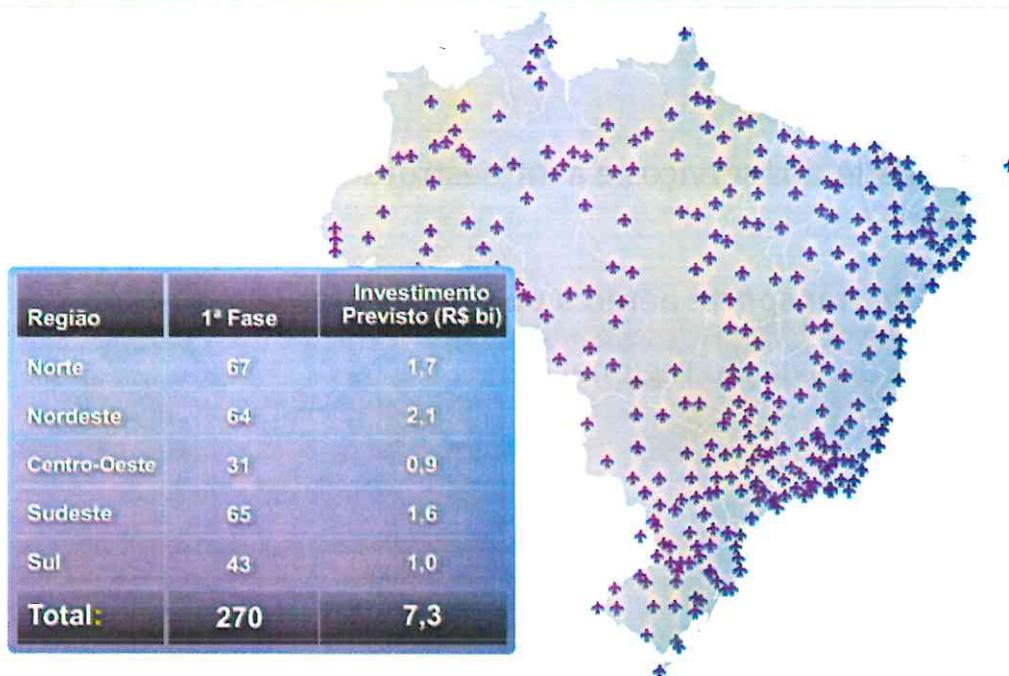
## Principais ações estratégicas da Secretaria de Aviação Civil

---

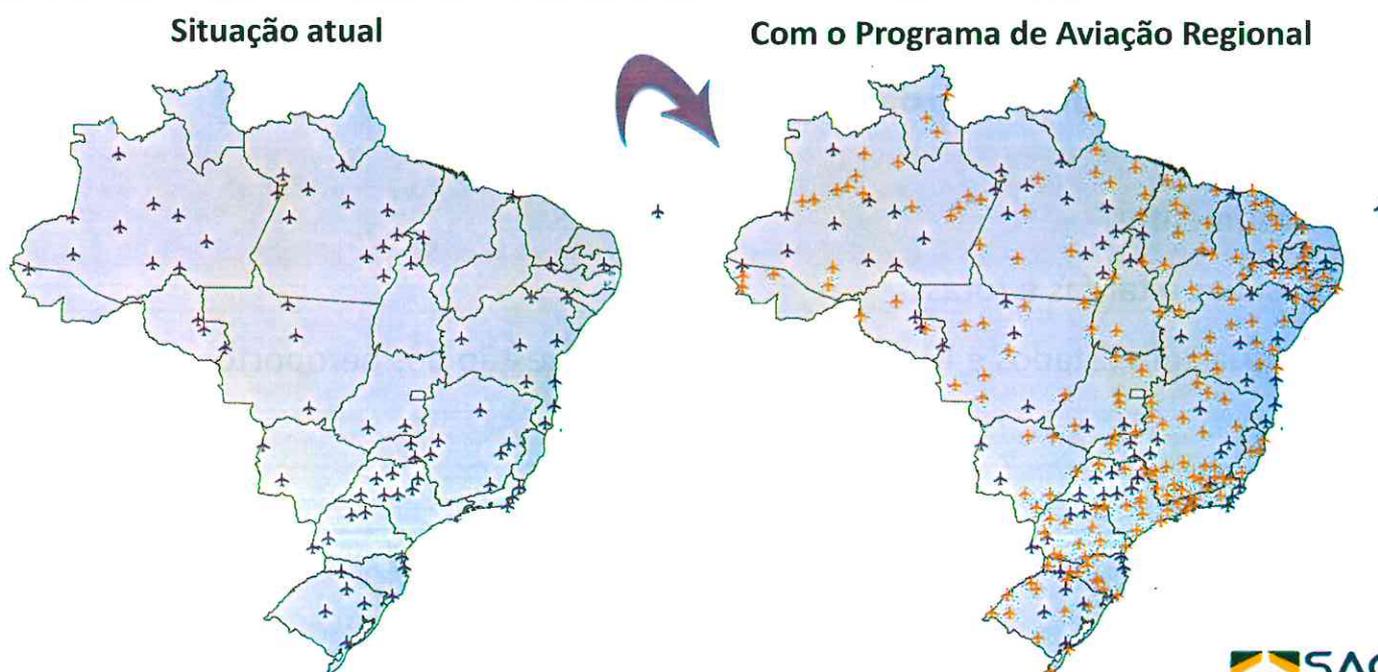
### Fortalecimento e ampliação da Aviação Regional

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

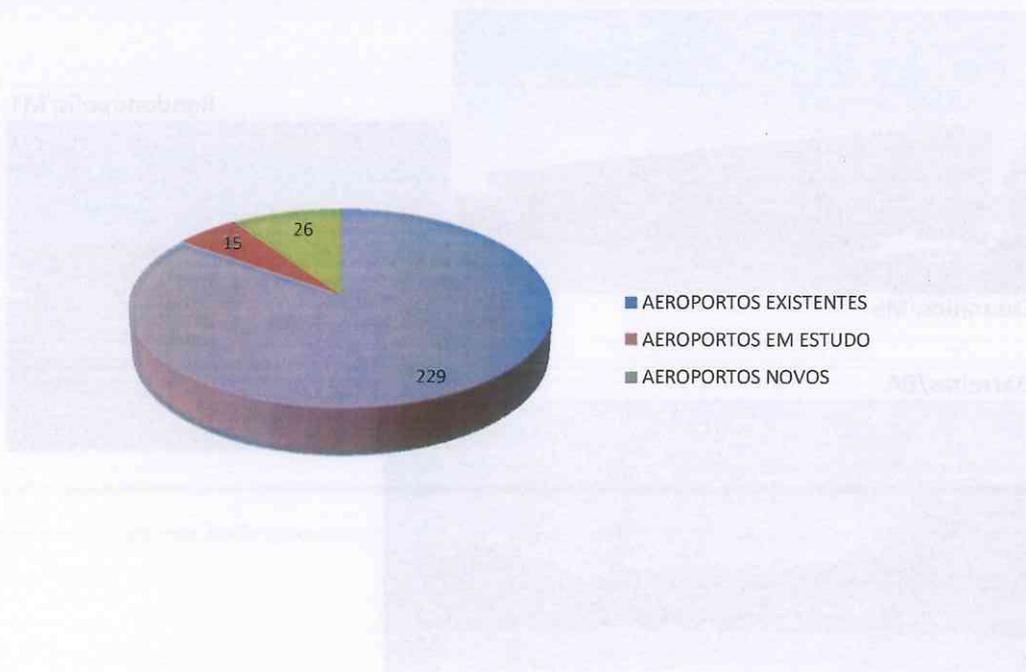
## Previsão de investimentos por região



## Aeroportos regionais – situação atual e futura



## Situação da Infraestrutura



## Exemplos de sítios aeroportuários existentes



## Exemplos de Terminais de Passageiros Existentes

---



Dourados/MS

Barreiras/BA



Rondonópolis/MT



15



## Ambiental - Objetivos

---

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

16



## Ambiental – Situação Atual do Programa

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

## Ambiental – Situação Atual – Fatos Observados

- ✓ Diversos órgãos licenciadores - Solicitação de estudos ambientais distintos para aeroportos com intervenções similares
- ✓ Não há diretrizes específicas para enquadramento dos aeroportos regionais – Falta de padronização (Exemplo: **MG adota EIA/RIMA para qualquer aeroporto, independente de localização ou porte – Regramento Estadual**)
- ✓ Regularização do passivo ambiental – A maioria dos aeroportos regionais nunca passou por qualquer processo de licenciamento ou controle ambiental
- ✓ Maioria dos aeroportos são existentes – Áreas já consolidadas

## Ambiental – Proposta SAC

---

Proposta de Resolução do CONAMA específica para Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais

O que se espera:

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

## Ambiental – Porquê da Urgência

---

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

## Ambiental – Próximos Passos

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

## Desenvolvimento do Programa

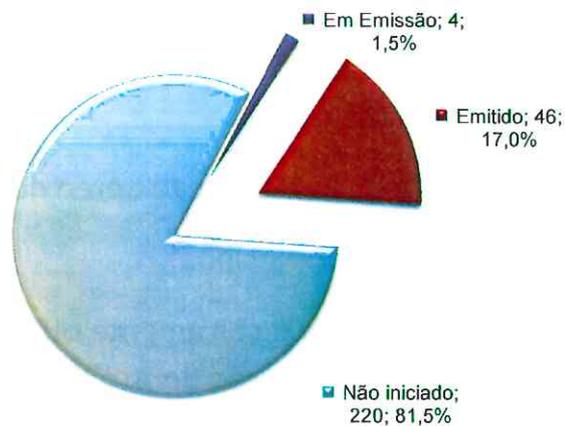
Situação Atual	Aeroportos
Total de aeroportos	270
Estudos de Viabilidade Técnica (EVT) Entregues	258
Estudos Preliminares (EP) Entregues	176
Anteprojetos (AP) Autorizados	66
Licenciamento Ambiental em andamento	64*

\* Apenas 4 aeroportos já possuem LO

## Licenciamento Ambiental

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

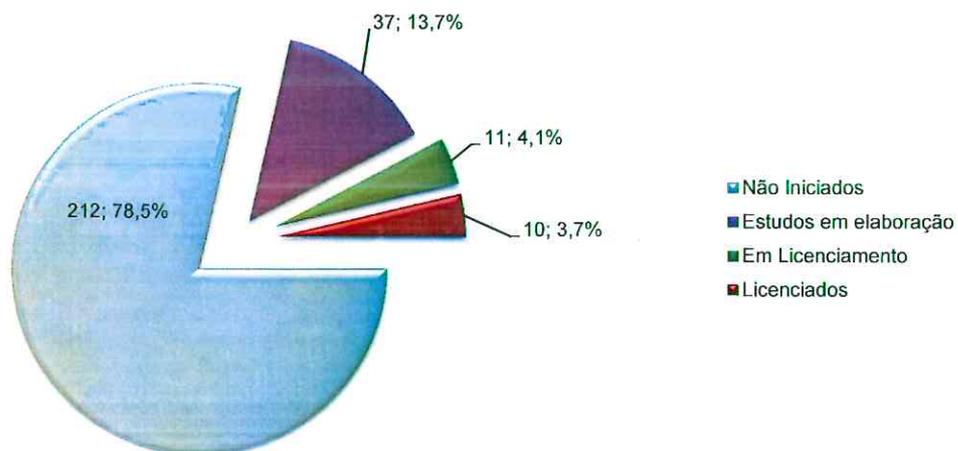
### Termos de Referência



23



## Licenciamento Ambiental



24



## Licenciamento Ambiental



### CRITÉRIOS GERAIS para Licenciamento Ambiental:

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

25



## Licenciamento Ambiental

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

- I. intervenção em APPs, UCs, ou em outros espaços territoriais especialmente protegidos;
- II. em corte e supressão de vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração, no bioma Mata Atlântica, conforme dispõe a Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006;
- III. em áreas regulares de rota/permanência de aves migratórias constantes de Relatório Anual de Rotas e Áreas de Concentração de Aves Migratórias no Brasil, emitido pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio;
- IV. em áreas de ocorrência de espécies ameaçadas de extinção – Redação ICMBio.

26



## Licenciamento Ambiental

PROPOSTA de Estudos Ambientais (padronização):

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

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

O Brasil quer, e vai decolar ✓

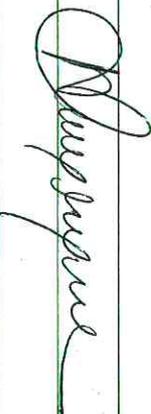
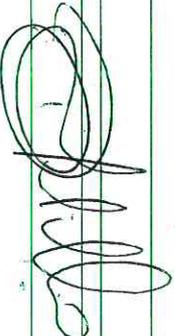
Obrigado

**LISTA DE PRESENÇA**  
**03ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do CONAMA - Data: 18 de Junho de 2015 - Sala 933, 9º Andar, Esplanada dos**  
**Ministérios, Bl. B, Brasília-DF**

Nome	Entidade	(DDD) Telefone	E-MAIL	Assinatura
1ª VAGA Titular: José Mauro de Lima O' de Almeida	MMA	(61) 2028-1358	mauro.odealmeida@mma.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 Cime	IBAMA	(61) 3316-1037	mariana.cime@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	ALAGOAS	(82) 3315-1737	sergiodefigueiredo@gmail.com	
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 Andrezejwski M. Bessa	ANAMMA REGIAO SUL	(34) 3318-0312	bbessa@smma.curitiba.pr.gov.br	



LISTA DE PRESENÇA  
03ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos do CONAMA - Data: 18 de Junho de 2015 - Sala 933, 9º Andar, Esplanada dos Ministérios, Bl. B, Brasília-DF

2ª VAGA	Titular: Lícius de Alburquerque Prado	ANAMMA NACIONAL		liciusagro@yahoo.com.br	
	Suplente: José Do Carmo Siqueira	ANAMMA REGIAO CENTRO OESTE	(62) 3224-1909	josedocarmoas@gmail.com	
	Suplente:				
1ª VAGA	Titular: Leonardo Estrela Borges	CNI	(61) 3317-8875	leonardo.estrela@cni.org.br	
	Suplente: Marcos Abreu Torres	CNI	(61) 3317-8827	matorres@cni.org.br	
	Suplente: Cassio Augusto Muniz Borges	CNI	(61) 3317-9612	cborges@cni.org.br	
2ª VAGA	Titular: Rodrigo Justus de Brito	SETOR FLORESTAL	(61) 2109-1455	rodrigo.brito@cna.org.br	
	Suplente: Leonardo Pap	SETOR FLORESTAL	(47) 3371-8788	leonardo@papp.adv.br	
	Suplente: Francisco de Godoy Bueno	SETOR FLORESTAL	(11) 3071-3337	francisco@csrng.adv.br	
1ª VAGA	Titular: Eduardo Wendling	PLANETA VERDE	(61) 8551-5350	eduardo.wending@gmail.com	
	Suplente: Maj Marcelo Robis F. Nassaro	CNCG	(11) 5083-2136	robis@policiamilitar.sp.gov.br	
	Suplente:				
2ª VAGA	Titular: Bruno Lucio Scala Manzollilo	FBCN	(21) 2247-2123	brunoismanzollilo@hotmail.com	
	Suplente: Bruno L. Moreira Manzollilo	FBCN	(21) 2247-7192	brunoluociomm@gmail.com	
	Suplente:				
DCONAMA	Assessoria Técnica Titular:	DCONAMA/MMA			
	Assessoria Técnica Suplente:	DCONAMA/MMA			

**LISTA DE PRESEÇA – 18 DE JUNHO DE 2015**  
**03ª REUNIÃO EXTRAORDINÁRIA DA CT DE ASSUNTOS JURÍDICOS**  
**LOCAL: Sala 930, 9º Andar do MMA, Esplanada dos Ministérios, Bloco B, Brasília/DF**

NOME - (POR EXTENSO - LEGÍVEL)	ENTIDADE	(DDD) TELEFONE/CEL	E-MAIL - (LEGÍVEL)	ASSINATURA
1- JORGE Y. HOLO	MMA	(61) 2028-1493	jorge.holo@mma.gov.br	
2- DAVILO CUNADO	IPHAN/MINIC	(61) 2024 6302	DAVILLO.CUNADO@IPHAN.GOV.BR	
3- ANDERSON FORBECK BATTISTELLI	BB	(61) 8203-4023	ANDERSON_BATTISTELLI@BB.COM.BR	
4- André Corrêa Santos da Resaca	BB	(61) 3102-2733	andrecs@bb.com.br	
5- BETÂNIA MARRA COELHO GAMA	BB	(61) 3102-2858	bmcgama@bb.com.br	
6- ÉLDIS CRONQO SENTES	ANAP/PP	(61) 21095461	eldis.cronqo@anap.gov.br	
7- ANDREA FIGUEIREDO	MMA	2028-1166	andrea.figueiredo@mna.gov.br	
8- MARGRITA GUALDA	MMA/SATC	2028-1430	margrita.gualda@mna.gov.br	
9- CAUÂNIO LOUVO BIANCHI	PATRI	3178-1836	CAUREN.COELHO@PATRI.COM.BR	
10- MAURO CHAVES	ASJUR/SAC	3311-9325		
11- EDUARDO SERRAJO	SAC/PA	3311 7167	EDUARDO_SERRAJO@OIVISCOOCIVIL.GOV.BR	
12- PAULO AFONSO	SAC/PR	3311-4138	PAULO.AFONSO@AVIAOCOCI.LGOV.BR	
13-				
14-				
15-				
16-				
17-				
18-				
19-				
20-				







**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
Secretaria Executiva

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

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

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

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

**1. Abertura pelo Presidente da CTAJ**

O presidente da CTAJ, Dr. José Mauro de Lima O' de Almeida, abriu a sessão com a presença dos seguintes membros:

Ubergue Ribeiro Júnior - Casa Civil  
Márcio Antônio Teixeira Mazzaro - MAPA  
Caroline Marques Leal Jorge Santos - Gov. SP  
Lyssandro Norton Siqueira – Gov. MG  
Fabio Camargo Ferreira - ANAMMA Centro-Oeste  
Lício de Albuquerque Prado - ANAMMA  
Leonardo Estrela Borges - CNI  
Rodrigo Justus de Brito – Setor Florestal  
Eduardo Wendling – Planeta Verde  
Bruno Lucio Scala Manzolillo - FBCN

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

A apreciação deste tópico ficará para a próxima reunião ordinária da CTAJ.

**3. Ordem do dia**

**3.1. Processo nº 02000.000509/2015-72 - Proposta de Resolução CONAMA sobre Licenciamento Ambiental de Aeroportos Regionais**  
Proponente: Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR

Durante a apreciação da matéria, a CTAJ entendeu que havia grande quantidade de questões que envolviam mérito, prejudicando a correta interpretação do conteúdo, o que levou à deliberação para retorno à câmara técnica competente, nos termos do inciso I, do art. 33 do Regimento Interno do CONAMA.

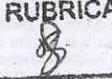
Tendo em vista a urgência da matéria e por solicitação dos membros da CTAJ, SAIC/MMA e SAC, a Secretaria-Executiva do CONAMA organizará reunião conjunta entre a CTCA e CTAJ.

Será apresentado àquela câmara o texto base, trabalhado durante a 3ª RE da CTAJ, acompanhado de questionamentos levantados durante a sessão na forma de uma versão consolidada que contenha todas as proposições dos membros da CTAJ.

**4. Encerramento**





MMA Protocolo CONAMA	
Nº 8548	2015-00
DATA	RUBRICA
8/7/15	

**3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, CTAJ.**

Brasília/DF.  
18 de Junho de 2015.

*(Transcrição ipsi verbis)*  
Empresa ProXL Estenotípiá

45 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Bom dia. Leonardo Estrela,  
46 representante da CNI.

49 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Meu nome é Ubergue,  
50 sou da Subchefia Para Assuntos Jurídicos da Casa Civil.

54 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
55 Bom dia. EDUARDO HENN BERNARDI, Secretaria de Aviação Civil.

58 A SRª ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Bom dia a  
59 todos. Adriana Mandarino, gerente do Departamento de Apoio ao Conama.

62 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Muito  
63 bem. Sejam bem-vindos os que aqui chegam nessa missão da apreciação das  
64 propostas de temas relacionados ao Conselho Nacional do Meio Ambiente. A  
65 nossa pauta de hoje é uma proposta do Resolução do Conama sobre  
66 licenciamento ambiental de aeroportos regionais. A nossa prática aqui é: sempre  
67 quando quiser falar aberta o microfone, diz de onde está falando, representando  
68 quem, para poder fazer a degravação lá, as nossas colegas que ficam ali na  
69 taquigrafia, estenotípiá. Então, também aqui nós podemos dar a voz para quem  
70 não é o titular hoje, deve ter titular e suplente que eu estou vendo aqui, tem  
71 titulares e suplentes, mas quando for para votar só o titular. Está bom? A nossa  
72 prática também, sempre quando nós apresentamos uma resolução aquele, o  
73 órgão interessado ou o setor interessado faz uma apresentação. No caso aqui é a  
74 Secretaria de Aviação Civil que é a maior interessada, digamos assim, na  
75 resolução que está sendo proposta. Então, eu vou dar a palavra ao Eduardo, que  
76 é o representante da Secretaria de Aviação Civil para que ele faça uma breve  
77 exposição do que se pretende com essa Resolução do Conama.

80 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
81 Bom dia todos. A gente trouxe uma pequena apresentação, eu acho interessante  
82 porque ela dar um histórico do porque nós estamos solicitando a resolução, a  
83 importância do programa da aviação regional e porque esse foco no licenciamento  
84 de aeroporto regionais. Então, se vocês permitirem vou fazer uma rápida  
85 apresentação aqui. Vou começar com um breve histórico e contexto do programa  
86 de aviação regional. Então, o que está acontecendo hoje? Tem um  
87 desenvolvimento expressivo do transporte aéreo brasileiro. A redução do custo da  
88 passagem aérea doméstica foi de 48% nos últimos 10 anos. E o aumento de  
89 passageiros foi da ordem de 70% de aumento no mesmo período. Então, nós

1 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Bom,  
2 pessoal. Mauro de Almeida, da presidência da Câmara Técnica de Assuntos  
3 Jurídicos. Vamos começar. Já temos quórum. O pessoal da Secretaria de Aviação  
4 Civil já está aí. Eu queria só fazer uma rodada da reapresentação. Temos gente  
5 nova aqui na Comissão. E eu queria que nós nos apresentássemos. Eu sou Mauro  
6 de Almeida, sou chefe da Consultoria Jurídica do Ministério do Meio Ambiente.

9 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
10 Estado de São Paulo) – Bom dia. Caroline Santos, do Governo de São Paulo.

13 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Você  
14 está representando?

17 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
18 Estado de São Paulo) – Representando o Governo de São Paulo.

21 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
22 Gerais) – Bom dia meu nome é Lyssandro Norton. Procurador do Estado de  
23 Minas. Representando o Estado.

26 O SR. LÍCIUS DE ALBUQUERQUE PRADO (Anamma Nacional) – Bom dia.  
27 Meu nome é Lícius de Albuquerque. Representando da Anamma Goiás.

30 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Eu sou Fábio  
31 Camargo. Representando a Anamma Nacional.

34 A SRª ANDRÉA FIGUEIREDO (MMA) – Eu sou Andréa Figueiredo, do Ministério  
35 do Meio Ambiente.

38 O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN) – Bruno Manzolillo, da  
39 sociedade Civil pela FBCN.

42 O SR. EDUARDO WENDLING (Planeta Verde) – Bom dia. Meu nome é Eduardo  
43 Wendling, pelo Planeta Verde.

90 temos 117 milhões de passageiros em 2014, com uma média de crescimento de  
91 10% ao ano. Então, é um dos setores que mais cresce na economia brasileira. O  
92 importante é o seguinte: a demanda do transporte aéreo continua crescendo. O  
93 transporte aéreo brasileiro está em expansão. Todas as projeções apontam para  
94 essa direção e devemos triplicar a capacidade em 20 anos. Portanto, dizer nesse  
95 primeiro trimestre nós somos um dos poucos setores da economia que teve um  
96 crescimento expressivo e continuou tendo. Então, aqui nós vemos aquele período  
97 que falou agora até 2014, tinha se um crescimento da aviação civil como um todo,  
98 aviação comercial de 10% ao ano. Aquela linha vermelha é específica dos  
99 aeroportos regionais, eles estavam crescendo na ordem de 11% ao ano no  
100 mesmo período. Quando nós pegamos o movimento previsto daqui para frente, a  
101 gente deve realmente um decréscimo, mas o setor continuou crescendo, a ideia é  
102 5,2% ao ano da aviação comercial como um todo e os regionais continuando um  
103 crescimento bem mais expressivo do que a aviação como um todo da ordem do  
104 9% ao ano. Hoje nós temos mais ou menos 80 aeroportos regionais que recebem  
105 voos regulares. O programa de aviação regional pretende colocar 270 aeroportos  
106 nesse range. E que a ideia e praticamente triplicar o número que nós temos, mais  
107 que triplicar o número que nós temos de aeroportos com possibilidade de receber  
108 operações comerciais. Hoje nós temos 40 milhões de brasileiros que não têm  
109 acesso a um aeroporto até 100 quilômetros da sua residência. Isso é uma das  
110 máximas do programa. O programa quando totalmente implantado vai permitir que  
111 mais de 90% de população esteja a menos de 100 quilômetros de um aeroporto.  
112 43% da população interior do País quer viajar, não temo como fazê-lo devido aos  
113 elevados custos. Por quê? Porque os voos regionais hoje, até por escassez das  
114 rotas são na faixa de 31% mais caros que voos entre capitais. Isso é uma ideia só  
115 para mostrar o perfil de desenvolvimento. Nós pegamos um comparativo da nossa  
116 malha aérea hoje. Essas linhas azuis são a malha aérea brasileira hoje e a malha  
117 aérea americana. Nós vemos que os Estados Unidos têm praticamente todo o  
118 território coberto pelos seus voos, enquanto nós do Brasil temos a contração muito  
119 forte no Sudeste e na região do litoral, com alguns pontos esporádicos no interior  
120 do País. Isso nós podemos ver pela quantidade de cidades servidas, enquanto  
121 nós temos 105 eles têm 390. Mercados servidos, que são as cidades de entorno,  
122 que são atendidas pelo mesmo aeroporto, o Brasil hoje tem 450 e os Estados  
123 Unidos têm três mil, com esse número em crescimento ainda. Nós vemos que  
124 temos muito potencial para crescer ainda. Passando agora para o programa  
125 especificamente de aeroporto, programa de investimento em logística. Quais são  
126 os objetivos de expansão da malha? Integração do território nacional,  
127 desenvolvimento de polos regionais, fortalecimento de centro de turismo e  
128 garantia de acesso da comunidade Amazônia Legal, uma questão da saúde e  
129 social. Então, o objetivo do programa: melhorar qualidade de serviços em  
130 estrutura portuária para usuários, ampliar a oferta aérea da população brasileira e  
131 reconstruir rede de aviação regional. Por que reconstruir a rede? Porque o Brasil  
132 já teve uma rede aviação regional. Nós pegamos na década de 80, 90, tínhamos  
133 mais que o dobro de aeroportos regionais recebendo voos comerciais. O que  
134 aconteceu? A aviação modernizou, fizeram aeronaves modernizadas e a



135 infraestrutura não modernizou. Então, hoje a maioria dos aeroportos que atendiam  
136 as aeronaves daquela época não podem receber as aeronaves de hoje. Esse é o  
137 grande problema da estrutura portuária brasileira, especialmente a regional.  
138 Então, a ideia do fortalecimento e ampliação da aviação regional está baseada em  
139 três pilares, vamos dizer assim. O primeiro, investimentos em infraestrutura, que  
140 nós tratamos especificamente nesse programa do Plo. A parte de subsídio, tarifas  
141 e rotas, isso era uma Medida Provisória e virou uma lei no início do ano e está  
142 sendo regulamentada pela SAC. Previsão é que comece a ser implantada no final  
143 deste ano, voltada inicialmente para Amazônia Legal e depois se estendendo ao  
144 resto do território brasileiro. Em parceria de Estados e municípios, incluindo a  
145 parte de gestão de aeroportos. E nessa parceria, nós temos o quê? Nós temos a  
146 parte de gestão desses aeroportos. Estamos fazendo um estudo muito grande de  
147 gestão. A parte de capacitação, a SAC tem um programa grande de capacitação,  
148 até agora foram capacitados mais de 1.300 profissionais de 162 aeroportos. E a  
149 parte, agora entrou recentemente com esse novo lançamento de programa de  
150 estrutura a possibilidade de concessão dos aeroportos regionais. Isso era uma  
151 coisa que não havia sido tratada, começou a funcionar agora, o Estado de São  
152 Paulo e o Estado de Goiás saíram na frente. E é uma tendência para alguns  
153 aeroportos regionais e podem se transformar em polos ou até mesmo pacotes de  
154 aeroportos, porque os aeroportos regionais são maioria, eles são deficitários, mas  
155 eles são polos de desenvolvimento e eles têm que serviços como tal também. Ali é  
156 o nosso programa, 270 aeroportos, 67 na região Norte, 64 Nordeste, 31 Centro-  
157 Oeste, 65 Sudeste e 43 no Sul. Investimento previsto na época era de 7,3 bilhões  
158 quando lançamento do programa em fim de 2012. Hoje está se chegando ao  
159 número aproximado de 10 a 11 bilhões de reais. Nós vemos a situação atual  
160 nossa do Brasil bem refletida naquele mapa de rota que vimos lá trás e essa que  
161 está aqui na nossa esquerda, e a direita é como vai ficar o território brasileiro após  
162 implantação do programa de aviação regional. Nós vemos que a capilaridade, a  
163 possibilidade de novas rotas aumenta muito e praticamente todo o território  
164 brasileiro vai estar coberto por aeroportos regionais. Hoje do programa, nós  
165 pensamos em 270 aeroportos. Ah, eu vou construir todos esses aeroportos? São  
166 todos novos? Não. Os aeroportos novos, efetivamente, no programa são só 26. Eu  
167 tenho hoje no programa 229 aeroportos que são existentes, que foram avaliados e  
168 que vão ser melhorados ou recuperados ou ampliados. E tenho 15 em estudo que  
169 são novamente aeroportos que estão inseridos dentro da malha urbana ou  
170 programa deste tipo que está se estudando, ou se vai se fazer um novo aeroporto  
171 ou se vai reduzir o porte daquele aeroporto ou até mesmo se ele vai ser atendido  
172 por uma outra localidade. Mas esse gráfico é importante para mostrar o quê? Que  
173 a maior parte dos aeroportos realmente são existente. Eles são aeroportos que já  
174 estão naquela área, a maioria deles têm 30, 40 anos já colocados naquele lugar. E  
175 a ideia desse programa é realmente possibilitar que esses aeroportos tenham  
176 capacidade de receber a aviação comercial, que a maioria deles hoje não têm. Ali  
177 são exemplos distintos de aeroportos existentes. Nós pegamos três  
178 localidades do País, ali tem Bauru Arealva, o primeiro, Tefé no Amazonas e  
179 Gurupi em Tocantins. Então, nós vemos que a área sítio aeroportuário na sua

4

225 considerado um aeroporto regional, um baixo impacto realmente, ele está sendo  
226 tratado como se fosse um aeroporto de grande porte. Então, hoje inclusive nós  
227 conversando com Minas eles trataríamos Confinos como se fosse um aeroporto de  
228 Diamantina, por exemplo. Isso aí exemplifica a diferença de diretrizes que nós  
229 temos hoje no País. A busca de regularização do passivo ambiental. Maioria  
230 desses aeroportos, como já falamos, nunca passou por qualquer processo de  
231 licenciamento, controle, estão lá operando, não tem ninguém vendo nada, nunca  
232 foi visto a parte ambiental desses aeroportos. E como já falamos a maioria já  
233 existentes. Hoje temos 10% dos aeroportos, um pouco menos de 10% que são  
234 novos. Então, são área já consolidadas. Por que essa proposta de resolução para  
235 esse licenciamento ambiental regionais? Primeiro, para ter uma base normativa  
236 homogênea para garantir o correto trajeto ambiental e agilidade ao processo.  
237 Importatíssimo, a definição de diretrizes para enquadramento. Trará maior  
238 segurança jurídica para órgãos licenciadores e gestores ambientais. Definição  
239 clara do conteúdo mínimo dos estudos ambientais. Segurança do meio ambiente  
240 nacionais nas aéreas a serem efetuadas. E continuidade nas operações cobrindo  
241 de regularização. Busca de recuperar o passivo ambiental característico regionais.  
242 Então, o que nós temos no programa? Um dos pilares muito importante do  
243 programa é a busca para essa regularização ambiental. Estamos fazendo o  
244 levantamento, temos os estudos contratados, vamos fazer todos os  
245 licenciamentos, estamos indo nos Estados, estamos conversando com o pessoal do  
246 dos órgãos licenciados, Secretária de Meio Ambiente. E a ideia realmente do  
247 programa é uma premissa nossa. Nós não vamos colocar uma obra na rua sem  
248 termos essa parte do licenciamento ajustado. Então, isso é que está gerando um  
249 atraso no início das obras, mas está sendo interessante essa tratativa que nós  
250 estamos começando a chegar no ponto de ter um documento que promova  
251 diretrizes nacionais. Então, por que da urgência dessa resolução? Primeiro, que  
252 programa da versão regional hoje é uma oportunidade para a integração nacional  
253 e mais importante, ele tem recursos próprios que estão dentro do FNAO. O  
254 programa não depende de recursos do Tesouro Nacional. O que significa dizer  
255 isso? Esses recursos vêm de um adicional da tarifa aérea que todo mundo já  
256 paga, que fere mais ou menos 20% dos valores desse fundo e vêm das  
257 concessões. Então, as concessões dos grandes aeroportos subsidiam os  
258 pequenos aeroportos regionais. Então, o programa não depende em nada dos  
259 recursos do Tesouro Federal. Outro olhar, nós não temos ainda nenhum projeto  
260 com condições de licitação devido a não integração de condicionantes ambientais  
261 de anteprojetos. Então, o programa verdadeiramente não decolou. Enquanto nós  
262 não tivermos isso e não conseguirmos essa integração nós não vamos colocar  
263 nenhuma licitação na rua. Essa falta da diretrix tem dificuldade enquadramento e  
264 não tem segurança. Os órgãos licenciadores terminam os estudos ambientais  
265 necessários, sendo muitas vezes solicitado os mais completos, os mais genéricos  
266 para aeroportos de diferentes níveis de intervenções. Nós temos visto isso muito  
267 na realidade. Nós temos ido nos Estados, temos conversado com o pessoal dos  
268 órgãos, tem reunião com os próprios gestores ambientais. E tem muitas vezes,  
269 depois que mostramos o que é o aeroporto, o que é aquela obra, como é que vai

6

180 maioria são área consolidadas e já tem aquela área, tem a área de entorno, isso já  
181 está ludo ambientalmente degradado, vamos dizer assim. E a ideia nossa do  
182 programa mais para frente é buscar uma regularização ambiental também para  
183 esses aeroportos. Ali são exemplos de terminais de passageiros, mostrando que o  
184 porte num aeroporto regional é muito menor que de um capital. Temos ali  
185 aeroporto de Dourados, Rondonópolis e Barreiras na Bahia. Então, são aeroporto  
186 do porte muito menor e que atendem bem as comunidades. Dourados, por  
187 exemplo, é um aeroporto que hoje tem seis voos diários, todos turbo hélice e que  
188 atendem uma região de entorno muito grande. Quais são os nossos objetivos em  
189 termos ambientais? Primeiro, levantar a situação ambiental de todos aeroportos  
190 de programa de aviação regional. Depois, regularização gradual do passivo  
191 ambiental dos aeroportos existentes. Parceria com os órgãos licenciadores para  
192 licenciamento ambiental dos empreendimentos. E uma coisa importante que é o  
193 foco dessa resolução, que aeroportos regionais possuem características de  
194 impactos distintos de aeroportos de capitais e por isso têm que ser diferenciados.  
195 Hoje nós temos 66 projetos de aeroportos que estão na autorizadas em diversas  
196 fases de licenciamento, que iniciou se em julho de 2014, esse licenciamento. Os  
197 anteprojetos deverão refletir estudos ambientais e eventuais condicionantes, não  
198 temos nenhum ainda concluído. Por que isso virou uma premissa do programa?  
199 Porque estamos querendo buscar uma regularização ambiental. Por isso que os  
200 estudos e condicionantes emitidos pelos órgãos licenciadores vão ser colocados  
201 no anteprojeto e vão estar previstos no curso das obras. Então, está com essa  
202 dificuldade de licenciamento. Nós vamos ver mais para frente o que está  
203 acontecendo e por isso não temos atualmente nenhum anteprojeto concluído e  
204 com isso não temos nenhuma obra ainda em possibilidade de licitação. Operações  
205 atuais, aeroportos sem licença de operação. Nós vemos que daqueles 270 que  
206 falamos nós não chegamos a ter 20 aeroportos que tenha uma licença de  
207 operação regularizada dentro do Estado. Então, nós vemos que a maioria opera  
208 há muito tempo, já operou, está operando e nunca teve nenhuma avaliação  
209 ambiental. Importante, a falta de diretrix a nível nacional para licenciamento  
210 ambiental de aeroportos regionais. Isso está gerando uma diferenciação muito  
211 grande de licitações de licenciamento. Existem aeroportos que têm praticamente o  
212 mesmo padrão de obras, o mesmo impacto, vamos dizer assim, que teria dentro  
213 do sítio de aeroportuário e temos solicitações completamente diferentes de  
214 estudos. E outra dificuldade que nós estamos vendo é a dificuldade de emissão  
215 dos termos de referência. Até para ter o termo de referência, que estudos têm que  
216 ser feitos, os órgãos têm dificuldades de conseguir um enquadramento desses  
217 aeroportos regionais. Nós vamos passar isso um pouquinho mais para a frente.  
218 Diversos órgãos licenciadores para estudos ambientais distintos para aeroportos  
219 que teve ações similares. Não tem diretrix específica, pelo menos nos regionais,  
220 falta padronização. Por exemplo, nós tivemos uma reunião ontem com o pessoal  
221 de Minas Gerais, terça-feira, e eles têm no programa que aeroporto deveria ser  
222 utilizado EIA/RIMA independente da localização porte, mas isso foi uma coisa  
223 pensada em aeroportos maiores. Então, os regionais de baixo impacto eles não  
224 estão, apesar do enquadramento levar essa direção ele não está sendo

5

270 ser efetivamente, tem se mudado o que foi pedido inicialmente no termo de  
271 referência. Só que isso está gerando um retrabalho lá dentro da secretaria. Nós  
272 temos contratado estudos e depois volta atrás dos estudos. Temos Estados, por  
273 exemplo, que emitirem termo de referência para 10 aeroportos e depois da  
274 reunião viram que o impacto era diferente e classificaram de novo e emitirem  
275 novos termos de referência para 10 aeroportos. E eu tinha 10 a 12 estudos já  
276 contratados em andamento, suspendi e tive que contratar outros. Então, isso está  
277 acontecendo e está acontecendo de forma genérica no País como um todo. E nós  
278 temos ainda diversos aeroportos. Temos possibilidade de receber pequenos  
279 investimentos e ampliar as suas operações com curto prazo de obtenção de  
280 benefícios. Eu tenho aeroportos dentro do programa que precisa construir um  
281 pátio basicamente, tem outros que precisam reformar o terminal, tem outros que  
282 falta só uma cerca e alguns equipamentos de navegação. Então, nós temos vários  
283 aeroportos com investimentos muito pequenos e nós conseguimos colocar para  
284 operar voos comerciais. Quais são os próximos passos do programa? Refletir os  
285 estudos ambientais dos anteprojetos, contemplando eventuais custos relacionados  
286 aos planos. Elaborar a partir daí os editais para licitação, fazer as obras e abrir o  
287 tráfego aéreo dos aeroportos regionais. Definir o plano aviário nacional, que é um  
288 plano que integra o modal aéreo com os outros modais de transporte, rodoviário,  
289 ferroviário e hidroviário. E uma ressalva que portos são enviados tecnicamente ao  
290 que demanda grandes investimentos são avaliados com outra priorização dentro  
291 da malha regional. Um exemplo disso: nós tivemos um aeroporto recente que foi  
292 estudado, que tinha um impacto ambiental gigantesco, que o próprio Estado em  
293 reunião conosco resolveu que aquele aeroporto não deveria receber  
294 investimentos, não tinha necessidade, e será atendido por um aeroporto com uma  
295 localidade próxima. Então, essa avaliação é feita caso a caso dentro do programa.  
296 Aprovação, o panorama do programa hoje nós temos ali 270 aeroportos, já temos  
297 258 estudos de viabilidade técnica entregues, dos quais 176 já se tomaram  
298 estudos preliminares, 66 projetos autorizados e 64 licenciamentos ambientais em  
299 andamento. Eu falei, já são 66 na verdade, ontem foram protocolados mais dois. E  
300 desses 64 só 4 aeroportos já possuía uma licença de operação antes. Então, nós  
301 vemos que o universo é bem restrito dos que tem uma regularidade ambiental.  
302 Isso aqui é exemplo de como está o licenciamento ambiental. Nós temos ali os  
303 Estados. Esse aqui é o tempo que foi demandado para emissão do termo de  
304 referência. Nós temos casos de demora de até 280 dias para emissão de termo de  
305 referência que me pediu um estudo RAS. Nós estamos perdendo, vamos dizer  
306 assim, por falta de diretrizes do enquadramento. Estamos tendo um tempo muito  
307 longo para emissão dos termos de referência. Não estou nem de elaboração de  
308 estudos ambientais, análise dos estudos pelos órgãos, estou falando  
309 simplesmente da emissão de um termo que dizer o que eu preciso fazer em  
310 termos de estudos ambientais. Então, isso é o que está refletindo esse atraso no  
311 início do programa. Isso aqui é um mapa do que está acontecendo em termos  
312 ambientais. 212 não iniciados, 37 já estão em estudo de elaboração, 11 estão em  
313 licenciamento e 10 são os que receberam licença, uma boa parte dessas licenças  
314 com alguns condicionantes que nós estamos tratando junto aos Estados, que são

7

315 condicionantes que não dependem de Secretaria de Aviação Civil. Isso aqui são  
316 os critérios da resolução. Novos sítios aeroportuários. Nós entendemos que o  
317 novo é novo, tem que ser tratado como uma área nova mesmo, então deve ser  
318 mantido praticamente o processo normal. Regularização e ampliação de sítios  
319 existentes de operação que são 75% dos casos. E execução de atividade de baixo  
320 impacto de sítio aeroportuário até uma provida dispensa de licenciamento.  
321 Aqueles casos que eu falei, eu vou fazer uma simples reforma no do TPS, vou  
322 simplesmente fazer uma cerca no aeroporto. Esse tipo de coisa seriam atividades  
323 de baixíssimo impacto. Critérios que não se aplica a Resolução, excludente. Eu  
324 tenho uma intervenção em APP, unidade de conservação ou outro espaço de área  
325 que esteja protegido. Qual outra supressão de vegetação primária, secundária e  
326 estágio avançado de degeneração bioma Mata Atlântica. Áreas regulares de rotas  
327 permanente de aves migratórias do Relatório Anual de Rotas e Área de  
328 Conservação de Aves Migratórias do ICMBio. Em área de espécie ameaçada de  
329 extinção, a redação do ICMBio foi proposta, na Câmara Técnica achou muito  
330 interessante, inclusive teve um compromisso do próprio instituto de se fazer uma  
331 lista de áreas afetadas de espécies ameaçadas de extinção voltadas para a  
332 atividade aeroportuária. Então, nós entendemos que foi muito, até arrojada da  
333 parte deles e bem interessante, ambientalmente essa, atitude. Isso é uma  
334 proposta dos usos ambientais. Esses prazos que inicialmente estavam sendo  
335 propostos eram, programa de instalação RAS, um PCA o prazo de 90 dias, um LO  
336 prazo de 45, regularização LOR 90 dias, manejo de fauna a princípio eram 20  
337 dias. E os estudos ambientais definidos no Anexo I que equivale ao EIA/RIMA em  
338 complexidade só que sem a realização da audiência pública. Eu acho isso os  
339 senhores já devem ter visto nos anexos da resolução. Isso deve alguma alteração  
340 na Câmara Técnica, principalmente a questão dos prazos que não, vamos dizer,  
341 foram agregados esses prazos na nova redação que está sendo proposta da  
342 resolução, mas que não tem prejuízo ao andamento da mesma. Então, a  
343 mensagem: o Brasil quer e vai decolar. Nós estamos realmente estamos tentando  
344 um esforço muito grande, que a aviação civil. E ressaltar de novo a oportunidade  
345 do programa. Hoje nós temos recursos, temos disposição do Governo e queremos  
346 realmente colocar esses aeroportos em condições de entender a população.  
347 Obrigado a todos. Qualquer dúvida estamos à disposição.  
348  
349

350 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –  
351 Obrigado, Eduardo. Alguma dúvida nesse início já?  
352

353 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – No projeto só está  
354 abrangendo os aeroportos ou os aeródromos também?  
355

356 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
357 Hoje a maioria desses é aeródromo. Porque o conceito de aeroporto e  
358  
359

405 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Vamos  
406 só esclarecer aqui uma coisa. Nós somos Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos,  
407 nós vamos analisar a constitucionalidade e a legalidade da proposta que nos foi  
408 submetida. Quando se tratar de questões de mérito já não é mais a nossa  
409 atribuição. Então, no caso aí a sua observação foi relacionada a questão de  
410 mérito.  
411

412 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Mas nada impede  
413 de nós incluímos.  
414

415 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Não,  
416 impede. O Regimento do Conama não permite que nós incluamos matéria de  
417 mérito nessa instância. O que nós podemos sugerir relacionado a proposta que  
418 não nos foi submetida é que o Plenário observe aquilo que nós vamos. Quando  
419 nós tratamos de questões de mérito, de redação, digamos, de melhoria de  
420 redação ou a questão da lógica de norma, a questão do encadeamento do  
421 raciocínio, aí nós podemos fazer modificações. Quando se tratar de mérito nós  
422 remetemos a questão para o Plenário ou para uma nova resolução, uma proposta  
423 de resolução, se for o caso. Então, vamos começar a nossa sistemática.  
424  
425  
426  
427

428 O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (Setor Florestal) – Rodrigo Justus. Setor  
429 Florestal. Eu queria só aqui que você esclarecesse uma questão. Na verdade,  
430 está acontecendo de os pequenos serem tratados como grandes. Então, para um  
431 pequeno aeroporto em uma cidade acaba fazendo o mesmo estudo na capital,  
432 vamos dizer assim. Nós aqui, se considerarmos que a maior parte dos aeroportos  
433 são ou desativados ou funcionando em baixa porque não tem esses investimentos  
434 e tudo mais, eu vejo dois perigos do aeroporto, para quem está embaixo e para  
435 quem está em cima. Para quem está descendo. Você ver lá em Cáceres, Mato  
436 Grosso, foi feito com licença ambiental, o aeroporto. O aeroporto está  
437 internacional. Os únicos que têm coragem de ir para lá são os bolivianos. Agora  
438 não tem nenhum voo nacional porque é do lado do lixão e do lado de um ninhal.  
439 Então, tem tanto pássaro quanto urubu que voo de turbina não se faz mais lá.  
440 Esse é o perigo do passageiro. E a minha questão específica. Não há perigo de  
441 nós estamos enquadrando questões, por exemplo, combustível, sabe que  
442 aeronave demanda muito combustível. Aeroportos regionais acabam fazendo  
443 depósitos de combustíveis. E muitas vezes a cidade pequena cresce em região  
444 em volta do aeroporto. Como é tratado a questão do combustível dentro do  
445 licenciamento, sob pena de nós termos... Lá em Cuiabá explodiu, você sabe, ficou  
446 dias queimando, é dentro da cidade. Na verdade, a cidade que cresceu em volta  
447 do aeroporto. Essa questão não há limite? Quer dizer, um aeródromo pode  
448 depositar 10 milhões de litros de combustível e continua sendo de baixo impacto?  
449

360 aeródromos, é que aeródromos não recebe voo comercial. Então, hoje como eu  
361 falei, nós temos 270, só 80 recebem voos comerciais. Então, eu tenho 190  
362 aeródromos nesse caso. Só que eles vão vir aeroportos.  
363

364 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – E quem quer fazer  
365 só aeródromo não tem a intenção. Porque aqui pelo o que eu vi e facilitação do  
366 licenciamento ambiental para aeroportos regionais. E os aeródromos não vai  
367 entrar nessa facilidade?  
368

369 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
370 Vai. Se eles são públicos são considerados aeroportos regionais, conceito de  
371 aeroportos regionais.  
372

373 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – E os particulares?  
374

375 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
376 Particulares não. Privado é privado.  
377

378 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Mas o  
379 licenciamento vai ser diferente? Se eu coloco um privado vou ter uma restrição, se  
380 eu coloco o público vou ter uma facilidade.  
381

382 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
383 É porque o privado, normalmente. Ele é de uso restrito, ele só pode ser usado  
384 pelo seu proprietário, não é aberto a ninguém para operação. Então são  
385 aeroportos muito menores, dentro de áreas de fazenda, propriedades  
386 particulares.  
387

388 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Sim, mas a  
389 discussão é do impacto ambiental, não interessa de onde vai vir a fonte do recurso  
390 ou não? A discussão é facilitar o licenciamento ambiental. A nossa preocupação é  
391 com dano ambiental que fazer um aeroporto, aeródromo causa. Então, eu acho  
392 que nós poderíamos, já que vai tentar facilitar a realização disso, então como que  
393 vamos dificultar, dificultar não, deixar do jeito que está os aeroportos particulares e  
394 só facilitar o aeroporto público? Sendo que o impacto para o meio ambiente não  
395 pergunta de onde vem a fonte geradora.  
396  
397  
398  
399  
400  
401  
402  
403  
404

450 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
451 Só para esclarecer. A parte dos postos de abastecimento de aeronaves e  
452 combustível dentro de aeródromos não é licenciada junto com o aeródromo, ela  
453 tem um licenciamento próprio, tem uma Resolução do Conama eu trata disso.  
454 Inclusive, a fiscalização disso também não é pela ANAC e pela própria ANP.  
455 Então ela é tratada de forma separada. Então, se eu tenho um aeroporto regional  
456 e o cara vai instalar uma distribuição de combustível tem que ter um licenciamento  
457 específico, que é licenciamento de combustível, ele não é junto disso aqui. Essa  
458 resolução não abrange esse tipo.  
459  
460  
461

462 O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (Setor Florestal) – E no caso dos novos irá  
463 abranger? Porque na verdade. Não? Deveria.  
464

465 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
466 Distribuição de combustível já tem uma Resolução do Conama.  
467

468 O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (Setor Florestal) – Na verdade, deveria.  
469 Não agora, mas numa mudança por que? Porque essa energia do  
470 empreendimento. Se eu vou construir um aeroporto e não existe lá o depósito, se  
471 o depósito for inviável então o aeroporto também é. O licenciamento tem que ser  
472 em conjunto. Mas, tudo bem, está respondido a minha questão. Obrigado.  
473  
474  
475  
476

477 A SR. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
478 Estado de São Paulo) – Caroline, São Paulo. Essa questão está no Art. 14: "os  
479 postos de armazenamento de abastecimento de combustíveis integrados ao  
480 aeroporto regional deverão ser licenciados por meio de procedimento específico".  
481 Eu não, se está correto ou não, mas tem a previsão já na Resolução.  
482

483 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
484 É porque já é feito assim hoje. Tem uma resolução específica do Conama para  
485 licenciamento e distribuição de combustível. Ela não é tratada dentro. Inclusive os  
486 aeroportos, qualquer aeroporto vai ter uma estação de combustível, a própria  
487 distribuidora faz esse licenciamento.  
488  
489

490 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –  
491 Podemos começar? A nossa sistemática é que nós lermos a Resolução e, então,  
492 debatendo ponto a ponto. Podemos colocar na tela, Jonas? "Estabelece critérios e  
493 diretrizes para o licenciamento ambiental dos aeroportos regionais. O Conama, no  
494



495 uso das competências que lhe são conferidas pelo art. 8º, inciso VII, da Lei 6938  
496 tendo em vista o Regimento Interno: considerando as peculiaridades de  
497 procedimento de licenciamento ambiental para aeroportos regionais e a  
498 necessidade de padronização destes procedimentos no âmbito do SISNAMA; e  
499 considerando a inexistência de regras específicas acerca da categorização de  
500 aeroportos regionais para fins de licenciamento e a necessidade de regularização  
501 ambiental de aeroportos regionais existentes; Resolve".

502  
503  
504 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Ubergue, Casa Civil. Duas  
505 observações iniciais. Não é inciso VII, é inciso I, porque nós estamos tratando de  
506 licenciamento ambiental. Eu acho que já é o costume de colocar o inciso VII. É o  
507 Bombril. Inciso I. E os considerando é aquela briga de sempre, que eu acho que  
508 não vale mais a pena nós falarmos se entra ou não.

509  
510  
511 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** - Nós  
512 temos que levantar para os colegas novos.

513  
514  
515 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Considerando é uma briga  
516 eterna e sem fim dentro da Câmara Jurídica o Plenário do Conama. Considerandos  
517 não fazem parte do texto normativo, ele não tem base nem na lei complementar  
518 95 e nem tem base no Decreto 4176 que regulamenta a técnica legislativa.  
519 Sempre foi uma briga. Nós sempre falamos que o considerando é um flash político  
520 da situação que motiva para conhecimento da norma, ele não é norma. Alguns  
521 considerandos veem para clarear, outro até dificultam o próprio entendimento de  
522 norma. Aqui já apareceram considerando de todo tipo. Nós sempre batemos na  
523 tecla de que essa praxe do Conama é antiga, ela não faz mais sentido nos dias de  
524 hoje e que, por tal razão, deveríamos sempre excluir os considerandos e fazer  
525 uma norma nos termos das normas que orientam a produção normativa. E o que  
526 nós sempre fizemos essas ponderações e tira os considerandos e o Plenário volta.  
527 Então, por tal razão, e sem força mais de brigar contra o Plenário por causa dos  
528 considerandos eu estou adotando uma tática de pelo menos fazer de fazer  
529 algumas sugestões de redação. No considerando número dois, por exemplo, eu  
530 estranho um pouco a parte que diz "inexistência de específica a categorização de  
531 aeroporto regionais". A minha sugestão para isso seria: considerando de  
532 inexistência de específica sobre o licenciamento ambiental de aeroportos  
533 regionais. Eu acho que ficaria mais condizente com o que nós estamos fazendo  
534 nessa Resolução. Eu tenho uma certa dificuldade de entrar em alguns conceitos  
535 do tipo Conama agora fazendo categorização de aeroporto. Então, eu acho que  
536 com essa sugestão nós atendemos a ideia do considerando e deixamos um pouco  
537 mais próximo ao que efetivamente nós estamos estabelecendo.

538  
539  
12

585  
586 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – A  
587 Adriana vai esclarecer uma questão de regimento.

588  
589  
590 **A SRª ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Bom dia a  
591 todos. Eu queria esclarecer essa questão. O Plenário rever a matéria como um  
592 todo, tanto técnica quanto juridicamente. Então, com base nisso e compreendendo  
593 que o considerando contextualiza a resolução, já que não tem uma disposição de  
594 motivos, que é o acompanha uma lei então o Plenário retoma os considerandos.  
595 Então, a Câmara. O que pode ser feito e o que vem sendo feito é uma sugestão  
596 de retirada, que aí o que vem acontecendo é o que Plenário não acata. Então,  
597 parece-me bastante interessante a proposta colocada, de caso o Plenário venha a  
598 recolocar os considerandos que o faça com a redação sugerida pela Câmara.

599  
600  
601 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Só  
602 esclarecendo um ponto que ela faz a revisão técnica como jurídica, não é assim,  
603 ela faz a análise da Resolução como um todo e não separando as coisas. Isso é  
604 uma correção. Também o Regimento do Conama diz que nós podemos rejeitar em  
605 parte ou a integralidade a proposta sob o aspecto da constitucionalidade ou  
606 legalidade dando conhecimento a Câmara Técnica. Como nós estamos em regime  
607 de urgência e tal, ela vai ser comunicada ao Plenário a rejeição, mas mesmo nós  
608 temos rejeitado já aqui, o Plenário tem retomado os considerandos. É só isso que  
609 eu quero esclarecer.

610  
611  
612 **O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (Setor Florestal)** – Essa questão é antiga,  
613 nós já temos aí volado tirando os considerando e o Plenário ressurcista o texto lá.  
614 Isso não tem acontecido em relação ao conteúdo direto das resoluções. Todas as  
615 vezes que nós aqui suprimimos parte do texto por votação entendendo ser ilegal,  
616 inconstitucional, fora da competência do Conselho, até o momento tem sido  
617 acatado. Já não são felizes em relação aos considerandos. Eu penso, Ubergue,  
618 que a sua proposta é ousada e perigosa ao mesmo tempo, por quê? Porque a  
619 partir do ponto que nós dizemos "tirem ou façam tal redação", daqui para frente se  
620 uma resolução vier com 48 considerandos, eu acho que nunca chegou a tanto,  
621 mas mais de 10 tem várias, daqui a pouco nós poderemos ser questionados se o  
622 considerado X corresponde ou deixa de corresponder ou se contradiz com o  
623 conteúdo, nós vamos ter que fazer revisão de considerandos. E se as Câmaras  
624 Técnicas notarem que nós entramos na marcha dos considerandos, nós podemos  
625 ter que revisar coisas bem maiores lá na frente. Então, eu acho que essa sugestão  
626 sua é importante, até mesmo para os proponentes da Resolução em Plenário,  
627 apresentar essas sugestões. Mas eu entendo que nós devemos simplesmente. Se  
628 não nós estamos ultrapassando o limite da nossa Câmara. Quer dizer, isso é  
629 legal, não é? Faz parte dentro da forma? Da formatação do conteúdo jurídico?

14

540 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Bruno, FBCN. A  
541 tendência da Câmara Técnica tem sido de excluir os considerandos até porque  
542 matéria da justificativa da proposta de resolução, nós vamos colocar todas as  
543 justificativas então. Então, eu sugiro que antes de nós discutirmos emendas aos  
544 considerandos, discutamos se vamos manter o considerando ou como sempre  
545 fazemos de tirá-lo. A minha posição é no sentido de que tire. Ai não tem que  
546 discutir a redação.

547  
548  
549 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** –  
550 Perfeitamente. Colegas que chegaram recentemente. Se eu não estou esquecido  
551 de tudo, até a virada do ano nós tínhamos decidido que todos os considerandos  
552 sugeria a retirada. Como estamos recolocando os considerandos em Plenários,  
553 então estava saindo daqui sempre a sugestão de retirada dos considerandos. Ai o  
554 Plenário decidia se ia manter ou tirar. O que vinha acontecendo é que eles  
555 mantinham, os considerandos. Mas a Câmara Técnica se posicionava pela  
556 sugestão de retirada dos considerandos. Eu já questiono aos colegas se podemos  
557 manter essa sugestão de retirada dos considerandos?

558  
559  
560 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Bom dia a todos.  
561 Márcio Mazzaro, Ministério da Agricultura. Eu dentro dos argumentos até que o  
562 Ubergue trouxe, a questão não de política, é de jurídica, portanto, não tem  
563 fundamento na legislação a manutenção do considerando. Tanto acho que a  
564 decisão de, não sugerir, de sim determinar ou suprimir de vez já o considerando  
565 seria uma decisão da Câmara Jurídica que o Plenário tem que acatar porque é  
566 jurídico, não é, senão outra situação, senão jurídica.

567  
568  
569 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Eu concordo com você, é  
570 uma questão jurídica. Mas, assim, a questão jurídica no final das contas é decidida  
571 politicamente sem qualquer processo decisório. Mas é assim, Mazzaro. A decisão  
572 política não está necessariamente obrigada a seguir um parecer de um órgão  
573 técnico jurídico. Tanto é que nós dizemos tira os considerandos e eles reincluem e  
574 só sai com os considerandos. Isso eu estou falando da vida real, a vida como ela  
575 é. O que eu sugeriria, presidente? Eu sugeriria que nós façamos uma observação  
576 para retirar os considerandos dentro de linha que nós viemos adotando sempre.  
577 Agora, caso o Plenário vá manter que mantenha o segundo considerando da  
578 forma como eu sugeri.

579  
580  
581 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional)** – Fábio, Anamma.  
582 Mas se ir para o Plenário, eu também sou conselheiro lá, sem o considerando, o  
583 Plenário não vai propor o considerando lá, não? Propõe.

584  
13

630 Não faz. Então, eu sou pela simples exclusão dos considerandos. E se o Plenário  
631 entender que faça os ajustes do conteúdo dos considerandos.

632  
633  
634 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – O senhor me convenceu,  
635 Dr. Rodrigo, a minha sugestão foi mais pelo cansaço, já que vai mudar pde logo  
636 aí. Mas eu entendi o que foi dito, concordo, retiro a minha sugestão e alguém lá no  
637 Plenário faça. Qual é a minha preocupação disso? São dois considerandos que  
638 vamos lá, dentro daquilo que nós já vimos aqui são dois considerandos que não  
639 comprometem. Mas já apareceram vários outros que comprometiam, que eram  
640 mal redigidos, que eram descabidos e que prejudicava até a aplicação da norma.  
641 Quando acontecer esse tipo de coisa e nós, simplesmente, excluirmos eles  
642 podem, senão ninguém no Plenário fizer, eles podem reaparecer nesses outros  
643 casos e aí sim prejudicar a norma. Então, foi mais por causa dessa concepção  
644 que eu fiz essa sugestão de retirar, mas caso haja um retorno que vá com aquela  
645 redação. Mas nesse caso específico como são dois, me convenceu.

646  
647  
648 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Tem  
649 gente aqui que é representante aqui na CTAJ e no Plenário também. Tem sido  
650 feito essa ratificação lá no Plenário? Tem?

651  
652  
653 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Nunca vi.

654  
655  
656 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Então,  
657 eu sugiro aqueles que participam do Plenário que façam em homenagem a  
658 Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos. E proponho o encaminhamento da  
659 votação, que nós rejeitemos os considerandos e sugira o Plenário a sua exclusão.  
660 Ok?

661  
662  
663 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Só uma observação.  
664 Esse problema vem sendo originado nas Câmaras Técnicas ou na origem das  
665 proposições, ela já vem com o considerando. Eu não sei se talvez nós  
666 trabalhássemos uma orientação no CIPAM ou na Câmara Temática, de modo a  
667 não incluir o considerando ou trazer conforme a Adriana falou uma exposição de  
668 motivos para justificar em apartado a Resolução e não inserir o considerando.  
669 Talvez trabalhar dessa forma uma orientação ou complementar Regimento Interno  
670 evitaria esse tipo de confronto, que eu acho muito desagradável. A Câmara  
671 Jurídica deliberar pela ilegalidade de um determinado item e o Plenário resgatar  
672 esse item como o Rodrigo falou. Os itens próprios da Resolução não são  
673 questionados, mas um considerando, o maldito considerando é questionado.

15

674 Então, talvez trabalhar antecipadamente para evitar esse desgaste que eu acho  
675 que é um demérito para a Câmara Jurídica. Eu acho, em minha opinião.

676  
677  
678 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Eu acho, pelo o que eu  
679 entendi a presidência encaminhou no sentido de nós rejeitamos e sugerir a não  
680 inclusão. Eu acho que nós rejeitando não tem que sugerir mais nada. Imagine que  
681 se nós achamos que um dispositivo de conteúdo está ilegal e votamos pela  
682 exclusão. Excluimos. Não temos que sugerir o Plenário não reincluir. O ponto de  
683 vista da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos é no sentido de que não cabe as  
684 considerações e nós estamos excluindo. Isso pode até fazer outra norma,  
685 totalmente nova em Plenário, mas nós não temos. Entendo que não temos que  
686 sugerir.

687  
688  
689 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Então,  
690 eu vou complementar e fazer uma segunda proposta, além da rejeição de que nas  
691 próximas análises de proposta de Resolução, que nós rejeitamos liminarmente os  
692 considerandos sem nós termos mais essa discussão que está gastando o nosso  
693 tempo preciosos de análise da proposta propriamente dita. Como vota o Dr.  
694 Ubergue?

695  
696  
697 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Pela exclusão.

698  
699  
700 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Dra.  
701 Caroline?

702  
703  
704 **A SR. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do**  
705 **Estado de São Paulo)** – Pela exclusão.

706  
707  
708 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Dr.  
709 Fábio.

710  
711  
712 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional)** – Pela exclusão.

713  
714  
715 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Dr.  
716 Lício?

717  
718

719 **O SR. LÍCIUS DE ALBUQUERQUE PRADO (Anamma Nacional)** – Pela  
720 exclusão.

721  
722  
723 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Dr.  
724 Leonardo?

725  
726  
727 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – Pela exclusão.

728  
729  
730 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Dr.  
731 Rodrigo?

732  
733  
734 **O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (Setor Florestal)** – Exclusão.

735  
736  
737 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Dr.  
738 Eduardo?

739  
740  
741 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR)** –  
742 Pela exclusão.

743  
744  
745 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Dr.  
746 Bruno?

747  
748  
749 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Pela exclusão.

750  
751  
752 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Está  
753 rejeitado os considerandos. Então, passamos ao item seguinte. Sem sugestão.  
754 "Art. 1º Estabelecer critérios e procedimentos, nos termos da legislação em vigor e  
755 de acordo com as diretrizes definidas nesta Resolução, para: inciso I –  
756 licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais; inciso II – regularização  
757 ambiental de aeroportos regionais em operação até a data de entrada em vigor da  
758 presente Resolução; inciso III – atividades a serem realizadas dentro dos limites do  
759 sítio aeroportuário regional já existente, não passíveis de licenciamento ambiental,  
760 e consideradas de baixo de impacto". Observação dos colegas?

761  
762

16

17



763 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Começo da redação. Não  
764 se começa o artigo com o verbo no infinitivo, então é "esta Resolução estabelece".  
765 E aí nós temos que deixar uma certa uniformidade do Art. 1º que é o que define o  
766 objeto da norma com a ementa. A ementa fala: estabelece critérios e diretrizes e  
767 aí no Art. 1º tem critérios e procedimentos. Então, para manter uma uniformidade  
768 com ementa "esta Resolução estabelece critérios e diretrizes" e aí eu sugiro  
769 excluir essa parte estabelecer... Ficaria: "esta Resolução estabelece critérios e  
770 procedimento para..." "Critérios e diretrizes para o licenciamento", Perdão. "Esta  
771 Resolução estabelece critérios e diretrizes para: licenciamento ambiental e novos  
772 aeroportos regionais regularização ambiental de aeroporto regionais". E aí uma  
773 dúvida que eu tive no inciso III. Se as atividades que estão sendo realizadas  
774 dentro dos limites dos sítios aeroportuários não são passíveis de licenciamento,  
775 elas não têm que estar nessa Resolução de que trata de licenciamento. Então, eu  
776 não vi sentido nesse inciso III. Eu queria entender qual foi a lógica utilizada para  
777 incluir uma atividade que não é passível do licenciamento, que ela conste como  
778 objeto de uma norma que trate de licenciamento.

779  
780  
781 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** –  
782 Proponente?

783  
784  
785 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR)** –  
786 O objetivo disso aí foi tentar enquadrar o que seriam as atividades não passíveis  
787 de licenciamento, por exemplo, uma manutenção de pavimento, um corte de  
788 grama, uma coisa assim, dentro de sítio aeroportuário. Tem um artigo lá na frente  
789 que descreve essas atividades que são consideradas não passíveis de  
790 licenciamento.

791  
792  
793 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional)** – Deixa-me só.

794  
795  
796 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Só fazer uma observação  
797 aqui para responde-lo. Não faz nesse sentido porque lá, não é que não são  
798 passíveis de licenciamento, é o Art. 5º, eu acho, é que essas atividades vão estar  
799 incluídas dentro da LO. A LO já autoriza, que é o que diz o Art. 5º, que acho que é  
800 esse artigo que você está se referindo, que fala: a licença para operação autoriza  
801 as seguintes atividade de manutenção: poda de árvores, controle de plantas  
802 invasoras, limpeza e reparo". Você não vai precisar de um novo licenciamento  
803 para cada atividade desse tipo, mas já vão estar autorizadas pela LO, mas isso é  
804 licenciamento. Então, volto a dizer que não faz sentido o inciso III. A não ser que  
805 se diga. Entra nua contradição lógica. Eu estou dizendo atividades que não são  
806 passíveis de licenciamento dentro uma resolução que trata o licenciamento.

807

18

808  
809 **O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (Setor Florestal)** – Se nós lermos o caput  
810 diz: "estabelecer critérios e procedimento", aí fala nos termos de legislação em  
811 vigor da Resolução "para". Então, nós estamos estabelecendo critérios e  
812 procedimento para item três: atividades a serem realizadas dentro do sítio não  
813 passível de licenciamento. Nós não estamos estabelecendo critérios e  
814 procedimentos para as atividades não passíveis aqui. Nós estamos estabelecendo  
815 aqui já. Nós estaremos até passando da competência do Conselho. Se nós  
816 estabelecermos normas para coisas que não são passíveis de licenciamento não  
817 nós não podemos ultrapassar esse limite também. Mas, eu entendi qual é a  
818 preocupação deles, Ubergue, quando dos proponentes quando eles colocaram  
819 isso aqui. Eu acho que está em propriamente colocado aqui. Mas tem lá no Art. 5º.  
820 O que está no Art. 5º contempla o que vocês querem exatamente?

821  
822  
823 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR)** –  
824 O Art. 5º, na verdade, teve algumas mudanças nas outras câmaras. Eu acho que  
825 como ele está hoje, como estávamos conversando aqui, realmente não tem mais o  
826 porquê ter esse inciso III ali.

827  
828  
829 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Então,  
830 não tem mais?

831  
832  
833 **O SR. RODRIGO JUSTUS DE BRITO (Setor Florestal)** – Então, poderíamos  
834 propor a retirada dele para ficar.

835  
836  
837 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ)** – Porque  
838 há uma possibilidade. Lógico, tem que ter esse contato com as áreas técnicas do  
839 Ministério de fazer uma proposta de retorno da redação original, antes da  
840 mudança da Câmara Técnica, que era de: "a partir de considerados de baixo  
841 impacto ambiental", seria: "e considerados de pequeno impacto, potencial de  
842 impacto nos termos do Art. 12 da Resolução 237". Isso foi modificado na Câmara  
843 Técnica de Controle Ambiental. (Fala fora do microfone. Inaudível). Mas assim,  
844 como aqui não é o caso de nós fazemos esse tipo de modificação já temos em  
845 conta a sua sugestão, até dizendo que se está contemplado lá na frente isso, eu  
846 coloco em votação a rejeição do inciso III. Alguma coisa, Bruno? Se todos  
847 concordam com a rejeição, eu sigo adiante.

848  
849  
850 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Presidente, desculpe. É  
851 eu ia falar. Se para os atores a referência, se for importante, ela não cabe como  
852 inciso III porque quebra até a estrutura da frase, mas poderia caber como

19

853 parágrafo único dizendo: "as atividades a serem não são passíveis de  
854 licenciamento". Fica. É um reforço tal com o Art. 5º que vamos ver mais adiante.  
855  
856  
857 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Dr. Bruno, mas elas são  
858 passíveis de licenciamento. Elas apenas serão autorizadas na LO, quando houver  
859 LO, seja na autorização de licenciamento de novos seja na regularização  
860 ambiental a LO quando sair vai já autorizar todas as atividades. Ou seja, não é  
861 que elas não passíveis, elas são. Elas apenas não serão passíveis de um novo  
862 procedimento de licenciamento já que constarão da LO.  
863  
864  
865 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Perfeito. Não me lembro  
866 agora o Art. 5º. Se for necessário para o objetivo da secretária, isso que você  
867 acabou de dizer pode constar ali como um parágrafo único, mas não como inciso  
868 III.  
869  
870  
871 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (CASA CIVIL/PR)** – Isso já está constando  
872 no Art. 5º.  
873  
874  
875 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Não precisa realmente.  
876  
877  
878 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ)** – Eu  
879 coloco em votação. Se ninguém discorda permaneça como estão e nós passamos  
880 o item adiante. Pela exclusão. Então, vamos ao Art. 2º. Caput está aprovado  
881 também.  
882  
883  
884 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Só uma observação,  
885 como nós retiramos o inciso III, eu acho que não faz sentido criar, fazer jus as  
886 linhas. Então, seria: "esta Resolução estabelece critérios e diretrizes para o  
887 licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais", e para regularização  
888 ambiental em aeroportos regionais em operação nós deixaríamos então um  
889 período só.  
890  
891  
892 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ)** – Dra.  
893 Regina Gualda.  
894  
895  
896 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – Regina Gualda, do Ministério do Meio  
897 Ambiente. Eu queria só levantar uma questão que eu acho pertinente enquanto

20

942 Mas, nós mesmo aqui, juridicamente, incluir. Então, talvez uma sugestão,  
943 presidente, fosse o mais adequado, tendo em vista a observação. MMA.  
944  
945  
946 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Eu entendo que a  
947 ampliação, modernização, adequação, estava no bojo das ideias dos atores. E eu  
948 acho que não é absolutamente razoável regulamentar um pedaço e não  
949 regulamentar outro. Então, eu acho que em nome do princípio da razoabilidade  
950 nós podemos entrar nessa matéria sem estar invadindo a área de alguma outra  
951 Câmara Técnica.  
952  
953  
954 **O SR. EDUARDO WENDLING (Planeta Verde)** – Eu só questões questiono  
955 eventualmente ali no inciso II ou, enfim, na nossa nova redação, que a redação vá  
956 até "aerportos regionais em operação" tirando até "a data de entrada em vigor",  
957 para que daí a regularização de aeroportos possa ser usada, essa Resolução ser  
958 usada também no futuro, quando eventualmente algum aeroporto necessitar de  
959 regularização seja aplicada essa mesma Resolução e não só voltada ao passado,  
960 digamos assim.  
961  
962  
963 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – É que a regularização só  
964 vai abranger as situações pretéritas. Daqui para frente não faz sentido que você  
965 regularize um novo aeroporto porque o novo aeroporto já vai entrar nas novas  
966 regras de licenciamento.  
967  
968  
969 **O SR. EDUARDO WENDLING (Planeta Verde)** – Mas ele eventualmente também  
970 pode entrar num momento no futuro soar irregular, por atraso na renovação da  
971 licença ou algo assim. E isso poderia usar no mesmo expediente que está previsto  
972 aqui.  
973  
974  
975 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Isso são procedimentos  
976 distintos, por quê? Porque um novo aeroporto que seja construído hoje, no futuro  
977 ele entre em uma situação de legalidade, sei lá teve um problema na LI e na LO.  
978 Essas dificuldades, esses problemas vão ser encarados dentro do processo de  
979 licenciamento que foi feito para ele. É um problema do licenciamento. Os  
980 aeroportos que são objetos de regularização foram aeroportos que não ao foram  
981 licenciados. Então, nós estamos a partir de agora, desse momento, fazendo um  
982 mini licenciamento para aqueles aeroportos que não passaram por processo  
983 nenhum de regularização. Por isso que só faz sentido falar em regularização para  
984 o passado. Para o futuro entra no procedimento de licenciamento para os novos  
985 aeroportos regionais. Assim, se tirar "até data de entrada em vigor", eu acho,  
986 prefiro deixar como está. Mas, assim, a retirada "da entrada em vigor" não vai

22

898 nós estamos colocando aqui. Nesse Art. 1º que trata do que é licenciável, a  
899 ampliação dos aeroportos existentes não consta. Então, ali só fala licenciamento  
900 de novos aeroportos regionais e regularização dos aeroportos regionais em  
901 operação. E a questão da ampliação, ela está contida no texto da Resolução, mas  
902 não está explicitada. Então, a ampliação é um procedimento que dependente pode  
903 ser objeto de licenciamento.  
904  
905  
906 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional)** – E com aquele texto  
907 de baixo, as atividades que nós reprovamos aqui é muito amplo. As atividades a  
908 serem realizadas dentro dos limites do sítio portuário, que atividades? No caso aí  
909 nós estaríamos autorizando a fazer, inclusive, reforma e ampliação.  
910  
911  
912 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ)** –  
913 Eduardo, alguma resposta à Dra. Regina sobre a questão da ampliação?  
914  
915  
916 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR)** –  
917 O que aconteceu? No início nós prevíamos para cláusula fosse considerada, eram  
918 separadas em três etapas vantagens, vamos dizer assim. Eu tinha os novos, tinha  
919 os existentes que seriam complementados e regularizados e tinham aqueles já  
920 tinha algum tipo de licença e que seria ajustado. Mas no decorrer do corpo da  
921 Resolução isso acabou ajustado na Câmara Técnica. Nós estávamos  
922 conversando aqui agora que a cláusula três como está hoje acabou perdendo o  
923 sentido. Que ela no início era voltada para um terceiro grupo, vamos dizer, e isso  
924 saiu.  
925  
926  
927 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Para atender, que eu  
928 acho válido o que levantou a Dra. Regina, então essa Resolução estabelece  
929 critérios e diretrizes para o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais  
930 e respectivas ampliações ou adequações, e para a regularização ambiental de  
931 aeroportos regionais em operação até a data.  
932  
933  
934 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Mazzaro, eu entendo a  
935 posição da Dra. Regina. Eu acho que ela, de fato, do jeito que está não incluir  
936 ampliação vai ficar um vazio. E eu acho que muitas pessoas vão dizer que a  
937 Resolução não está tratando de ampliação. Acho a observação dela fundamental,  
938 porém, eu tenho dificuldade de sugerir isso em termos jurídicos, porque aí é o  
939 alcance da norma, isso, para mim, é posição de mérito. Talvez o ideal fosse nós  
940 fazermos uma sugestão para o Plenário incluir ampliação, caso entenda  
941 necessário, tendo em vista a observação do próprio Ministério do Meio Ambiente.

21

987 fazer nenhum, ter nenhum efeito prático porque efetivamente só vai ser aplicado  
988 no meu modo de ver para a situação, o passado.  
989  
990  
991 **A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do**  
992 **Estado de São Paulo)** – Eu queria fazer um comentário. Caroline, São Paulo. Eu  
993 acho perigoso nós colocarmos essa redação porque em tese permitiríamos que  
994 um aeroporto fosse construído de forma irregular e ele tentasse a regularização  
995 via Resolução. Nós, de certa forma, as garantias seriam menores do que fazer, do  
996 que você exigir e aí se ele eventualmente se tornou irregular em algum momento,  
997 você autuar e você usar toda a estrutura do órgão licenciador dentro de licença,  
998 verificar as condicionantes. Eu acho perigoso.  
999  
1000  
1001 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ)** – Eu  
1002 faço então sugestão de encaminhamento. Eduardo,  
1003  
1004  
1005 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR)** –  
1006 Eu ouvindo os comentários. Eu só esclarecer uma coisa. A parte de regularização  
1007 ambiental, quando nós falamos em regularização, não estou simplesmente falando  
1008 de regularizar só o que existe lá, eu já estou pensando em regularizar junto com  
1009 as melhorias e ampliações. Eu acho que isso não estiver claro para todos seja  
1010 melhor voltarmos com a nossa cláusula original que escrevi exatamente isso. A  
1011 cláusula original nossa ela dizia o seguinte: "O licenciamento ambiental de obras  
1012 de melhoria e ampliação de aeroportos regionais considerados de baixos potencial  
1013 de impacto, conforme previsto no Art. 12 Resolução Conama nº 237 de 97".  
1014 Talvez tirando menção a Resolução, mas diante claro que melhorias e ampliações  
1015 regionais considerados de baixo impacto. Que se vocês não considerassem que  
1016 isso que está incluído dentro da regularização, eu acho que é interessante voltar  
1017 com aquela cláusula original.  
1018  
1019  
1020 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ)** – Eu vou  
1021 fazer o encaminhamento de propor a aprovação da redação sugerida pelo Dr.  
1022 Ubergue e fazendo menção de que não ficou claro se a ampliação de aeroportos  
1023 está, seria objeto desta Resolução também. Então, aí dá a oportunidade para que  
1024 seja a Secretaria de Aviação Civil, seja um integrante do Conama proponha em  
1025 Plenário a retomada da redação anterior ou a sugestão de redação a partir da  
1026 nossa observação de que não ficou claro que a ampliação de aeroportos também  
1027 está contida nos objetivos desta Resolução.  
1028  
1029

23

1030 A SR<sup>a</sup>. REGINA GUALDA (MMA) – Só uma sugestão. Que a ampliação na  
1031 recomendação será feita pela CTAJ, a ampliação mencionada no corpo da  
1032 Resolução. Ela está aí.  
1033  
1034

1035 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Eu  
1036 coloco em votação e aprovação da nova redação sugerida pelo Dr. Ubergue e a  
1037 menção de que ampliação que está referida no corpo da Resolução não está  
1038 constando no Art. 1º como objetivo da Resolução. Se ninguém discorda eu vou  
1039 seguir adiante. Está aprovado então. "Art. 2º, aeroporto regional. Para efeitos  
1040 desta Resolução entende-se por: inciso I – aeroporto regional: equipamentos  
1041 dotados de instalações, edificações e facilidades de apoio a aeronaves e ao  
1042 embarque e desembarque de pessoas e cargas e que não atendem às regiões  
1043 metropolitanas das capitais estaduais e ao Distrito Federal, abertos ao tráfego  
1044 aéreo público; inciso II - III – estruturas aeroportuárias: instalações, edificações e  
1045 facilidades, contidas no sítio aeroportuário, que servem ao apoio às aeronaves e  
1046 ao embarque e desembarque de pessoas e cargas, compreendendo, dentre  
1047 outros, os seguintes elementos construtivos: Terminal de Passageiros e Cargas  
1048 (TPS), Seção Contra Incêndio de Aeródromo (SCI), Torre de Controle (TWR) ou  
1049 Estação Prestadora de serviços de telecomunicações e de Tráfego Aéreo (EPTA),  
1050 Pátio de Aeronaves, Pista de Pouso e Decolagem (PPD), Pista de Táxi (TWY),  
1051 Área de Segurança de Fim de Pista (RESA) e VIA de Serviço para Veículos; inciso  
1052 IV - Relatório Ambiental Simplificado (RAS): estudos relativos aos impactos  
1053 ambientais relacionados à localização, instalação, operação e ampliação de uma  
1054 atividade ou empreendimento; apresentado como subsídio para concessão de  
1055 licença ambiental, que conterá, dentre outras, as informações relativas ao  
1056 diagnóstico ambiental da região de inserção do empreendimento, sua  
1057 caracterização, a identificação dos impactos ambientais e das medidas de  
1058 controle, de mitigação e compensação; inciso V - Relatório de Controle Ambiental  
1059 (RCA): relatório contendo o diagnóstico ambiental da região de inserção do  
1060 empreendimento, sua caracterização, a identificação dos impactos ambientais, a  
1061 descrição das atividades, dos riscos ambientais, com a identificação dos impactos  
1062 e das medidas mitigadoras; inciso VI – Plano de Controle Ambiental (PCA):  
1063 descreve os programas ambientais a serem implementados no aeroporto para  
1064 controle, mitigação e compensação ambiental, mencionados no RAS ou no Termo  
1065 de Referência específico emitido pelo Órgão Ambiental Licenciador.". É o artigo.  
1066 Vamos ao debate.  
1067

1068 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Ubergue, Casa Civil. Eu  
1069 queria ouvir os proponentes a respeito do conceito do inciso I, aeroporto regional.  
1070 E aqui eu tenho basicamente duas dúvidas. A primeira dúvida é que aeroporto  
1071 regional tem conceito legal, que está no Art. 115 de uma lei recente. (*Intervenção  
1072 fora do microfone. Inaudível*). E que fala para os fins desta lei, o Art. 114 diz: "fica  
1073 criado o programa de desenvolvimento da aviação regional, conforme o disposto  
1074

24

1120 entendo que não esteja situado dentro da região metropolitana para que talvez  
1121 fique mais claro realmente. Agora, passado aquele conceito que estamos  
1122 trabalhando a Resolução para o conceito que está na lei do Programa de  
1123 Desenvolvimento da Aviação Regional, eu acho que vai acabar abrindo uma  
1124 margem para acabarmos colocando capitais como aeroportos regionais. Vai ficar  
1125 uma coisa meio confusa.  
1126  
1127

1128 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Eu não  
1129 entendi a parte que você falou de subsídio.

1130 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
1131 Essa lei, a 3097 estabelece os incentivos para as rotas regionais a partir de  
1132 aeroportos com até 600 mil passageiros ou na Amazônia Legal com até 800 mil.  
1133 Isso é o subsídio as rotas regionais, para incentivar novas rotas regionais. Essa lei  
1134 foi criada para isso. E o conceito que estamos usando e o conceito que nós  
1135 acertamos com o TCU quando estamos tratando de infraestrutura de aeroportos  
1136 regionais. Lembra quando falamos que tinha três pilares no programa? Um pilar é  
1137 a infraestrutura, que é o que estamos tratando aqui que se relaciona com o  
1138 licenciamento ambiental; o segundo é a política de subsídios a incentivo de novas  
1139 rotas, que é essa lei 13.097 de 2015; e o terceiro é aquela parte de capacitação,  
1140 gestão, parceria com Estados e municípios. Por isso, que está sendo usados aqui  
1141 um conceito diferente que é o que foi classificado junto com o TCU para definir o  
1142 que é um aeroporto regional em termos de infraestrutura não o conceito que está  
1143 na lei do PDAR é uma lei para incentivo às rotas. E esses programas são.  
1144  
1145  
1146

1147 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – A lei  
1148 não é específica para isso.  
1149  
1150

1151 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Lendo o 114/115 eu até  
1152 entendo, mas não consigo chegar à conclusão que essa definição é só para  
1153 subsídio. Objetivamente falando. Eu não estou querendo com isso mudar o  
1154 conceito de aeroporto regional. Mas eu acho que nós temos que só pensar agora  
1155 se isso não vai ter um problema no futuro, se alguém não vai alegar essa definição  
1156 por regional e querer trazer algum questionamento para a Resolução. Eu acho  
1157 melhor que nós percamos um tempo analisando esse ponto, refletindo sobre esse  
1158 ponto para que a norma sai com segurança, até mesmo para não ter problema na  
1159 execução que seria o pior dos mundos. E ter que fazer, quem sabe, uma alteração  
1160 na Resolução. É um ponto que me deixa apreensivo. Eu entendo essa parte que  
1161 diz que aqui é para o subsídio, mas objetivamente na lei não tem esse corte.  
1162  
1163  
1164

26

1075 nesta lei". Aqui estamos falando de programa de desenvolvimento da aviação  
1076 regional. "Para os fins desta lei considera-se: I aeroporto regional: aeroporto de  
1077 pequeno ou médio porte com movimentação anual, passageiros embarcados e  
1078 desembarcados inferiores a 600 mil passageiros". Aqui a lei utilizou um critério  
1079 para definir aeroporto regional A Resolução, pelo o que nós estamos lendo, vai  
1080 para outro critério, que é o critério que não atendam às regiões metropolitanas e  
1081 as capitais. Que não entendam. Ontem nós estávamos discutindo isso, e eu  
1082 assim, eu tenho dificuldade para visualizar a segurança jurídica desse critério. Se  
1083 fosse, por exemplo, que não estejam situadas nas regiões metropolitanas, eu acho  
1084 que isso você teria um critério objetivo. Que não atendam, eu não consigo extrair a  
1085 objetividade desse critério. Por que primeiro quem define quem atende e quem  
1086 não atende? Eu tenho um aeroporto e como é que eu consigo chegar à conclusão  
1087 que atende e que não atende? E se algum órgão ambiental diz que um não  
1088 atende, quem vai no final das contas vai bater o martelo e dizer: "esse  
1089 definitivamente atende"? Ou seja, eu não consigo enxergar um critério seguro,  
1090 objetivo e que não vá na execução da Resolução gerar algum questionamento.  
1091 Então, por tal razão, eu gostaria de fazer a indagação, essas duas indagações aos  
1092 proponentes. Por que não foi utilizado o conceito legal? E eu acho que é uma  
1093 discussão que a Câmara tem que enfrentar, se nós podemos nessa Resolução  
1094 utilizar um conceito de aeroporto regional diversos do que está na lei,  
1095 principalmente sabendo que estamos sim falando do programa de aviação  
1096 regional. Alguém poderia dizer: "não, mas aqui não é programa de aviação  
1097 regional, logo é só para licenciamento serem diferentes". Mas pelo o que foi  
1098 passado na apresentação estamos sim falando de programa de aviação regional.  
1099 Logo, a Resolução estaria trazendo um conceito de aeroporto regional que aí não  
1100 é um conceito ambiental, é um conceito setorial, que tem previsão legal específica.  
1101 Então, eu gostaria de ouvir sobre isso. E gostaria de ouvir também sobre o critério  
1102 utilizado, que é que não atendam às regiões metropolitanas e capitais estaduais.  
1103 Em minha opinião isso vai dar uma insegurança jurídica imensa.  
1104  
1105

1106 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
1107 O conceito que foi utilizado aqui na nossa Resolução é o conceito que foi  
1108 classificado com o pessoal do TCU quando nós estávamos sendo auditados em  
1109 relação ao programa de infraestrutura da aviação regional. Essa lei que foi citada  
1110 3097 que cria o Plano de Desenvolvimento da Aviação Regional é voltada para  
1111 aquele terceiro pilar que falamos, o subsídio O caso dela. Se pensarmos como ela  
1112 está voltada para o subsídio ela usou esse conceito e ampliou aquilo Amazônia  
1113 Legal, para inclusive a Amazônia Legal pegar as capitais, por exemplo, Rio  
1114 Branco, Macapá, Boa Vista estão dentro desse conceito do PDAR. E no nosso  
1115 entendimento eles não são regionais, eles são aeroportos que estão dentro de  
1116 uma capital, dentro de uma cidade e ele foi feito para incentivar rotas na  
1117 Amazônia. Então, o objetivo da lei é diferente do objetivo do programa da aviação  
1118 regional como todo de infraestrutura. Para nós em termos práticos e a parte do  
1119 comentário que não atendam a região foi na época que foi pacificado. Agora, eu

25



1165 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
1166 Começa para fins desta lei.  
1167  
1168

1169 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Para fins desta lei. Uma  
1170 lei que fala que cria o Programa de Desenvolvimento de Aviação Regional. (*Fala  
1171 fora do microfone. Inaudível*). Mas aqui nós não estamos no âmbito aqui da... Nós  
1172 não estamos no âmbito do programa de aviação regional? Nós estamos. Ou seja,  
1173 no âmbito, no programa de aviação regional nós vamos ter dois conceitos de  
1174 aeroporto regional, um previsto na lei e outro previsto na Resolução.  
1175  
1176

1177 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Qual o  
1178 prejuízo que isso traria? Só a questão do TCU de incluir de porte?  
1179  
1180

1181 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
1182 É que são coisas diferentes. Na verdade, o programa de aviação, O que nós  
1183 estamos tratando é o PIL, Programa de Investimento em Logística, e a parte de  
1184 aeroportos. Isso é onde está dentro de infraestrutura de aviação regional, é uma  
1185 parte do PAC. O já esse programa do PDAR é voltado basicamente para  
1186 incentivos a rotas, não é um programa voltado para infraestrutura. O prejuízo, em  
1187 termos de prejuízo, eu fico preocupado com a temporalidade de colocar um  
1188 número de passageiros. Como nós falamos, o tráfego aéreo está crescendo muito.  
1189 Esperamos em 20 anos triplicar os passageiros. Daqui a pouco eu vou ter  
1190 aeroporto que hoje é um pequeno com até 600 mil de passageiros, com um milhão  
1191 de passageiro. Eu vou fazer uma obra nesse aeroporto já muda totalmente o  
1192 critério. E essa lei do PDAR tem uma temporalidade é por cinco anos. É uma  
1193 dúvida minha. Não sei se pode trazer algum problema também porque nós  
1194 estamos usando o conceito que foi tratado no TCU, foi amplamente debatido para  
1195 justamente excluir qualquer aeroporto na região metropolitana. Por esse conceito  
1196 aqui que eu tenho na lei do PDAR eu colocaria um campo de Marte que está no  
1197 meio de São Paulo como regional, sujeito ao simplificado. Eu acho que o pessoal  
1198 de São Paulo conhece e que não é esse o caso. São coisas diferentes.  
1199  
1200

1201 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – A não ser, presidente, que  
1202 nós fixemos a interpretação da possibilidade desse conceito distinto dado o  
1203 conceito legal fixe a interpretação que aeroportos regionais exclusivamente para  
1204 fins de licenciamento. Nós precisamos dizer isso na Resolução. Mas caso  
1205 alguém...  
1206  
1207

1208 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
1209 Porque a Resolução é para isso.

27

1210  
1211  
1212 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – É para isso. Então, assim,  
1213 talvez nós possamos fixar esse entendimento. Eu acho o entendimento, assim, um  
1214 pouco nós esticamos a corda, mas não rompemos. E talvez para não criar todo  
1215 esse embarço. Agora, sabendo que esse argumento pode vir no futuro. E eu  
1216 acho que a defesa, a eventual defesa no futuro tem que ser nesses termos. Que  
1217 não estamos contrariando a lei. Porque estamos fazendo um conceito de  
1218 aeroporto regional que vai ser utilizado exclusivamente para fins licenciamento. E  
1219 com isso nós viabilizamos o conceito, em que pese resta apenas a dúvida de que  
1220 não atenda.  
1221  
1222  
1223 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Ele já  
1224 falou sobre o que não atenda, ele acha que pode ser feito com relação da  
1225 localização. Algum comentário? Tendo em vista o que o Dr. Ubergue sustentou,  
1226 digamos, essa, mas nós não temos sugestões para isso, eu coloco em votação  
1227 para que nós aprovemos. Algum comentário a outros incisos?  
1228  
1229  
1230 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
1231 Não é nem sobre os outros incisos. Mas o Ubergue comentou também no início  
1232 talvez vamos precisar de melhorar o texto, aquela questão do atendimento que parece  
1233 que não está muito clara.  
1234  
1235  
1236 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – E que  
1237 não estejam localizados nas regiões metropolitanas.  
1238  
1239  
1240 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Nas capitais regionais e  
1241 nas suas regiões metropolitanas.  
1242  
1243  
1244 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).  
1245  
1246  
1247 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –  
1248 Quando a Resolução estiver em vigor vamos ter vários advogados para defendê-  
1249 las aqui na Câmara Técnica. Vamos buscar a estenotipia para provar que  
1250 estávamos falando que era da localização mesmo. Então, a sugestão é aeroporto  
1251 regional, equipamento dotados de instalações, edificações e facilidades. O que  
1252 são facilidades?  
1253  
1254

28

1300 assim: "que não atendam às regiões metropolitanas e capitais". Ou seja, se tiver  
1301 uma capital sem região metropolitana ela não estaria aqui. Poderia estar excluída.  
1302  
1303  
1304 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
1305 Gerais) – Lyssandro, de Minas Gerais. Mas essa redação alternativa me cria uma  
1306 outra preocupação, que são as regiões metropolitanas que são as regiões  
1307 metropolitanas dos Estados que não estão nas capitais. Então, por exemplo, em  
1308 Minas há uma segunda região metropolitana e possivelmente alguns dos  
1309 aeroportos contemplados pelo programa estão localizados nessas cidades, como  
1310 Ipatinga e Governador Valadares. Eu até não conheço. E aí nós estaríamos  
1311 excluindo esses aeroportos que no meu Estado seriam até estratégicos para o  
1312 programa.  
1313  
1314  
1315 O SR. MAURO CHAVES (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) – Mauro  
1316 Chaves, Secretaria de Aviação Civil. Parece-me que o texto alternativo diz que  
1317 não pode estar localizado na capital dos Estados, no Distrito Federal e nas suas  
1318 respectivas regiões metropolitanas, de forma que a região metropolitana se  
1319 vincula ao capital do Estado ou Distrito Federal. Não sei exatamente o caso da  
1320 Minas Gerais, mas pelos municípios que o senhor mencionou não me parece que  
1321 ele abarcaria esses dois municípios porque não seriam municípios da região  
1322 metropolitana da capital. Então, essa seria a mudança. A redação anterior.  
1323  
1324  
1325 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
1326 Gerais) – É só uma preocupação com a ação de interpretação que essa  
1327 Resolução terá na prática, especialmente em um eventual contencioso jurídico  
1328 ambiental de exclusão. Nós sabemos que alguns atores do contencioso ambiental  
1329 tem uma visão sempre mais restritiva. É se as respectivas regiões metropolitanas  
1330 se referem às capitais ou aos Estados. Eu entendi perfeitamente a intenção. Eu só  
1331 estou fazendo um pouco do advogado do diabo para nós termos uma garantia que  
1332 nós não daríamos margens para esta outra interpretação.  
1333  
1334  
1335 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Ubergue, Casa Civil.  
1336 Talvez a gente resolva isso colocando um parágrafo único para dizer que as  
1337 regiões metropolitanas que não estejam vinculadas às capitais podem ser  
1338 contempladas no âmbito da Resolução, alguma coisa nesse sentido. Aí fica claro e  
1339 não dá margem para nenhuma discussão. Ou seja.  
1340  
1341  
1342 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
1343 Gerais) – Não dá redundância. Mas traz mais segurança.  
1344

30

1255 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
1256 Facilidades é um conceito que está no Código Brasileiro de Aeronáutica, ele  
1257 relaciona tudo que não são considerados instalações e edificações. Edificações ali  
1258 no sentido de TPS, terminal de cargas. Facilidades seriam os outros, auxílio a  
1259 navegação aérea, a estação de navegação aérea, a própria torre é considerada  
1260 facilidades, proteção contra incêndios. Isso é um conceito do Código Brasileiro de  
1261 Aeronáutica.  
1262  
1263  
1264 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Eu  
1265 pensei que fosse shoppings, essas coisas. Está na edificação. Aeroporto regional,  
1266 equipamentos dotados de instalações, edificações e facilidades de apoio a  
1267 aeronaves e ao embarque e desembarque de pessoas e cargas e que não  
1268 estejam localizados em regiões metropolitanas das capitais estaduais. Essa é a  
1269 primeira sugestão. Tem uma outra sugestão aqui. Agora vai falar o Mauro.  
1270  
1271  
1272 O SR. MAURO CHAVES (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) – Mauro  
1273 Chaves, da Secretaria do Jurídico da Secretaria de Aviação Civil. A redação  
1274 alternativa talvez para tomar o texto um pouco mais claro seria que: "não estejam  
1275 localizados nas capitais estaduais, no Distrito Federal, e suas regiões  
1276 metropolitanas abertas ao tráfego aéreo público".  
1277  
1278  
1279 O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN) – A ideia é não contemplar  
1280 nenhum aeroporto na região metropolitana do Distrito Federal? Ou seja, é esta a  
1281 ideia?  
1282  
1283  
1284 O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA) – Eu até contemplaria  
1285 a indagação. Parece que aqui no Plano aqui, diretor do Distrito Federal existe a  
1286 possibilidade de instalação de um aeroporto para cargas, um aeroporto regional  
1287 dentro DF. Quer dizer, você estaria suprimindo essa possibilidade.  
1288  
1289  
1290 O SR. MAURO CHAVES (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) – Parece-me  
1291 que o texto atual já estabelece a mesma restrição, por isso nós estamos só  
1292 tomando o texto mais claro, não haveria aqui mudança de escopo em relação a  
1293 área. É só para tomar o texto um pouco mais claro. Não é nem capital estadual,  
1294 nem no Distrito Federal e/ou suas regiões metropolitanas. Mas, ideia é, o escopo é  
1295 esse. É jogar região metropolitana ao final.  
1296  
1297  
1298 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – E tanto é a redação  
1299 original como não estava claro se precisava de fato de um ajuste, porque diz

29

1345  
1346 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Mais segurança. (Fala  
1347 fora do microfone). Mas a primeira se tiver uma capital que não seja região  
1348 metropolitana está excluída. Por exemplo, se você tiver o aeroporto. Acho que  
1349 você deu um exemplo ontem.  
1350  
1351  
1352 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Tem  
1353 Londrina, Maringá, Acre, Rio Branco não tem região metropolitana, Macapá  
1354 também não. Se não me engano.  
1355  
1356  
1357 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Tem que se saber o que  
1358 se quer no mérito para que a partir disso nós tenhamos fazer uma... Vocês não  
1359 querem de modo algum que entre aí. Então, tem que ser a redação que o Mauro  
1360 apresentou.  
1361  
1362  
1363 O SR. MAURO CHAVES (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) – Talvez eu  
1364 tiraria o "ou" e colocaria "e suas respectivas regiões metropolitanas", para que não  
1365 houvesse qualquer dúvida em relação ao caráter alternativo aí.  
1366  
1367  
1368 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Mas  
1369 aquilo que o Mazzaro falou já está esclarecido. Por exemplo, a região  
1370 metropolitana do DF. Tem uma região metropolitana aqui? Aqui eles não estariam  
1371 contemplados. Estaria fora. (Fala fora do microfone). Então, vamos encaminhar.  
1372 Se ninguém discorda fica a redação então proposta pela SAC.  
1373  
1374  
1375 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Depois de carga vamos  
1376 tirar aquele "e". "Equipamentos dotados de instalações, edificações e facilidades  
1377 de apoio a pessoas e cargas que não estejam localizadas nas capitais estaduais".  
1378  
1379  
1380 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Se  
1381 ninguém discorda eu vou seguir. Em relação aos outros incisos, alguém tem  
1382 alguma observação, mesmo que que seja de redação? (Fala fora do microfone  
1383 Inaudível). Área patrimonial do aeroporto. Tem um bocado de "e" excedente nos  
1384 outros incisos, mas dá até uma preguiça de ver todos "e".  
1385  
1386  
1387 O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN) – Bruno. FBCN. Só uma  
1388 questão de redação. No caput do artigo subindo. Desculpe, é no inciso III. Todas  
1389 essas instalações compreendidas, as iniciais estão maiúsculas. Vamos entender

31

1390 que sejam termos técnicos. Essa via de serviço de veículo é para ficar com  
1391 minúscula mesmo? Ou ele fica acompanhando os outros com iniciais maiúsculas?  
1392 Só para equalizar.

1393  
1394  
1395 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –** Via de  
1396 serviço, o Eduardo está dizendo aqui que não tem sigla. Via de serviço para  
1397 veículos.

1398  
1399  
1400 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN) –** E para isso não precisa  
1401 de maiúscula? O texto está todo dando inicial maiúscula. A todas essas  
1402 instalações. Eu não sei para que. Só porque tem inicial. Eu acho que não tinha  
1403 que ter inicial maiúscula, mas já que tem. Coitada da via, ela também tem direito.

1404  
1405  
1406 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) –** Eu já vou sugerir o  
1407 contrário. Eu acho que não faz sentido ter a sigla e acho que deveríamos dividir  
1408 em alíneas. Elementos construídos: alínea A - terminal de passageiros e cargas.  
1409 Alínea B - sessão contra incêndio aeródromo. Alínea C - torre de controle. Termos  
1410 técnicos de ativo me parece mais adequado porque o período e não fica tão  
1411 extenso e não vejo sentido ter sigla, principalmente porque não vamos utilizar  
1412 nenhuma dessas definições no corpo de Resolução. Elas só vão aparecer agora.  
1413 A sigla. Você acha que aparece?

1414  
1415  
1416 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

1417  
1418  
1419 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) –** Fica esquisito. Parece-me  
1420 que são siglas em inglês, não é isso? Ou não? Padrão internacional. TWA. *(Falas*  
1421 *fora do microfone).* Mas como está não anexo eu acho que facilita lá. Se não  
1422 tivesse no anexo aí sim acho que teríamos que retirar. Pátio de aeronave é uma  
1423 coisa e pista é outra. É porque aí não tem sigla.

1424  
1425  
1426 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

1427  
1428  
1429 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –**  
1430 Alguma sugestão quanto aos outros incisos?

1431  
1432  
1433 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

1434

32

1435

1436

1437

1438

1439

1440

1441

1442

1443

1444

1445

1446

1447

1448

1449

1450

1451

1452

1453

1454

1455

1456

1457

1458

1459

1460

1461

1462

1463

1464

1465

1466

1467

1468

1469

1470

1471

1472

1473

1474

1475

1476

1477

1478

1479

1480

1481

1482

1483

1484

1485

1486

1487

1488

1489

1490

1491

1492

1493

1494

1495

1496

1497

1498

1499

1500

1501

1502

1503

1504

1505

1506

1507

1508

1509

1510

1511

1512

1513

1514

1515

1516

1517

1518

1519

1520

1521

1522

1523

1524

1525

1526

1527

1528

1529

1530

1531

1532

1533

1534

1535

1536

1537

1538

1539

1540

1541

1542

1543

1544

1545

1546

1547

1548

1549

1550

1551

1552

1553

1554

1555

1556

1557

1558

1559

1560

1561

1562

1563

1564

1565

1566

1567

1568

1569

1570

1571

1572

1573

1574

1575

1576

1577

1578

1579

1580

1581

1582

1583

1584

1585

1586

1587

1588

1589

1590

1591

1592

1593

1594

**O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA) –** Eu entendo que pista  
de táxi é para taxiamento. Não pode gerar confusão aquilo ali? A palavra certa  
não seria taxiamento? Porque táxi fica parecendo que é o terminal de táxi dos  
caras lá.

1440  
1441  
1442 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

1443  
1444  
1445 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –**  
1446 Pode usar o termo técnico. O nome é pista de taxiamento e rolagem de  
1447 aeronaves.

1448  
1449  
1450 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) –** Só para facilitar o texto, eu  
1451 estava até conversando com o Ubergue, eu tenho a mania de tentar limpar o  
1452 máximo, e ali, por exemplo, "estrutura aeroportuária, instalações e edificações e  
1453 facilidades contidas no sítio aeroportuário que servem de apoio a aeronaves ao  
1454 embarque e desembarque de pessoas e carga, tais como". Acho que facilita.

1455  
1456  
1457 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –**  
1458 Podemos progredir? Alguma manifestação em relação a outros incisos? Não.  
1459 Então, vamos ao Art. 3º. "Art. 3º Para os efeitos desta Resolução, consideram-se  
1460 de baixo impacto ambiental as atividades desenvolvidas dentro dos limites dos  
1461 sítios aeroportuários regionais, tanto para aeroportos novos quanto para os já  
1462 existentes, que não impliquem em: inciso I - afetação em unidades de  
1463 conservação e intervenção em áreas de preservação permanente, ou em outros  
1464 espaços territoriais especialmente protegidos; inciso II - em corte e supressão de  
1465 vegetação primária e secundária no estágio avançado de regeneração, no bioma  
1466 Mata Atlântica, conforme dispõe a Lei nº 11.428, de 22 de dezembro de 2006;  
1467 inciso III - as áreas regulares de rota, pouso, descanso, alimentação e  
1468 reprodução de aves migratórias constantes de Relatório Anual de Rotas e Áreas  
1469 de Concentração de Aves Migratórias no Brasil, emitido pelo Instituto Chico  
1470 Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio; inciso IV - em áreas de  
1471 ocorrência de espécies consideradas ameaçadas de extinção por listas oficiais,  
1472 até a identificação de áreas sensíveis de espécies ameaçadas de extinção  
1473 relacionados a aeroportos, conforme relatório a ser publicado pelo Instituto Chico  
1474 Mendes de Conservação da Biodiversidade - ICMBio, em até 180 dias a partir da  
1475 data de publicação desta Resolução. Eu vou parar aqui, depois nós continuamos  
1476 os parágrafos, senão vai ficar muito grande para voltarmos para a análise.  
1477  
1478



1479 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN) –** Presidente, é só um  
1480 detalhezinho, é porque o "e não impliquem em" e depois do II em diante nós  
1481 estamos "em, em". Ou coloca o "em" lá em cima e não coloca nos outros ou só  
1482 coloca embaixo de todos os quatro.

1483  
1484  
1485 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) –** Na verdade, é que eu tenho algo  
1486 a dizer e não sei se é só um detalhezinho ao contrário do Bruno. Que é o seguinte,  
1487 o Art. 1º definia claramente o inciso III que suprimos, que as atividades  
1488 consideradas de baixo impacto ambiental não são passíveis de licenciamento. Nós  
1489 suprimimos aquele dispositivo e agora eu venho no Art. 3º definir o que eu  
1490 considero como baixo impacto ambiental. E aí, o texto ficou um pouco solto. Ou  
1491 seja, não sei se isso aqui precisa de licença, se não precisa. Eu acho que nós  
1492 temos que conformar isso.

1493  
1494  
1495 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA) –** A minha observação  
1496 é com relação ao inciso IV. Como é um programa do Governo Federal, um  
1497 programa federal. E eu participo do Conabio também e o Conabio está para  
1498 aprovar a nova lista de espécie ameaçadas de extinção. Isso é o que vai depois  
1499 aprovar e encaminhar para o ICMBio para aprovação. E vai aumentar de 700 e  
1500 poucos para, parece, duas e mil e tantas espécies. Isso vai significar o seguinte,  
1501 ainda não está deliberado, mas vai significar um aumento significativo de regiões,  
1502 de áreas onde existem essas espécies o que podem inviabilizar essa Resolução  
1503 para efeito de facilitação de licenciamento. Então, não sei se vocês têm essa  
1504 informação. Seria interessante conjugar isso porque ao estabelecer isso aí  
1505 realmente, talvez se torne inócua. O plano de vocês, não se se foram avaliados  
1506 isso, o plano com relação ao que já vem sendo discutido.

1507  
1508  
1509 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –**  
1510 Isso foi discutido, Mazzaro, na reunião de Câmara Técnica e foi uma preocupação  
1511 que colocamos porque nós acompanhando no Conama aquela nova relação de  
1512 lista e etc., nós tivemos a mesma preocupação que você. Daqui a pouco tem o  
1513 Brasil inteiro, não consigo fazer mais nada no País. E por isso que o ICMBio ficou,  
1514 se propôs a fazer aquela lista relacionados aos aeroportos que ele falou. Segundo  
1515 o presidente do ICMBio que estava na reunião, a explanação dele foi o seguinte,  
1516 eu tenho algumas espécies que podem estar na lista, mas que não são  
1517 impactadas pelas atividades desenvolvida no aeroporto. E por isso que ele se  
1518 propôs a fazer esse relatório que segundo ele limitaria claramente que áreas que  
1519 poderiam ter algum impacto nos aeroportos.

1520  
1521  
1522 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA) –** Eu desconheço essa  
1523 especificação de espécies relacionadas a aeroportos. Isso não é objeto de

34

1524 discussão lá no Conabio. Mas onde tiver espécies ameaçadas de extinção o  
1525 licenciamento é muito mais rigoroso, tem que ouvir. Ou seja, então, estaria  
1526 havendo uma incompatibilidade com a facilitação de licenciamento com o que  
1527 consta lá. Não sei se vocês. A minha preocupação é esta. Porque pode se tomar  
1528 inócua a Resolução por conta desse inciso IV.

1529  
1530  
1531 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –**  
1532 Eu concordo. Nós tivemos essa preocupação. É porque presidente do ICMBio  
1533 quando esteve lá sugeriu a elaboração dessa lista específica de aeroporto,  
1534 segundo ele limitaria exatamente que áreas que teria espécies que poderiam ser  
1535 ameaçadas por atividade aeroportuária, com delimitação de áreas, um mapa  
1536 delimitando as áreas específicas. E aí sim, eu poderia fazer essa classificação,  
1537 porque como estava realmente estava abrangendo o território inteiro.

1538  
1539  
1540 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) –** Com relação àquela  
1541 primeira indagação do Leonardo. Vou tentar responder a indagação do Leonardo e  
1542 já vou a um outro ponto. Em relação ao caput. Vamos lá. A sua colocação,  
1543 Leonardo, eu acho que ela não tem problema porque o que o Art. 3º está fazendo  
1544 é regulamentar o que está disposto no inciso I, que é o licenciamento ambiental de  
1545 novos aeroportos regionais. Por que eu não vejo problema a princípio na sua  
1546 colocação? Porque licenciamento ambiental e novos aeroportos regionais pode se  
1547 dar tanto em relação a aqueles que têm baixo impacto, que é o que Art. 3º está  
1548 colocando, quanto aqueles que não sejam de baixo impacto que o está disposto  
1549 no parágrafo terceiro do Art. 3º. Então, assim, em tese o que nós estamos falando  
1550 no Art. 3º não se vincula em hipótese alguma ao que estava naquele inciso III que  
1551 foi anteriormente excluído. Ele é regulamentação do licenciamento ambiental e  
1552 novos aeroportos. Novos aeroportos e aí com a pegada do baixo impacto.  
1553 Pegando esse gancho, eu queria fazer uma outra colocação. Que eu acho que a  
1554 passagem tanto para os novos quanto para os já existentes, esse para os já  
1555 existentes está sobrando. Porque se for para os já existentes nós não vamos falar  
1556 de licenciamento ambiental de novos. Nós vamos falar de regularização ambiental.  
1557 Então, eu acho que a redação correta do Art. 3º até para guardar coerência com o  
1558 inciso I, que foi mais ou menos o ponto que o Leonardo falou, seria para os efeitos  
1559 desta Resolução consideram-se de baixo impacto as atividades envolvidas dentro  
1560 dos limites dos sítios aeroportuários regionais para os novos. E aí nós temos que  
1561 talvez fazer uma mudança porque ficou tanto para quanto para os já existentes.  
1562 Enfim, o que eu queria dizer em relação ao caput é: não dá para deixar os já  
1563 existentes aqui, porque o já existente não vou exigir, por exemplo, a LPI, vou exigir  
1564 um novo procedimento e vai ter apenas L.O. Então, se nós colocamos para os já  
1565 existentes aqui nós vamos criar uma incoerência com o próprio sistema da  
1566 Resolução.

35

1569 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Eu entendi seu posicionamento,  
1570 mas não sei se eu estou totalmente de acordo com ele, não. Pelo seguinte, no  
1571 inciso III nós suprimimos, você tem atividades a serem realizadas dentro dos  
1572 limites dos sítios aeroportuários regionais já existentes, nesse ponto estamos de  
1573 acordo. Ou seja, os já existentes trazem um problema aqui. Não passíveis de  
1574 licenciamento ambiental e considerados de baixo impacto, de baixo potencial de  
1575 impacto. E logo em seguida, eu pego essa expressão no caput do terceiro e  
1576 coloco: consideram-se baixo potencial de impacto, atividades desenvolvidas. Ou  
1577 seja, esse aqui eu estou regulamentando o inciso III. Atividades desenvolvidas  
1578 dentro dos limites dos sítios aeroportuários regionais tanto para aeroportos novos  
1579 quanto para os existentes, e aí eu começo a ter o problema. E no o parágrafo  
1580 segundo, eu a princípio havia anotado o seguinte. Parágrafo segundo do Art. 3º  
1581 diz: "os empreendimentos e atividades referidos nesse artigo ficam sujeitos ao  
1582 licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado nos termos dos  
1583 leis e normas vigentes. Eu anotei aqui, contraditório com parágrafo primeiro e  
1584 inciso III. Porque o parágrafo primeiro. Art. 1º, desculpe, inciso III já havia  
1585 dispensado essas atividades de baixo impacto ambiental de licenciamento para  
1586 aeroportos já existentes. Então, a minha dúvida aqui é o seguinte, eu não sei  
1587 lendo isso aqui e com a mudança que nós fizemos, eu sinceramente não sei o  
1588 que, qual foi o objetivo do proponente. Por isso que eu perguntei. Ou seja, o  
1589 objetivo aqui era o que? Era tirar somente de aeroportos já existentes, era  
1590 contemplar, era regulamentar com esse dispositivo o inciso III. Porque nós  
1591 retiramos o inciso III.

1592  
1593  
1594 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Só em  
1595 momento, Ubergue. Dra. Regina, você queria comentar alguma coisa?

1596  
1597  
1598 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Eu queria comentar com relação a redação da  
1599 exclusão lá dos aeroportos já existentes. Aí eu acho que eu volto a questão da  
1600 ampliação. Que desde que não demandem ampliações. Quer dizer, isso estava na  
1601 ideia original. Os aeroportos...

1602  
1603  
1604 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Quanto  
1605 para os já existentes que não demandassem ampliação. É isso?

1606  
1607  
1608 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Desde que não demandem ampliação, que  
1609 dizer, ou qualquer coisa nesse sentido. Que necessitam de ampliação. Por  
1610 exemplo, os existentes, os aeroportos existentes que necessitem ampliar e que se  
1611 situem nessas situações, cuja ampliação aí, possa afetar uma unidade de  
1612 conservação ou ter a supressão de vegetação esteja na Mata Atlântica. Isso que  
1613 eu quero dizer. Está claro? É só resgatar essa ideia porque estavam ali os novos.

36

1659 relação ao que o art. 3º especifica, se é o inciso I ou o III. O inciso III do Art. 1º foi  
1660 muito infeliz. Eu acho que nós não devemos mais trabalhar com essa  
1661 possibilidade, ele já foi excluído. E aí passar a entender o Art. 3º como a  
1662 especificação do inciso I. Talvez para que isso fique mais claro, nós podemos criar  
1663 capítulos, criar capítulo I, disposições preliminares que vão entrar o Art. 1º e o Art.  
1664 2º. E a partir do Art. 3º nós criamos do licenciamento ambiental de novos  
1665 aeroportos regionais. E aí põe e depois da regularização ambiental e o último  
1666 capítulo, capítulo VI disposição finais. Talvez com isso fique mais claro os dois  
1667 objetos da norma. (Fala sobreposta).

1668  
1669  
1670 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –  
1671 Regularização ambiental começaria em qual artigo?

1672  
1673  
1674 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Não sei se a Câmara vai  
1675 querer fazer a divisão em capítulos. Talvez isso facilite um pouco entendimento.

1676  
1677  
1678 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – O Art.  
1679 3º seria de licenciamento ambiental de novos aeroportos. E a regularização seria  
1680 em qual artigo?

1681  
1682  
1683  
1684  
1685 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Do sétimo.

1686  
1687  
1688 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
1689 Gerais) – Dentro do seu comentário. Mas é preciso também que para a  
1690 regularização ambiental fique claro esse conceito de baixo impacto. Porque  
1691 grande preocupação, acredito, do programa é qual é o estudo que vai ser exigido.  
1692 Se nós vamos trabalhar com esses estudos aqui ou vamos cair na Resolução 01  
1693 de EIA/RIMA, ainda que seja para um LOC.

1694  
1695  
1696 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – É que na lógica em que  
1697 foi pensada a regularização ambiental não passa necessariamente pelo conceito  
1698 de baixo impacto, por quê? Porque o aeroporto já existe, assim, se ele é um  
1699 grande aeroporto, pequeno aeroporto, o impacto ambiental que foi realizado já  
1700 ocorreu. Então, aí eles não fazem o procedimento normal, vamos dizer assim, do  
1701 licenciamento. Eles utilizam um novo procedimento que é a regularização  
1702 ambiental, que é uma coisa completamente a parte que você vai no final das  
1703 contas ganhar um LO.

1704  
1705

38

1614  
1615  
1616  
1617  
1618  
1619  
1620  
1621  
1622  
1623  
1624  
1625  
1626  
1627

O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Eu estava conversando  
com o Leonardo agora. Eu acho que temos que deixar claro que Art. 3º está  
regulamentando o inciso I, ele é especificação do inciso I do Art. 1º. Se não está  
claro acho nós precisamos fazer esse esforço. Porque o inciso III ele, eu acho  
que, e esse foi o ponto que p Leonardo falou, acho que é ele que está gerando a  
confusão, mas ele foi excluído. Então, vamos considerar que o inciso III do Art. 1º  
não existe mais. Dito isso, nós temos que deixar claro que Art. 3º é especificação  
do inciso I. Fazendo isso e tirando o já existente, porque o já existente não vão ser  
objeto de licenciamento, mas sim de regularização, acho que nós resolvemos o  
problema.

O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Algum  
comentário adicional. Andréa do MMA.

A SRª. ANDRÉA FIGUEIREDO (MMA) – Esse inciso I acabou perdendo aquela  
ideia que a Regina está insistindo da ampliação. Então, eu acho que a ideia que  
se perdia aqui era que nesse Art. 3º está dizendo que todos os empreendimentos  
são considerados de baixo impacto, os empreendimentos que não estiverem  
localizados em interferência e etc., e tal. Então, quais são esses? Os aeroportos  
novos e os que necessitam de ampliação. Porque os que necessitam de  
ampliação talvez precisem de LI, LPI e LO. Quando estão nessa situação  
apontada aqui.

O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Andréa, em relação a  
ampliação esse é um ponto que acho que superamos.

O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Tem  
que ser colocado em Plenário.

1641  
1642  
1643  
1644  
1645  
1646  
1647  
1648  
1649  
1650  
1651  
1652  
1653  
1654  
1655  
1656  
1657  
1658

O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Exatamente, precisa ser  
esclarecida. Nós não vamos chegar à conclusão nenhuma entendendo, porque  
isso vai ser um ponto de conflito. A ampliação está ou não está aqui. Eu acho que  
não adianta deixar assim. Se a ampliação tem que estar no texto da Resolução, e  
eu concordo que ela tenha que estar porque senão vai ficar um vazio jurídico, ela  
tem que ser incluída no Plenário. Assim, alguém vai dizer que sim. Ampliação  
vamos deixar para Plenário e aí é só incluir, coloca um parágrafo onde Art. 1º  
dizendo que se aplica o disposto se aplica também a ampliação, sei lá, faz algum  
arranjo. O que nós estamos discutindo aqui é em relação a do Leonardo, em

37

1703  
1704  
1705  
1706  
1707  
1708  
1709  
1710  
1711  
1712  
1713  
1714  
1715  
1716  
1717  
1718  
1719  
1720

O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
Gerais) – Mas mesmo na regularização, e aí você vai avaliar os impactos da  
operação você corre o risco de ter esses disparates também, do baixo e do auto.  
Então, resta saber se... E aí estou até invadindo um pouco o mérito se é a  
intenção da Resolução que esses estudos seja, que essa regularização dos  
aeroportos já existentes, e são a maioria pelo que eu vi na estatística, eu acho que  
só 20 são novos. Exatamente. O objeto da Resolução são... O objeto é a  
regularização e não o licenciamento de novos, isso é mínimo. Se nessa  
regularização nós já estabelecemos aqui a questão dos estudos. Que o mais  
importante é isso, se é baixo ou não é. E tem uma outra repercussão que vai  
afetar também que é a compensação ambiental. Ainda que seja compensação  
ambiental na discussão se cabe na LP, na LI ou apenas na LOC como vai ser o  
caso dessas regularizações. Então, é uma questão para nós pensarmos para não  
travarmos aqui. Como está no Art. 3º se aplicando aos dois, mas se nós tiramos  
dessa sugestão de redação e se aplica só os novos, nós estamos falando menos  
do que veio aqui para a Câmara.

O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Então,  
eu gostaria de encaminhar no seguinte sentido, acho que devemos fazer um alerta  
para o Plenário que na redação anterior, que estava ali a proposta, "tanto os novos  
para os já existentes", está faltando alguma coisa, está faltando um complemento  
para se entender. A redação.

O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Qual artigo você está  
falando?

1721  
1722  
1723  
1724  
1725  
1726  
1727  
1728  
1729  
1730  
1731  
1732  
1733  
1734  
1735  
1736

O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Nesse  
mesmo do Art. 3º. Que nós estamos dizendo que tanto para os novos quanto para  
os já existentes.

O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Eu continuo acreditando  
que para os já existentes temos que tirar daqui. Talvez a colocação que o Dr.  
Lyssandro falou seja um ponto para nós avaliarmos lá no dispositivo da  
regularização.

1741  
1742  
1743  
1744  
1745  
1746  
1747

O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
Gerais) – Sem problema. No sétimo. Para não esquecermos disso, simplesmente  
tirar aqui e não voltar lá no sétimo vamos ter um problema.

39

1748 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – A minha sugestão é  
1749 deixarmos a coisa bem dividida. Então, capítulo I disposições preliminares,  
1750 incluíam o Art. 1º e o Art. 2º. Capítulo II seria do licenciamento ambiental de  
1751 novos aeroportos regionais, incluíria o Art. 3º e os demais. E aí eu tenho a  
1752 sugestão depois de eu vou fazer em relação ao Art. 5º. E aí o capítulo III, de  
1753 regularização ambiental que seria a partir do Art. 7º. E um capítulo IV, final, que  
1754 seria disposições finais que incluiríamos o Art. 14. O Art. 13 e o Art. 14. Perdão, 12,  
1755 13 e 14 das disposições finais. E aí nós trataríamos regularização,  
1756 especificamente no capítulo da regularização. Sem misturar com o licenciamento  
1757 de novos. Porque do jeito que está o Art. 3º, nós poderíamos exigir para um  
1758 aeroporto que já existe um LP e um LI, que não faz nenhum sentido porque o  
1759 aeroporto já existe.

1760  
1761  
1762 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Então,  
1763 vamos tentar encaminhar. A primeira sugestão é que dividimos em capítulos.  
1764 Então, a Resolução. Esta é a primeira proposta. Segunda proposta é que seja  
1765 excluída do Art. 3º "quanto para os já existentes", para os já existentes que já tem  
1766 uma proposta de redação em baixo. OK E aí nós seguimos adiante. Então, são  
1767 duas propostas. A primeira de subdividir em capítulos a Resolução. Então, das  
1768 disposições gerais ou preliminares? Foi preliminar que tu colocaste, Ubergue?  
1769 Depois do licenciamento ambiental de novos aeroportos. O terceiro de  
1770 regularização ambiental e o quarto e último das disposições finais. Se ninguém  
1771 discorda.

1772  
1773  
1774 O SR. MAURO CHAVES (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) – Eu gostaria  
1775 de fazer uma ponderação pela Secretaria de Aviação Civil. Nossa preocupação é  
1776 que nessa mudança haja uma completa alteração da própria Resolução, na  
1777 medida em que começa a se ter que redigir completamente os artigos. Então,  
1778 esse é um receio que nós temos. Queríamos só ponderar isso. Não que nós nos  
1779 opomos em dividir em capítulos. Mas em relação ao que foi proposto, se houver  
1780 realmente uma distinção entre os novos e os existentes, que nos existentes  
1781 estejam presentes as hipóteses de ampliação e também as hipóteses de melhoria  
1782 que ainda não tem hoje. Porque senão vai ficar descontextualizado. Essa que é a  
1783 nossa preocupação.

1784  
1785  
5 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Mauro, deixa-me fazer  
6 uma colocação para você. Do jeito que o texto está eu acho que ele é prejudicial a  
7 vocês. Porque do jeito que está existe a possibilidade de eu exigir LP e LI para  
8 aeroporto que já existe, que é isso que está dito aqui. Consideram-se baixo  
9 impactos atividades desenvolvidas. Ou seja, estão falando o quê? Licenciamento  
10 de novos. Estou falando licenciamento ambiental. Perdão, estou falando  
11 licenciamento de novos quanto já os que já existem. Sendo que os que já existem

40

1793 não vão ser licenciados, eles vão ser regularizados com procedimento  
1794 diferenciado. Se nós mantemos a redação como está isso pode ser um tiro no pé  
1795 para vocês.

1796  
1797  
1798 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
1799 Eu concordo com o que o Ubergue está falando. É só que a ressalva que o Mauro  
1800 colocou é só no sentido de que quando formos colocar a parte de regularização de  
1801 existentes não se esquecer que os existentes têm melhoria e ampliação, senão  
1802 não faz sentido separar os existentes dos outros. Concordamos plenamente com  
1803 esta separação.

1804  
1805  
1806 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – É o mesmo assunto. Eu vou voltar a  
1807 ampliação quando forem ampliados os existentes eles podem, precisam ser  
1808 mencionados e eles são objetos de licenciamento, inclusive de EIA/RIMA, se for o  
1809 caso, se eles entrarem, LP, LI, LO se eles se enquadrarem nessas situações.  
1810 Então, ele não pode ser só de licença de operação. Porque quando a ampliação  
1811 implicar nessas situações caem na situação de outra proposta de licenciamento. É  
1812 isso que isso eu quero.

1813  
1814  
1815 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Eu  
1816 concordo. Então, eu proponho o seguinte, há uma proposta de separação.

1817  
1818  
1819 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).

1820  
1821  
1822 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Já existe uma rota.

1823  
1824  
1825 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Ele vai  
1826 precisar de estudo mais, se a ampliação for demasiada que precise. Se ele tiver  
1827 na área da Mata Atlântica, se houver a supressão de vegetação de natureza  
1828 primária. (Intervenção fora do microfone. Inaudível). Possivelmente, eles irão  
1829 precisar. Mas não com o tamanho que ele possa ter. Talvez supressão de  
1830 vegetação e Mata Atlântica e etc. Perfeitamente. (Intervenção fora do microfone.  
1831 Inaudível). É isso que é a Regina se refere. Então, assim, eu acho que eu não  
1832 mexeria na estrutura de capítulos até para nós não tentarmos mexer muito nela. E  
1833 nós colocamos a sugestão que é preciso que no Plenário se esclareça a questão  
1834 da ampliação. Eu acho que a ideia original que foi retirada da Câmara Técnica,  
1835 acabou ficando torta era de que nos já existentes quando fossem consideradas  
1836 ampliações, desde que não fosse feita... Desde que não fosse ampliação. Ainda  
1837 que seja um procedimento simplificado, como está no anexo da própria

41



1838 Resolução, ele vai precisar de alguns cuidados que não são de simplesmente  
1839 regularização daquilo que nós entendemos apenas como LO.

1840  
1841  
1842 O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN) – Presidente, como  
1843 conselheiro do Plenário, eu acho que sugerir coisas ao Plenário para ele ainda  
1844 criar, estruturar, com 100 pessoas ao mesmo tempo falando, não dá. Nós  
1845 podemos sair um pouco do limite da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos,  
1846 propor alguma coisa que pode ser julgado de conteúdo, não faz mal. Se o Plenário  
1847 aprovar alguma coisa que nós fizemos nesse sentido, está aprovado e está  
1848 desculpado. Há certos pontos que se nós não entramos, não tem... Vão acabar  
1849 pedindo vista, qualquer coisa porque fica uma confusão tão grande. Se nós entre  
1850 10, 12, 15. Às vezes temos dificuldade de chegar. Agora você imagina com 100,  
1851 110.

1852  
1853  
1854 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Eu  
1855 entendi a sua consideração e vou sugerir uma coisa. Considerando que está aqui  
1856 a Secretaria de Aviação Civil e também a nossa área técnica do Ministério, de que  
1857 eles pudessem então sugerir uma redação e essa redação já fosse incorporada ao  
1858 nosso parecer para levar ao Plenário. Considerando que o pessoal da SAC é  
1859 intrigante do Plenário, e nós do Ministério do Meio Ambiente temos diversos  
1860 representantes no Plenário. Então, a sugestão de redação já iria daqui, a partir  
1861 das intervenções e da área técnica que foi colocada assim. Nós preservaríamos a  
1862 nossa questão da legalidade e a intervenção do ponto de vista de mérito já vinha  
1863 dos participantes da reunião que é aberta, inclusive, para outros. Ok?

1864  
1865  
1866 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Eu entendo, assim,  
1867 a necessidade e a pressa para resolver essa questão, até porque é uma coisa  
1868 muito importante para o Brasil e municípios e tudo mais. Mas a questão da  
1869 reforma que foi dito eu acho que da mesma forma que foi falado no início, nós  
1870 invadimos muito o mérito porque a questão ambiental de uma reforma, de um  
1871 aumento de pista é considerável. Para nós fazermos um texto. Colocar esse jabuti  
1872 aí dentro do texto da parte jurídica. Então, talvez eu sei da pressa, mas talvez o  
1873 correto, até conseguir o regime, seria voltar para a Câmara Técnica para discutir  
1874 essa questão que diz respeito estritamente a assuntos ambientais. Não tem nada  
1875 a ver com a questão jurídica do assunto.

1876  
1877  
1878 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Olha, o  
1879 jabuti não vai incluído, ele vai amarrado, digamos assim. Nós vamos colocar uma  
1880 corda e ele vai ser... Ele vai rebocado, não vai dentro. Então, quem vai solucionar  
1881 essa questão é o Plenário. Até porque ainda que o Regimento seja omissivo, nesse  
1882 caso, não me sinto à vontade de devolver a Câmara Técnica dada a urgência.

42

1883 Veja que em regime de urgência não poder nem haver vista de processo. Então,  
1884 como que eu vou devolver para a Câmara Técnica uma matéria, que na urgência  
1885 não pode nem ser dado vista. Então, eu acho que, é meio complicado. A menos  
1886 que o Plenário concorde. Essa matéria tem que ir para o Plenário e o Plenário,  
1887 então, se for o caso, devolve a matéria para a Câmara Técnica. Ok? Então, assim,  
1888 não sei quem vai fazer a sugestão de redação. Até esclarecendo, que fique bem  
1889 claro nos nossos anais, que não é uma sugestão da Câmara Técnica de Assuntos  
1890 Jurídicos. É uma sugestão das áreas técnicas que participaram da Câmara  
1891 Técnica, tendo em vista as manifestações dos integrantes da Câmara Técnica, da  
1892 falta de clareza do texto redacional e que foi colocado então aqui, seja pela  
1893 Secretaria de Aviação Civil seja pela área técnica do Ministério do Meio Ambiente,  
1894 que merecia esse ponto do Art. 3º, ser levado a Plenário com sugestão de  
1895 redação. Dra. Regina.

1896  
1897  
1898 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – É exatamente isso. Eu queria fazer uma  
1899 consulta. Essa questão já foi tratada e não ficou clara. Esse é o ponto. Na Câmara  
1900 Técnica, nas modificações ela se perdeu. Mas ela já foi tratada pela SAC, por  
1901 todos, enfim. Eu acho que essa proposta de que façamos uma redação é boa. E  
1902 pergunto só se nós, vocês avançam enquanto nós discutimos e se nós voltamos  
1903 depois? Nós sentamos e faz.

1904  
1905  
1906 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – No  
1907 ponto em que estamos. Nós avançamos colocar em votação a retirada dos  
1908 "quantos para os existentes". Então, a redação ficará no Art. 3º com a sugestão da  
1909 Casa Civil. E aí a sugestão de redação que tem que ser feita do caput do artigo  
1910 será levada a Plenário, como anexo aqui da nossa decisão, tendo em vista tudo  
1911 que foi discutido aqui. Ok? Podemos seguir? Caroline.

1912  
1913  
1914 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
1915 Estado de São Paulo) – Eu só queria voltar em uma pequena questão. Quando  
1916 nós cortamos os "em" ali, nós deveríamos cortar também do "impliquem em" por  
1917 uma questão gramatical de regência. "Impliquem em afetação, impliquem em  
1918 cortes". Impliquem só.

1919  
1920  
1921 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Qual  
1922 sua sugestão?

1923  
1924  
1925 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
1926 Estado de São Paulo) – Retirar o "em". "Impliquem no sentido de acarretar".  
1927

43

1928  
1929 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Deixe-me fazer mais uma  
1930 pequena sugestão. "Para os efeitos dessa Resolução considera baixo impacto  
1931 ambiental para", eu queria levar para o licenciamento ambiental de novos  
1932 aeroportos as atividades envolvidas dentro dos sítios aeroportos regionais que não  
1933 impliquem. Eu acho que faria melhor. Porque nós temos que deixar claro aqui que  
1934 nós estamos regulamentando o inciso I do Art. 1º, e que nós estamos falando do  
1935 licenciamento ambiental de novos aeroportos. Isso não está dito.  
1936  
1937  
1938  
1939 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Qual  
1940 sua sugestão?  
1941  
1942  
1943 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Eu queria colocar  
1944 considera-se baixo impacto ambiental para o licenciamento de novos aeroportos.  
1945 Nós precisamos melhorar. Eu não estou ainda com a redação na cabeça, não.  
1946 Acho que nós temos que incluir aí é que essas atividades consideradas de baixo  
1947 impacto ambiental vão ser utilizadas no licenciamento ambiental de novos  
1948 aeroportos. Acho eu isso é que precisa ficar claro e ainda não está. *(Fala fora do*  
1949 *microfone)*. Ou então nós colocássemos assim: para o licenciamento ambiental de  
1950 novos aeroportos regionais, consideram-se de baixo impacto as atividades  
1951 envolvidas dentro do sítio aeroportuários regionais que não impliquem. Para os  
1952 efeitos dessa Resolução.  
1953  
1954  
1955 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Essa  
1956 redação se incluem a ampliação vai ser totalmente modificada pelo Plenário. Ok?  
1957 Nós estamos aprovando aqui considerando a realidade que não tem...  
1958  
1959  
1960 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Eu estou considerando  
1961 que a ampliação não está sendo objeto da Resolução e que ela precisa entrar,  
1962 talvez, no dispositivo autônomo, não necessariamente desse. Por exemplo, se a  
1963 ampliação for entrar a gente pode colocar um parágrafo para dizer que o disposto  
1964 no caput aplica se também nos casos de ampliação. E é simples fazer isso.  
1965  
1966  
1967 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Vocês  
1968 prestaram atenção, Regina e Andréa, no que o Ubergue falou agora? É que pode  
1969 haver, no caso da redação que vocês vão propor, a abertura de um parágrafo do  
1970 Art. 3º, que são os casos de ampliação também serão contemplados pelas regras  
1971 desse dispositivo... Algo como isso. Ok?  
1972

44

2018 Não vai apresar LP como você diz. Mas o estudo vai ser diferenciado e vai cair no  
2019 Anexo I da Resolução.  
2020  
2021  
2022 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Isso não está dito. Isso  
2023 está pressuposto.  
2024  
2025  
2026 **A SRª ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Por isso que  
2027 eu acho que é uma questão de redação os já existentes. Não é o já existente, é  
2028 ampliação daqueles já existentes.  
2029  
2030  
2031 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – Concordo. Na verdade, o que eu  
2032 posso perceber aqui é o seguinte, nós temos três casos específicos e cada caso  
2033 remetendo a um anexo. Ou seja, se o aeroporto é de grande impacto, vamos  
2034 chamar grande impacto anexo I. Se for um aeroporto de baixo impacto, anexo II. É  
2035 o RAS. Se for a regularização é o RCA. E analisando os anexos, o grande  
2036 problema é o seguinte, aqui na definição de RAS já está a ampliação. Nada mais  
2037 coerente com a legislação atual em vigor. Enfim, eu tenho. Vou fazer um aeroporto  
2038 novo já faço a previsão de ampliação. Não tem problema. O problema todo  
2039 acontece quando eu vou analisar o anexo III de regularização. E no anexo III nem  
2040 nos seus comentários aqui, nem no seu conceito do Art. 2º e nem lá no anexo eu  
2041 falo em ampliação. Que é na verdade, o objetivo.  
2042  
2043  
2044 **A SRª REGINA GUALDA (MMA)** – Que é isso eu estou falando desde o começo.  
2045  
2046  
2047 **A SRª ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Eu fico  
2048 imaginando que se nós modificássemos a ampliação do quanto para a ampliação  
2049 dos aeroportos já existentes, pode ser uma coisa que não remeta para o Plenário.  
2050 E pode ser muito mais simples.  
2051  
2052  
2053 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Eu acho assim. E aí é  
2054 técnica legislativa. Eu acho que nós... O que é a técnica legislativa recomenda?  
2055 Você estabelece os objetos da norma. Tem dois objetos da norma aqui,  
2056 licenciamento ambiental de novos aeroportos e regularização ambiental. Por isso  
2057 que a minha sugestão de criar capítulos por acho que isso fica mais claro. A partir  
2058 do momento que eu tenho dois objetos eu tenho que regulamentar tudo que diz  
2059 respeito ao licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais dentro daquele  
2060 capítulo que especifica o objeto. E o segundo eu jogo para ele a mesma lógica.  
2061 Então, não faz sentido, ao meu modo de ver, eu entender que esse artigo terceiro  
2062 serve tanto para os novos quanto para os já existentes. Quando eles vão seguir

46

1973  
1974 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Por que não coloca  
1975 agora?  
1976  
1977  
1978 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*.  
1979  
1980  
1981 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Vai só  
1982 amarrado, como eu disse. Não vai dentro.  
1983  
1984  
1985  
1986 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Deixe-me só fazer uma  
1987 observação. Eu acho que a questão de ampliação vai ter importância  
1988 necessariamente nos que já existem, é na regularização que nós vamos tratar  
1989 dela. Porque se for ampliação de um novo, no futuro, ele já vai ter embarcado aqui  
1990 no Art. 3º, isso não é problema. A ampliação não é problema para os novos  
1991 aeroportos regionais. Digamos, eu faço um novo aeroporto regional, ele vai seguir  
1992 o procedimento de licenciamento que estamos instituindo nessa Resolução. Se no  
1993 futuro a pista precisa ser ampliada, o Art. 3º automaticamente já aplica para ele,  
1994 porque é um novo aeroporto. A questão da ampliação me parece que tem mais  
1995 sentido em relação aos que já existem, porque aí nós estamos falando de  
1996 regularização e não de licenciamento ambiental.  
1997  
1998 **A SRª REGINA GUALDA (MMA)** – Mas ela pode ser objeto de licenciamento  
1999 ambiental, Ubergue. A ampliação, dependendo do porte, vamos dizer, do tamanho  
2000 de uma pista, ela pode ser dos já existentes, pode implicar em licenciamento  
2001 porque ela já...  
2002  
2003  
2004 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Perfeito. Por isso que nós  
2005 vamos tratar disso lá nos que já existem que é na regularização e não aqui.  
2006  
2007  
2008 **A SRª ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Ubergue,  
2009 acho que eu tenho um esclarecimento que ajuda em relação ao histórico do...  
2010 Adriana, D-Conama. Em relação ao porque estava previsto os já existentes ali na  
2011 norma. Que era exatamente para dar margens da ampliação poder ser dentro de  
2012 uma afetação de unidades de conservação e implicar cortes de supressão de  
2013 vegetação primária ou ser rota de ave. Então, é exatamente esse já existentes que  
2014 linha redação que estava ruim, ele dava margem para a ampliação. Então, eu só  
2015 estou fazendo esse histórico porque efetivamente se a ampliação. O aeroporto já  
2016 existente vai ser uma regularização, agora amplia se colocando uma pista e essa  
2017 pista está em uma área de Mata Atlântica, vai ter que ter um estudo diferenciado.

45

2063 procedimentos completamente distintos. E levando inclusive ao absurdo de  
2064 entender que eu posso exigir um LP e LJ para aeroporto que já existe. Então, qual  
2065 é minha sugestão, mais uma vez? Retirar os existentes aqui, deixar esse Art. 3º  
2066 dentro de um capítulo que regularmente especificamente licenciamento ambiental  
2067 de novos e levar para o Art. 7º, dentro do capítulo que regulamenta a regularização  
2068 ambiental essa questão da ampliação. E dizer lá, acho que não é difícil dizer isso,  
2069 podemos tentar depois quando chegar lá, fazer uma proposta para o Plenário  
2070 avaliar, dizer que caso uma ampliação de um aeroporto exija um estudo mais  
2071 aprofundado que ele vai ser feito de maneira A, B e C, e não seguindo o  
2072 procedimento de que está para regularização. Acho que está mais claro. Acho que  
2073 é mais didático nós dividirmos dessa maneira.  
2074  
2075  
2076 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – Eu concordo plenamente com o  
2077 Ubergue. Eu acho que fica bem mais estruturada a norma.  
2078  
2079  
2080 **A SRª REGINA GUALDA (MMA)** – Eu concordo em termos, de norma jurídica  
2081 está claro, desde que no ponto onde for tratar dos aeroportos já existentes, que é  
2082 só uma questão da regularização, caiba explicitamente essa questão da  
2083 ampliação e, vamos dizer, cujo porte cai nessas situações. Isso tem que ficar  
2084 muito claro. É simplesmente não é uma LO.  
2085  
2086  
2087 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Vamos  
2088 tentar fazer, se os senhores colegas concordam, comissão. Nosso Regimento diz  
2089 assim que nós podemos, no inciso I do Art. 33 "devolver a matéria à Câmara  
2090 Técnica competente com recomendações de modificação jurídica que impliquem  
2091 alterações de mérito ou pedido formal do presidente da Câmara Técnica de  
2092 origem". Como nós estamos tendo essa participação aqui par e passo do  
2093 proponente da área técnica do Ministério, preparem essa redação e nós à tarde  
2094 volta aí, já manda como sugestão. O que seria a sugestão do Ministério para a  
2095 Câmara Técnica vai como sugestão de mérito para o Plenário a partir das  
2096 manifestações aqui do proponente da área técnica do Ministério. Concordam?  
2097 Pois bem. Então, fica o Art. 3º na nova redação que é: para licenciamento  
2098 ambiental de novos aeroportos regionais, consideram-se de baixo impacto  
2099 ambiental as atividades envolvidas dentro dos limites dos sítios aeroportuários  
2100 regionais e que não impliquem. *(Fala fora do microfone)*. Então, tira aquela de  
2101 cima. Esse aí que já morreu. Então, Ok? Vamos adiante. São meio-dia. Gostaria  
2102 de parar? Então, vamos fechar esse artigo que faltam os parágrafos. *(Fala fora do*  
2103 *microfone)*. Que horas? É grave. Vamos vencer ela e no final colocamos como  
2104 redação final.  
2105  
2106  
2107 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível)*.

47

2108  
2109  
2110 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Sobre o intervalo para o  
2111 almoço. Se o nosso intervalo for a partir de uma hora. Nós podemos se quisermos  
2112 almoçar aqui pertinho e voltar num instante para cá e fazer um intervalo pequeno.  
2113 Se o intervalo for agora nós vamos ter que almoçar longe daqui e aí você tem que  
2114 ter um intervalo maior. Então, eu acho que nós poderíamos trabalhar até uma  
2115 hora. Ninguém está com tanta fome assim.  
2116  
2117  
2118 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Eu  
2119 tenho um compromisso de trabalho às 12h30. Meio-dia e meia.  
2120  
2121  
2122 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – E o vice-presidente  
2123 acabou de sair.  
2124  
2125  
2126 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Mas,  
2127 eu acho que nós conseguimos vencer. Nós conseguimos vencer. Vamos  
2128 seguindo. §1º Além das atividades previstas neste artigo, poderão também ser  
2129 consideradas de baixo impacto ambiental, quando assim avaliados pelo órgão  
2130 ambiental competente, obras realizadas fora dos limites do sítio aeroportuário,  
2131 desde que vinculadas à infraestrutura aeroportuária.  
2132  
2133  
2134 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Quería só voltar ao inciso  
2135 I. Não é uma crítica, é mais uma observação para que a Câmara avalie. Afetar  
2136 unidade de conservação é quase em jargão. Isso está na lei e estando na lei virou  
2137 uma série de problemas no passado, tanto é que criou se a 428. O que é afetar  
2138 unidade de conservação? É um impacto. Leva em questão impacto direto, indireto,  
2139 a distância. O que eu levo em conta? Ficar dessa maneira não tem nenhum  
2140 problema jurídico, não tem ilegalidade. Agora, pode gerar uma dificuldade na  
2141 execução. Eu tenho um aeroporto a 5 quilômetros de uma unidade de  
2142 conservação, isso vai afetar? Eu tenho um aeroporto que está a 300 metros, isso  
2143 vai afetar. Que tipo de impacto? Então, eu sugiro que a Câmara de Mérito, talvez,  
2144 não agora, mas faça uma avaliação da pertinência de deixar esse termo tão  
2145 amplo. Afetação unidade de conservação. Porque alguém pode inclusive fazer a  
2146 leitura jurídica que afetar signifique sobrepor, porque você desafeta a unidade de  
2147 conservação e você só desafeta unidade de conservação por lei. Então, se um  
2148 aeroporto se sobrepõe a uma unidade de conservação não pode existir, a não ser  
2149 que você tenha uma lei que 'desafete' aquela unidade de conservação. Então, o  
2150 termo afetação em que tese parece ser um termo legal, isso lá na lei do SNUC, ele  
2151 já deu certos problemas no passado. Tanto é que por causa desses problemas foi  
2152 feito a Resolução 428. E na 428 se especificou que tipo de afetação é essa, com

48

2153 critério da distância, tem a redação lá. Só como sugestão queria que ficasse  
2154 registrado para que a Câmara de Mérito avalie a necessidade de especificar o que  
2155 seria afetação em unidades de conservação.  
2156

2157  
2158 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2159 Gerais)** – Só para aderir e para complementar. Porque mais grave que isso,  
2160 Ubergue, é espaço territorial especialmente protegidos. Isso é genérico demais  
2161 para destruir possivelmente todo o conceito de baixo impacto aqui. Porque nós  
2162 vamos trabalhar na prática o que é espaço territorial protegido. Então, ou seja, são  
2163 várias discussões que vão englobar aí. Na verdade, até engloba essa da afetação.  
2164 Essa parte final aqui. Então, talvez seja para a discussão de mérito.  
2165

2166  
2167 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Está  
2168 registrado.  
2169  
2170

2171 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Presidente, já que é  
2172 afetação de unidades e intervenção em áreas, não pode ser intervenção em  
2173 unidades de conservação e em áreas de preservação? A palavra intervenção nós  
2174 não sabemos qual é o sentido. A palavra afetação tem mais implicações jurídicas  
2175 que nós não podemos recomendar. Mas, a palavra intervenção não. E nós não  
2176 estamos alterando a Câmara Técnica, ela talvez não queria repetir as palavras,  
2177 ser um pouco mais elegante.  
2178

2179  
2180 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Dr. Bruno, mas  
2181 intervenção não pode mesmo, e aí não é a Resolução que está proibindo, não é  
2182 nem de baixo impacto, é proibido. Se o aeroporto for construído intervindo em uma  
2183 unidade de conservação ele só poderá ser feito se ele tiver uma lei 'desafetando' a  
2184 unidades de conservação. Então, intervenção para unidade conservação não pode  
2185 mesmo.  
2186

2187  
2188 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2189 Gerais)** – Mas aí ficou genérico também, falando da conservação, porque ter  
2190 aeroporto em APA. Então, mais uma vez, tem uma omissão da norma. Em várias,  
2191 mas em APA especialmente pode. O aeroporto de Confins está dentro da APA.  
2192

2193  
2194 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – E do Distrito Federal,  
2195 Brasília, também. E ainda tem esse problema, porque... Nós, talvez, colocar  
2196 exceto APA.  
2197

49



2198  
2199 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Tem que ter uma palavra  
2200 que nós encontremos aqui que substitua afetação. Se não vamos levar tudo para  
2201 o primário.  
2202

2203  
2204 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Mazzaro, que foi inclusive  
2205 o que foi feito na 140 que tudo lá fala, exceto APA. Na Lei Complementar 140 foi  
2206 feito isso. Então, colocar aqui unidade de conservação, por exemplo, no caso das  
2207 APAs, APA é unidade de conservação muito bem lembrado e não nós vamos  
2208 poder afetar, vai virar de baixo impacto. Não vai virar de baixo impacto um  
2209 aeroporto que está na APA.

2210  
2211 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*  
2212  
2213

2214  
2215 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – Eu comentava aqui, talvez, interferência?  
2216 Outra palavra? Eu estou buscando alguma coisa que pegue o sentido.  
2217

2218  
2219 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Na  
2220 Resolução 349 de ferrovias se usou a expressão "intervenção", inclusive para  
2221 unidade de preservação.  
2222

2223  
2224 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – A ideia da Câmara Técnica original é essa.  
2225  
2226

2227  
2228 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Diz a  
2229 Resolução 349 de ferrovias, mas é de 2004. "Intervenção em áreas de  
2230 preservação permanente, unidades de conservação e outros espaços territoriais,  
2231 especialmente protegidos."  
2232

2233  
2234 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Vejam que na Resolução  
2235 de eólicas nós falamos em intervenção em zona de amortecimento, zona de  
2236 amortecimento aí sim é outra coisa, porque eu posso ter um aeroporto em zona de  
2237 amortecimento. Agora, eu não posso ter um aeroporto numa unidade de  
2238 conservação, exceto APA. São duas questões distintas. Um, o que nós estamos  
2239 falando de afetação de unidades de conservação; dois, quais são as unidades de  
2240 conservação que nós estamos falando aqui. São dois problemas que eu acho que  
2241 a redação originária nos traz. Então, não é só colocar intervenção em unidades de  
2242 conservação, porque intervenção não pode mesmo.

50

2243  
2244 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – Essa questão foi levantada pelo ICMBio na  
2245 última reunião da Câmara Técnica. Essa palavra afetação foi incluída. Na Câmara  
2246 Técnica de Controle Ambiental. Então, nós podemos voltar a fazer uma consulta e  
2247 no Plenário pedimos ao ICMBio que ache a palavra adequada para tirar essa  
2248 dúvida com conceito de afetação. Pode ser?  
2249

2250  
2251 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Não tem dúvida, a  
2252 questão não é dúvida. Deixe-me ver se eu me explico melhor. Pode ficar aí  
2253 afetação de unidade de conservação. O problema é que na execução vocês  
2254 podem se deparar com seguinte problemas, mas esse aeroporto específico está  
2255 afetando ou não está afetando a unidade de conservação. Qual o critério que eu  
2256 vou utilizar para dizer que aeroporto afeta ou não? Que foi isso que aconteceu na  
2257 428, e por isso que veio a necessidade de fazer a 428. Assim a, zona de  
2258 amortecimento não é problema, poderia colocar aqui que intervém zona de  
2259 amortecimento. Ou seja, intervém zona de amortecimento não vai ser considerado  
2260 baixo impacto, é um critério. Agora que intervém em unidades de conservação não  
2261 pode ser critério porque isso não pode, juridicamente é proibido. Então, só para  
2262 resumir para não ficar nenhuma dúvida. Pode deixar afetação de unidade de  
2263 conservação, não tem problema. Agora, isso pode trazer problemas na execução.  
2264 Por isso que eu recomendaria que o ICMBio avaliasse essa questão e tentar  
2265 pegar emprestado algum critério da 428 que é mais objetivo para não dar nenhum  
2266 tipo de problema no futuro. Isso é um ponto. O outro ponto foi o que o Dr.  
2267 Lyssandro falou que é um ponto importante. Nós estamos falando de unidades de  
2268 conservação de um modo geral, isso inclui também APA. E o terceiro ponto,  
2269 espaço territorial.  
2270

2271  
2272 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2273 Gerais)** – Há quem entenda que as áreas de patrimônio nacional são espaço  
2274 territoriais protegidos. Toda a Mata Atlântica, toda zona costeira. Nós vamos nos  
2275 deparar com esse tipo de interpretação.  
2276

2277  
2278 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Mas  
2279 nós não temos nada agora a sugerir, que seria uma coisa muito estruturada.  
2280

2281  
2282 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – Mas a recomendação da CTAJ é boa, nesse  
2283 sentido.  
2284

2285

51

2286 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ) – Já está  
2287 registrada essa recomendação de que o... A senhora falou alguma coisa ICMBio,  
2288 veja o melhor o termo, como se pode ser considerada a resolução Conama 428.  
2289  
2290  
2291 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2292 Estado de São Paulo) – O estado de São Paulo também pretende apresentar  
2293 uma emenda em Plenário para melhorar essa redação, porque temos muito  
2294 problema lá.  
2295  
2296  
2297 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ) – Vamos  
2298 adiante. Nós estávamos no parágrafo 1º. "§1º Além das atividades previstas neste  
2299 artigo, poderão também ser consideradas de baixo impacto ambiental, quando  
2300 assim avaliados pelo órgão ambiental competente, obras realizadas fora dos  
2301 limites do sítio aeroportuário, desde que vinculadas à infraestrutura aeroportuária.  
2302 §2º Os empreendimentos e atividades referidos no caput deste artigo ficam  
2303 sujeitos ao licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado, nos  
2304 termos das leis e normas vigentes. §3º Para o licenciamento ambiental de novos  
2305 aeroportos regionais que não sejam considerados de baixo impacto ambiental  
2306 deverão ser adotados estudos ambientais atendendo aos termos de referência,  
2307 que poderão ser adequados e consolidados pelo órgão ambiental competente em  
2308 conjunto com o requerente, com base no Anexo I desta Resolução, podendo  
2309 incluir ou excluir exigências, em função das especificidades do aeroporto regional,  
2310 das peculiaridades locais, dos estudos existentes e da legislação pertinente,  
2311 desde que justificadas. §4º O órgão ambiental licenciador deverá considerar  
2312 também o porte dos aeroportos regionais para fins de enquadramento quanto ao  
2313 grau de impacto ambiental". Em discussão.  
2314  
2315  
2316 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Eu tenho uma sugestão dentro  
2317 daquilo que o Ubergue falou de estrutura. Na verdade, o parágrafo 3º está falando  
2318 de outro tipo de aeroporto, que não é o de baixo impacto ambiental. Eu acho que  
2319 seria interessante colocar isso como artigo, até para especificar melhor na norma.  
2320  
2321  
2322 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ) –  
2323 Perfeitamente. Eu tenho uma sugestão de retirar ou excluir o parágrafo 4º. Nós  
2324 estávamos falando de aeroportos regionais baseados em critérios que não de  
2325 porte e foi colocado o critério de porte no parágrafo 4º, que critério de porte acaba  
2326 com a Resolução. É melhor nós paramos de discutir a Resolução aqui porque é  
2327 uma coisa que cabe tudo. Eu não estou nem dizendo qual é o critério de porte. Ela  
2328 volta completamente a ser subjetiva. Então, é melhor nós irmos para casa e  
2329 desculpar por vocês terem vindo de suas cidades para discutir isso aqui.  
2330

52

2376  
2377  
2378 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2379 Estado de São Paulo) – Mas a exclusão dela afetaria alguma coisa?  
2380  
2381  
2382 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Afeta.  
2383  
2384  
2385 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
2386 Ela afeta porque não vai usar o padrão do EAD, vai ficar aberto de novo.  
2387  
2388  
2389 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Na verdade, se nós retiramos  
2390 isso aqui tiramos toda a estrutura da norma, você retira a essência da norma, que  
2391 define três casos de aeroporto. Aqui você retira um caso, que é exatamente do  
2392 anexo I, e salvo engano é a única ocasião da norma que faz menção ao anexo I,  
2393 ou seja, aqui tem de ficar, não há como sair. Concorde com Lyssandro que você  
2394 pode adequar uma ou outra coisa ali, em relação por mais que. Para mim  
2395 enquanto CNI seja interessante colocar ali que o requerente pode dar palpite em  
2396 termos de referência também, mas na verdade o que está estabelecido é o  
2397 seguinte, eu tenho que ter essa diferenciação desse artigo porque é ele que  
2398 estabelece que existe aeroporto de baixo impacto, existem os demais aeroportos  
2399 que seguem o anexo I. Se o objetivo aqui é padronizar e você tira isso aqui,  
2400 acabou, ou seja, nós entramos dentro daquela ideia de José Mauro. Então, o  
2401 Estado faz o que ele quiser.  
2402  
2403  
2404 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ) – E  
2405 complemento, Caroline. Independente do que está em discussão que é um  
2406 caminho ainda longo, dentro da ABEMA da revisão das Resoluções 237 e 01.  
2407 Esse caso aqui do parágrafo 3º com proposta do virar artigo, ele já uma exceção a  
2408 237. É uma forma de simplificar sem perder a responsabilidade ambiental, que é o  
2409 anexo. A anexo, se vocês perceberem é bastante estruturado, do ponto de vista  
2410 das exigências que...  
2411  
2412  
2413 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2414 Estado de São Paulo) – No Anexo nós também temos problemas porque ele se  
2415 restringe aos aspectos bióticos, não leva em consideração nenhum critério  
2416 socioambiental. Então, talvez nós possamos melhorar a redação. Por exemplo, os  
2417 ruídos na área direta de influências, ele não leva em consideração, também não  
2418 leva a realocação de populações no sítio aeroportuário.  
2419  
2420

54

2331  
2332 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Só fazendo um adentro,  
2333 aproveitando o considerando que nós tiramos. O considerando diz a necessidade  
2334 de padronização desses procedimentos. Se você está fazendo a padronização e  
2335 coloca um dispositivo, é melhor implodir a Resolução. Esse parágrafo explode.  
2336  
2337  
2338 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2339 Estado de São Paulo) – A minha sugestão também é para retirada do parágrafo  
2340 3º, porque ele não deixa claro, é extremamente vago e nós já temos regra  
2341 específica para licenciamento com auto impacto ambiental. Na verdade, ele acaba  
2342 confundindo mais, porque ele fala: "pode incluir ou excluir exigência em função  
2343 das especificidades do aeroporto regional, peculiaridades locais, estudos  
2344 existentes". Isso tudo já existe, isso é uma coisa óbvia. Ele fala também do...  
2345  
2346  
2347 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2348 Gerais) – Só acrescentando, Caroline, tem essa questão do próprio requerente  
2349 discutir quais são as exigências que ele vai cumprir com o órgão licenciador que  
2350 me parece também uma aberração aqui.  
2351  
2352  
2353 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2354 Estado de São Paulo) – Ele fala atendendo aos termos de referência, não está  
2355 fazendo alusão ao estudo de impacto ambiental. Então, ficou dúvida.  
2356  
2357  
2358 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTJAJ) –  
2359 Pessoal da Secretária de Aviação Civil.  
2360  
2361  
2362 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
2363 A nossa redação original para esse parágrafo 3º remetia à Resolução Conama nº  
2364 237 e a Conama 01.  
2365  
2366  
2367 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2368 Estado de São Paulo) – Que também problemática porque a ABEMA está  
2369 discutindo a Resolução.  
2370  
2371  
2372 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
2373 Por isso que na Câmara de Controle o pessoal sugeriu essa nova redação, focar  
2374 simplesmente no anexo I, como se fosse um EIA/RIMA sem a parte de audiência  
2375 pública.

53

2421 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Você está falando de São Paulo?  
2422  
2423  
2424 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2425 Estado de São Paulo) – Eu acredito que outros Estados também tenham esse  
2426 problema.  
2427  
2428  
2429 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2430 Estado de São Paulo) – Eu entendo que essa norma tem um sentido de ser para  
2431 todos os Estados. Então, nós temos que achar um denominador comum que  
2432 parece que foi esta intenção aqui. Eu acho que nós não podemos, concordo com o  
2433 Leonardo, nós não podemos retirar isso, nós podemos tentar melhorar e entender  
2434 e que isso não se aplica a São Paulo, nem a Minas. É do modo geral, respeitando  
2435 o que está previsto, vamos dizer, hoje está na 237 que ainda está em vigência,  
2436 que o fato dela ainda sendo discutido ainda está em vigência, mas digo dos  
2437 princípios que estão ali, do licenciamento trifásico obedecidas essas  
2438 características e o que está.  
2439  
2440  
2441 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
2442 Estado de São Paulo) – Mas população, ruído interfere em qualquer outro  
2443 Estado. Isso não é só São Paulo.  
2444  
2445  
2446 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Vamos ficar dentro disso naquilo que é  
2447 comum para todos.  
2448  
2449  
2450 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2451 Gerais) – Eu concordo com a Caroline. Mas, então, talvez, seja, o caso de  
2452 melhorar essa redação aqui, porque da forma como está, a Resolução nasce  
2453 nalmorta, porque o questionamento ao judiciário vai ser eminente, nesse caso.  
2454 Porque deixar. Cria-se um padrão, o termo de referência e ao mesmo tempo já se  
2455 dá a oportunidade no artigo da Resolução de excepcionar o padrão, ou seja,  
2456 podendo incluir ou excluir as exigências que estão no anexo I. Então, para que  
2457 anexo se o órgão vai ter lá a possibilidade de incluir. Incluir em conjunto com o  
2458 requerente. Então, eu acho...  
2459  
2460  
2461 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Essa  
2462 modificação foi feita na Câmara. Talvez, vale a pena resgatar o texto original, que  
2463 falava isso sem essa margem toda que diz o que está dito acima.  
2464  
2465

55

2466 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Eu concordo.  
2467  
2468  
2469 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2470 Gerais) – O texto original, segundo ele fazia remissão a O86.  
2471  
2472  
2473 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Eu concordo com você. É por aí.  
2474  
2475  
2476 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Nós não podemos  
2477 retornar ao termo inicial sendo que a Câmara mandou para cá um termo  
2478 modificado.  
2479  
2480  
2481 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Mas o espírito é esse.  
2482  
2483  
2484 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Eu não sei, de fato, a  
2485 redação do parágrafo 3º tem que ser refletida. Agora, a existência no dispositivo  
2486 que remeta para um procedimento dentro daquilo que o Leonardo falou, aquilo  
2487 que não é um procedimento de baixo impacto, eu acho que tem que ter, fica claro,  
2488 eu acho que dá mais força para Resolução. Que foi isso que você falou. Nós  
2489 estamos regulamentando o que é de baixo impacto, tudo bem. Mas o que não for  
2490 de baixo impacto, qual procedimento vai ser utilizado? Então, eu acho essa  
2491 herança nós temos que deixar aqui, em que pese a redação propriamente dita  
2492 possa sim ter algum...  
2493  
2494  
2495 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Então, Ubergue.  
2496 Nós estaríamos revogando no caso de aeroporto regionais as outras resoluções.  
2497 Seriam tratados só o anexo I. No que se tratava o aeroporto regional. No de  
2498 grande porte.  
2499  
2500  
2501 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Mas qual é o objeto da  
2502 resolução. É o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais. Aeroportos  
2503 regionais. Aí estamos criando dentro dos novos aeroportos regionais dois  
2504 procedimentos, duas pegadas. Um para baixo impacto e a outra que seria isso  
2505 que não teria que ser parágrafo, um sim um artigo. Primeiro, nós falamos tudo do  
2506 baixo impacto, no final, um outro artigo falando aquilo que não é baixo impacto. E  
2507 aí precisa ser escolhido qual procedimento que você vai utilizar, para aquele que  
2508 não for baixo impacto. E o procedimento que ele eles utilizaram foi esse que está  
2509 no anexo I.  
2510

56

2556 jurídico, da norma, é que nós estamos falando o tempo inteiro em baixo impacto,  
2557 mas em momento algum nós estamos fazendo a distinção do que é significativo  
2558 impacto. Que essa expressão se gera uma série de repercussões. Tanto quanto a  
2559 exigência de EIA/RIMA, e há uma previsão constitucional quanto até mesmo a  
2560 exigência de compensação ambiental. Então, a primeira questão para reflexão é o  
2561 seguinte, o que é baixo? O que não é baixo impacto é necessariamente  
2562 significativo ou nós temos alguma ponderação ou graduação nisso aí? Então, é a  
2563 primeira pergunta. Isso não está claro e isso é uma questão até para refletirmos  
2564 mesmo. Eu nem tenho a resposta para isso. Ou seria melhor no lugar de baixo  
2565 impacto nós falarmos não é significativo impacto os empreendimentos listados no  
2566 artigo, voltando ao caput do Art. 3º. O que o empreendedor precisa é excluir o  
2567 significativo para ele sair, para ele ficar liberado do EIA/RIMA. Essa é a principal  
2568 preocupação. Quando falamos baixo não significa que o que não está ali seja  
2569 necessariamente incluído no EIA/RIMA que não possa ter um estudo  
2570 intermediário. Nós vamos enfrentar, inclusive, uma discussão constitucional com  
2571 relação a isso. Então, só para refletir para alerta...

2572  
2573  
2574 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Na verdade, enfim, eu entendo a  
2575 posição do Lyssandro. Mas, aqui nós podemos até alterar, enfim. Quando eu  
2576 tenho aqui o anexo I ela fala estudo ambiental, ela não define se é um EIA/RIMA.  
2577 Eu concordo contigo. Agora, estabelecer também que tudo aquilo que não for de  
2578 baixo impacto automaticamente cause significativo impacto é técnico. Isso eu não  
2579 tenho competência para estabelecer. Em Minas mesmo tem já deliberação  
2580 normativa, que eu lembro na época eu estava no COPAM, que tem porte,  
2581 potencial poluidor e etc., tem classificação de um a nove. Então, eu acho que aqui  
2582 nós não retiramos, e foi dito aqui, em momento aqui ficou a retirada da  
2583 competência constitucional dos Estados de definirem determinados parâmetros  
2584 também. Eu acho que aqui é uma padronização. Concordo contigo, que o tal de  
2585 significativo não está aqui estabelecido, mas também não vejo problema nesse  
2586 sentido, não vejo mesmo.  
2587  
2588

2589 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Na verdade, acho que os  
2590 dois estão corretos. Eu senti falta também. Porque a priori nós estamos fazendo a  
2591 regulamentação do que é baixo impacto. Em linhas gerais não tem  
2592 regulamentação do que não é baixo impacto. O que não baixo impacto vai para o  
2593 procedimento X. Eu acho que ficou um vazio que poderia ser preenchido para  
2594 dizer assim: baixo impacto esse procedimento, o que não é baixo impacto e aí  
2595 entra na ponderação que você falou, é procedimento A e o que é significativo aí  
2596 sim EIA/RIMA remete para lá. Eu também senti falta dessa clareza. Agora, eu  
2597 também acho que não está dito que aquilo que não é baixo impacto é significativo  
2598 impacto.  
2599  
2600

58

2511  
2512 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Agora, o que não  
2513 tem lógica, voltando a discussão. Nós fazemos essa ginástica ambiental e legal  
2514 para acolher o aeroporto regional e os outros aeroportos que têm impacto  
2515 ambiental do mesmo jeito ficar de fora.  
2516  
2517

2518 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Mas aí é uma questão  
2519 política. A decisão política foi no sentido de regulamentar aeroportos regionais. Os  
2520 outros aeroportos não estão na mesa e aí fica complicado nós tomarmos essa  
2521 decisão.  
2522  
2523

2524 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Se não  
2525 me engano a Andréa e a Dra. Regina podem me corrigir, a redação original ia ter  
2526 anexo I desta resolução, considerando os procedimentos definidos na Resolução  
2527 Conama 237 quando couber a Resolução Conama 01. Como está esse processo  
2528 de debate da Resolução 237 e 01, então, fizeram essa modificação. Aí ficou essa  
2529 coisa. Mas, a redação original fazia referência a 237 e 01.  
2530  
2531

2532 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Até porque são...

2533  
2534 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –  
2535 Incluiria tudo que você está falando, burocraticamente ou não, incluiria tudo que  
2536 você está falando.  
2537  
2538  
2539

2540 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Exatamente. Essa era a redação original e é o  
2541 que nós temos ainda de legislação de norma vigente. Até mudar é isso.  
2542  
2543

2544 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – O que  
2545 nós podemos fazer como CTAJ, talvez, é sugerir que as Câmaras Técnicas  
2546 enviem uma redação antiga e a nova, que foi modificada na qualidade ambiental,  
2547 nas outras Câmaras Técnicas, que nós podemos fazer o cotejo de quem é a mais  
2548 pertinente do ponto de vista legal. Porque ficamos perdido. Só tem essa  
2549 Resolução aqui. E quando nós resgatamos o texto da outra resolução, da primeira  
2550 proposta nós vemos que tinha uma pertinência em relação a essa nova redação.  
2551  
2552

2553 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2554 Gerais) – Presidente, uma questão que está passando ao largo das nossas  
2555 discussões aqui e essa é a mais grave do ponto de vista do questionamento

57



2601 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2602 Gerais) – Mas tem que ser dito.  
2603  
2604

2605 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Aqui não está dito.  
2606  
2607

2608 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Mas  
2609 aqui não é o lugar para se colocar o que é significativo também. Nós queremos  
2610 focar no que é baixo impacto.  
2611  
2612

2613 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – O que é baixo impacto é  
2614 conforme as regras. O que não baixo impacto é nos termos de anexo I que é,  
2615 talvez, a ponderação que você estava querendo. Se for significativo impacto aí os  
2616 órgãos ambientais, talvez, vão ter que dizer: aqui é significativo impacto, nem é  
2617 baixo, nem aplica se o anexo I, logo remete...  
2618  
2619

2620 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2621 Gerais) – A minha preocupação é na avaliação sistemática. Nós estamos  
2622 avançando, mas deixando algumas questões em aberto. Então, a exclusão do  
2623 baixo impacto acabou, até agora está genérica. Estamos falando unidades de  
2624 conservação, área de preservação permanente e espaço territorial protegido.  
2625 Então, pode haver uma tendência, dependente da aprovação lá, do inciso I, de  
2626 que o baixo impacto seja na prática mínimo. Estou falando em número de  
2627 aeroportos regionais. Eles vão enfrentar na prática uma discussão em tomo de  
2628 quais os estudos que serão exigidos. E aí nós vamos discutir mais uma vez se eu  
2629 tenho lá na Resolução 01 que aeroportos e para aeroportos exige estudos de  
2630 impactos ambientais e relatório de impacto ao meio ambiente, para sair dessa  
2631 regra nós tínhamos que ter uma exceção bem clara de que esses aeroportos não  
2632 geram significativo impacto. Então, essa regra me parece para intenção do cliente  
2633 tinha que ficar bem clara aqui. Vocês vão ter o mesmo problema, vai haver uma  
2634 judicialização em massa para discutir isso aqui. Eu te falo que em Minas essa  
2635 questão não é resolvida.  
2636  
2637

2638 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Posso só fazer uma pergunta?  
2639 No anexo I quando vocês definem, porque eu vi aqui que é longa a lista do anexo  
2640 I. Esse é o padrão e procedimento para grandes aeroportos, para aeroportos com  
2641 significativo impacto ou não?  
2642  
2643

59

2644 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Faz  
2645 tempo que não tem um grande aeroporto. Seria algo inédito, um grande aeroporto  
2646 público ou concedido.  
2647  
2648  
2649 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
2650 Esse anexo I é basicamente o EIA/RIMA só que sem a etapa da audiência pública.  
2651 Ele é o que está traduzido aí. Então, por isso que entendemos que os novos, na  
2652 sua ampla maioria se enquadraria nisso aí e os de maior porte também.  
2653  
2654  
2655 A SRª ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Eu gostaria  
2656 de fazer um esclarecimento. Não sei se está claro para todo mundo a correlação  
2657 dos artigos com os anexos. O que é baixo impacto é o procedimento simplificado  
2658 que está no RAIS. Não está falando de licenciamento trifásico ou não. Está  
2659 falando disso. O estudo pedido. O que não é baixo impacto, que é aquele que não  
2660 implica naquelas situações vai para o anexo I que é o estudo ambiental. O que é  
2661 regularização vai para o RCA, que é o anexo III O anexo IV que é o PBA, se  
2662 relaciona com o RAIS. Está claro isso? Então, não está dito o que é significativo,  
2663 mas está dito por exclusão que aquilo que não é baixo impacto vai para o anexo I.  
2664  
2665  
2666 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
2667 Gerais) – Independentemente de ser significativo?  
2668  
2669  
2670 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).  
2671  
2672  
2673 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – E pode ser  
2674 flexibilizado por aquele artigo? Poder ser incluído ou excluído, qualquer coisa.  
2675  
2676  
2677 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Eu  
2678 também entendi. Está lá na Constituição o significativo e até hoje ninguém  
2679 explicou o que é significativo. Aqui nós não vamos conseguir. Nós estamos  
2680 tentando resolver um problema para aeroportos regionais.  
2681  
2682  
2683 A SRª ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Quando o  
2684 parágrafo 3º remeta aos casos da 237 e da 01 dava um parâmetro de como  
2685 proceder.  
2686  
2687

60

2733 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Tem mais um ponto,  
2734 presidente, no inciso I, do § 4º, a redação que está posta é como se tivéssemos  
2735 falando apenas da LP, que fala em caso de deferimento ou motivação...  
2736  
2737  
2738 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Ainda  
2739 não temos esse. Agora, eu questiono aos colegas, no caput, ele diz assim: Deverá  
2740 respeitar os termos e os prazos a seguir definidos. Então, nós consideramos o §  
2741 1º como os termos e o § 2º como os prazos? Que diz a seguir definidos, ele entra  
2742 logo com o processo de licenciamento. Os termos, é o § 1º e o prazo é § 2º, é  
2743 isso?  
2744  
2745  
2746 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Eu também estou com outra  
2747 dúvida, e, aí, técnica, qual seria essa diferença do RAS para o estudo preliminar  
2748 contendo no mínimo uma série de características, que já estão lá no RAS?  
2749  
2750  
2751 A SRª. ANDRÉIA REGINA FONTANA (SAC/PR) – O estudo preliminar é um  
2752 estudo de engenharia, e, ele define localização, posicionamento das  
2753 infraestruturas, pátio, pista, terminais, tudo dentro do sítio aeroportuário. E o RAS  
2754 é um relatório ambiental simplificado, é um estudo ambiental. Então, um é projeto  
2755 de engenharia e o outro é estudo ambiental.  
2756  
2757  
2758 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Muito  
2759 bem. Sobe, aí, João, por favor, para o § 2º. Pois é. Aí, volta ao § 4º, e fala de  
2760 manifestar-se-á com base em parecer técnico. Não sei se é melhor o caput ficar  
2761 só com... Deverá... Do que dizer termos e os prazos a seguir definidos... Disposto  
2762 nesse, é só nesse artigo?  
2763  
2764  
2765 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).  
2766  
2767  
2768 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Em vez  
2769 desse caput, e, aí, a transformarmos em artigo o parágrafo 1º, 2º, e, etc. Porque  
2770 se colocarmos respeitar o disposto nesse artigo, quer dizer que não vamos  
2771 respeitar o resto dos incisos?  
2772  
2773  
2774 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Ou então só os termos a  
2775 seguir definidos.  
2776  
2777

62

2688 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Feito  
2689 esses registros. Nós estamos na fase, Eu vou encaminhar essa votação e depois  
2690 nós voltamos ao tema, se for o caso. É a transformação de parágrafo 3º em Art. 3º  
2691 e a exclusão o parágrafo 4º. Se ninguém discorda, nós prosseguimos. E  
2692 prosseguiremos à tarde. São 12h30. 14h30? Senhores? Ok Muito obrigado, então.  
2693  
2694  
2695  
2696 (Intervalo para o almoço)  
2697  
2698  
2699 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Vamos  
2700 prosseguir à nossa análise. Diz o Art. 4º - O licenciamento ambiental de  
2701 aeroportos regionais de baixo impacto de que trata o Art. 3º deverá respeitar os  
2702 termos e os prazos a seguir definidos. § 1º - O processo de licenciamento  
2703 ambiental deverá ser instruído com: 1 - Estudo preliminar, contendo no mínimo a  
2704 localização, descrição e plantas da situação existente e das atividades a serem  
2705 executadas, bem como a respectiva anotação de responsabilidade técnica. Inciso  
2706 II - Relatório Ambiental Simplificado – RAS, e Plano de Controle Ambiental – PCA,  
2707 elaborado em conformidade com os anexos II e IV desta Resolução. Inciso III –  
2708 Documentos, autorizações e outorgas, legalmente exigíveis conforme o caso, por  
2709 força de normas federais, estaduais e municipais, inclusive urbanísticas. Inciso IV –  
2710 Requerimento de autorização de supressão de vegetação, quando couber. Inciso  
2711 V – Manifestação da Prefeitura Municipal, quanto ao uso e ocupação do solo.  
2712 Alguma consideração?  
2713  
2714  
2715 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Na verdade, são questões  
2716 técnicas, no inciso II, como já citamos RAS e PCA anteriormente, não precisa  
2717 colocar de novo. Nós podemos utilizar só a sigla. E o inciso V, ao invés de  
2718 manifestação da prefeitura, é sugerido o órgão municipal competente.  
2719  
2720  
2721 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – No  
2722 inciso V? Municipal competente. Qual foi a outra, Ubergue?  
2723  
2724  
2725 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Deixar só RAS e PCA,  
2726 porque já foram citados acima.  
2727  
2728  
2729 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Só a  
2730 sigla.  
2731  
2732

61

2778 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Dá no  
2779 mesmo. Nós estamos dizendo é o rito dele. Tem que ser instruído de tal forma,  
2780 observado tal prazo, e, aí, vem o terceiro. É o rito do processo.  
2781  
2782  
2783 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Porque nós não retiramos,  
2784 então, o prazo e fazemos um dispositivo específico de prazo. § 2º e 3º são os dois  
2785 únicos que tratam de prazo, o resto trata só do procedimento. O § 4º, enfim, pode  
2786 até deixar aqui, mas, em minha opinião, ele é absolutamente inócuo e irrelevante,  
2787 isso é meio que o óbvio. Mas, ficaria, então, a sugestão, o Art. 4º, o licenciamento  
2788 ambiental deve ser instruído com e manifestar-se-á com base em parecer técnico  
2789 que contenha, e um Art. 5º, o prazo de análise seria tal. Fica a sugestão.  
2790  
2791  
2792 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Eu  
2793 prefiro que nós transformemos, sugerindo evidentemente, esses parágrafos em  
2794 artigos. E o § 1º, nós diríamos: O processo de licenciamento ambiental de  
2795 aeroportos regionais de baixo impacto será instruído com, aí, o § 2º já tem isso. O  
2796 prazo de análise do processo de licenciamento dos aeroportos regionais de baixo  
2797 impacto a contar, aí, vem, a contagem prevista no § 2º. Teríamos que mudar só,  
2798 aí, o órgão ambiental manifestar-se-á com base em parecer técnico... Tem 5º?  
2799 Não. E, aí, só renumeraríamos, para não ter esse Art. 4º meio sem sentido.  
2800 Processo de licenciamento ambiental de aeroportos regionais de baixo impacto  
2801 deverá ser com, aí, transforma em parágrafo. Alguma objeção? Seguimos adiante.  
2802 Nós renumeramos os artigos. E revoga o caput do 4º. Vamos embaixo. Vira artigo  
2803 aí também. Artigo e artigo.  
2804  
2805  
2806 O SR. UBERGUE RIBEIRO JUNIOR (Casa Civil) – Esse aí pode ser parágrafo,  
2807 não? Isso vira um § único. Aquele lá muda o § 2º pelo caput. Previsto no caput.  
2808 Está vendo o § 2º? Isso.  
2809  
2810  
2811 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Anamma Nacional) – Deixa-me fazer uma  
2812 pergunta, qual a praticidade de se colocar prazo lá de 180, sem nenhuma sanção  
2813 se não cumprir o prazo? Estabelecemos prazo e não cumpre...  
2814  
2815  
2816 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Isso é uma  
2817 longa discussão. Então, só dando um histórico, porque essa também é uma  
2818 discussão daquelas eternas dentro do Conama. O pensamento tradicional que tem  
2819 prevalecido é de que é melhor dar um prazo para o órgão ambiental, isso é  
2820 melhor, tanto para o órgão, quanto o empreendedor, porque vira uma referência, e  
2821 em cima dessa referência, você tem um parâmetro, e, aí, você pode, o

63

2822 empreendedor ou órgão, eles têm como agir dentro daquele parâmetro. Agora, é  
2823 evidente que não tem descumprimento...  
2824  
2825

2826 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional)** – Mas agindo em que  
2827 sentido? Não tem nenhuma sanção, não tem nem advertência.  
2828  
2829

2830 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Eu  
2831 posso te garantir que tem mais ou menos uns 3500 promotores de justiça,  
2832 procuradores da república preocupados com esse prazo que nós vamos dar. Nós  
2833 colocamos esses prazos também nas portarias, chamadas portarias  
2834 desenvolvidas, que eram dos órgãos ambientais ou os órgãos que não sejam  
2835 ambientais, que estão envolvidos no processo de licenciamento recentemente,  
2836 desde 2012 para cá, 2011 para cá, que nós temos feito as portarias dos órgãos  
2837 envolvidos, e todos contêm prazo, só que como nós não podemos colocar sanção,  
2838 porque isso já é um parâmetro, pelo menos, para fins de que não fique aberto.  
2839 Antigamente, não tínhamos prazo nenhum, então, nós tínhamos licenciamentos  
2840 ambientais que diziam: A culpa do IBAMA, vamos ver, era de um órgão ambiental  
2841 estadual, era do IPHAN, era da FUNAI, era do INCRA, era de alguém, mas não  
2842 era do IBAMA. Era do empreendedor. Então, nós fomos estruturando isso,  
2843 colocando prazos e etc. E, isso tem melhorado sensivelmente o tempo de  
2844 resposta da administração em termos de licenciamento.  
2845  
2846

2847 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional)** – Efeito psicológico da  
2848 Norma.  
2849  
2850

2851 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** –  
2852 Psicológico em termos. Sabe a história do prazo razoável de tempo para a  
2853 administração resolver um processo administrativo? É mais ou menos isso, esse é  
2854 um prazo razoável de tempo.  
2855  
2856

2857 **A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do**  
2858 **Estado de São Paulo)** – Eu só queria voltar à questão de § 3º do Art. 3º, nós  
2859 transformamos em um artigo, mas acabamos não discutindo como ficaria a  
2860 redação dele. Nós transformamos o parágrafo... Esse, daí, transformamos em um  
2861 novo artigo.  
2862  
2863

2864 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Se me permite, eu só  
2865 sugeria, porque eu acho que primeiro, nós temos que falar dos que são de baixo  
2866 impacto. Eu acho que esse artigo deveria ser excluído daí e levar para esse

64

2867 próximo que nós vamos criar. E, seria, agora, não vou lembrar-me, me perdi, mas  
2868 não aí, mas em baixo. Nós vamos falar dos que não são considerados de baixo  
2869 impacto, após todos os dispositivos de baixo impacto. Aí, eu sugiro nós tiramos  
2870 daí, e trazer para esse agora que nós vamos examinar. Eu não sei se eu fui claro.  
2871  
2872

2873 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Mudar  
2874 de endereço.  
2875  
2876

2877 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Tira daí e puxa lá para  
2878 baixo. Antes do quinto. O lugar dele é aí.  
2879  
2880

2881 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – Chamou-me outra atenção aqui  
2882 também, que quando nós falamos de prazo, está lá elencado nos incisos I a V.  
2883 Então, nós temos que alterar isso do artigo anterior, do artigo X, enfim.  
2884  
2885

2886 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – No §  
2887 único. No caput do artigo. Tem que identificar que é artigo, vai virar artigos. Os  
2888 artigos tal a tal. Inciso I a V do artigo tal, porque eles continuaram incisos.  
2889  
2890

2891 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Se me permite entrar no  
2892 novo, o inciso I, nós já temos esse inciso I e II ou não?  
2893  
2894

2895 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Ainda  
2896 não. Então, aí, no artigo que nós não sabemos o número ainda, no licenciamento  
2897 ambiental de aeroportos regionais de baixo impacto, o órgão ambiental manifestar-  
2898 se-á com base em parecer técnico que contenha: inciso I - em caso de  
2899 deferimento, a motivação da conclusão pela viabilidade ambiental das atividades  
2900 pretendidas, a partir da documentação que houver instruído o processo, bem  
2901 como as condicionantes para a sua implementação que deverão constar da  
2902 respectiva licença. E, inciso II - em caso de indeferimento, a exposição das razões  
2903 que fundamentaram a decisão.  
2904  
2905

2906 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Na verdade, o meu  
2907 questionamento é mais uma dúvida, porque eu lendo esse dispositivo, eu fiquei  
2908 com a sensação que faltou fôlego para terminar de falar do procedimento. Porque  
2909 quando nós dizemos que no licenciamento vai se manifestar com parecer técnico  
2910 que contenha caso deferimento, conclusão pela viabilidade ambiental. Conclusão  
2911 pela viabilidade ambiental é matéria de LP. E, aí, acabou o procedimento, e cadê

65



2912 os dispositivos que falam da LI, os dispositivos que falam da LO? A impressão que  
2913 eu tenho é que faltou terminar de disciplinar o restante do procedimento, o que  
2914 pese isso não tenha nenhuma ilegalidade, é só uma questão que talvez o ideal, já  
2915 que nós estamos falando de um procedimento específico para baixo impacto, é  
2916 deixar claro quais seriam os outros dispositivos, as outras licenças, porque o que  
2917 esse inciso I está dizendo, está fazendo referência é apenas LP, que é a  
2918 viabilidade ambiental.  
2919  
2920

2921 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – Dentro do mesmo dispositivo,  
2922 eu, particularmente tenho um problema, a partir da documentação que houver  
2923 instruído o processo, bem como as condicionantes para a sua implementação,  
2924 quando for o caso, que deverão constar da respectiva licença, porque aqui eu  
2925 estou condicionando, estou estabelecendo que toda e qualquer deferimento tem  
2926 que ter condicionante, quando não é o caso. Nem sempre eu vou precisar disso.  
2927  
2928

2929 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Em que pese essa  
2930 observação que eu estou fazendo, é mais para reflexão, porque nós não vamos  
2931 conseguir resolver esse problema agora. Isso é puro mérito.  
2932  
2933

2934 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas**  
2935 **Gerais)** – Eu externo a minha opinião aqui, até é uma manifestação do Leonardo  
2936 Estrela, de que o dispositivo, para mim, é inócuo. Ou se fala tudo sobre  
2937 procedimento ou parece-me absolutamente desnecessário esse parágrafo aqui,  
2938 novo artigo aqui. Isso é consequência natural do licenciamento em regra geral, é  
2939 decisão com fundamento. Na verdade, isso não é nem do licenciamento, toda  
2940 decisão administrativa tem que ser fundamentada e todo indeferimento tem que  
2941 ser fundamentado. Eu não vejo porque inflar a Norma, com esse dispositivo aqui.  
2942  
2943

2944 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Presidente, parece-me  
2945 um pouco confuso e a confusão pode ser minha. O órgão vai se manifestar com  
2946 base em um parecer técnico pré-existente ao pronunciamento. E, com base nesse  
2947 parecer é que vai dar a motivação? Quer dizer, e se ele tiver uma decisão  
2948 contrária ao parecer, porque ele pode ter uma decisão contrária ao parecer, quer  
2949 dizer, a decisão, a motivação que ele vai dar, seja do pro, ou seja contra, ali está  
2950 a motivação, a disposição das razões, a mesma coisa. Expor as razões e motivar  
2951 o fundamental é a mesma coisa, ele não vai fundamentar com base no parecer,  
2952 ele vai movimentar a decisão dele. Acho que, ali, talvez aquele com base em  
2953 parecer técnico, por qual parecer técnico, contenha a motivação. Está meio  
2954 confuso ali, eu fiquei confuso.  
2955  
2956

66

2957 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Talvez,  
2958 fazendo uma conclusão do que os senhores estão debatendo, bastaria o caput do  
2959 artigo dizendo que o órgão ambiental manifestar-se-á com base em parecer  
2960 técnico, porque fundamentação vai ter que ter, motivação vai ter que ter. Tudo ele  
2961 vai ter que ter para deferir ou indeferir.  
2962  
2963

2964 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas**  
2965 **Gerais)** – Nós não precisamos de uma resolução de falar que a decisão  
2966 administrativa tem que ser fundamentada, e colocar em parecer técnico, dar mais  
2967 uma válvula para dizer: então, o órgão não pode decidir contrariamente ao  
2968 parecer, quando ele pode.  
2969  
2970

2971 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – O meu entendimento não é  
2972 esse, o parecer técnico é o parecer da Administração Pública. E esse parecer da  
2973 Administração Pública vai conter a decisão pelo deferimento ou indeferimento  
2974 junto com a motivação.  
2975  
2976

2977 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Eu estou com o  
2978 Lyssandro, o parecer é o parecer de um técnico, porque ele não é a decisão, a  
2979 decisão é do superintendente do órgão.  
2980  
2981

2982 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas**  
2983 **Gerais)** – Ele pode contrariar o parecer técnico, ele assume esse ônus, em Minas,  
2984 por exemplo, o órgão é colegiado.  
2985  
2986

2987 **A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do**  
2988 **Estado de São Paulo)** – Então, porque não tirar? Nós estamos criando  
2989 discussões aqui...  
2990  
2991

2992 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Do jeito que ele está aqui,  
2993 acho que vai criar mais confusão do que facilitar, porque vamos lá, o parecer, pela  
2994 viabilidade ambiental...  
2995  
2996

2997 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Eu gostaria  
2998 de retomar ao que estava na proposta inicial, aqui tinha todo um artigo que falava,  
2999 o Art. 4º falava: O licenciamento ambiental de baixo impacto de que trata o Art. 3º,  
3000 será integrado pelas etapas de LI e LO, e deverá respeitar os termos e prazos a  
3001 seguir definidos. Aí, começa a dizer: O requerimento da licença de instalação deve

67

3002 ser instruído com, aí, diz uma série de requisitos, aí, depois diz o prazo para  
3003 análise da LI será de tantos dias, o órgão ambiental manifestar-se-á quanto ao  
3004 pedido referido no caput, com base em parecer técnico que contenha, aí, tem  
3005 incisos que falam sobre isso, e continua depois. Então, tinha uma questão aqui,  
3006 uma lógica que na hora que sai LI e LO, fica um Art. 5º, que fica esvaziado, sendo  
3007 que o quarto não nos deu nenhuma referência.  
3008

3009 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Escutando agora o que  
3010 você que, parece que a proposta original fazia muito mais sentido do que essa  
3011 aqui. Até porque se falar em simplificação no procedimento, necessariamente  
3012 você vai matar uma licença, você vai ter uma LP, uma LI juntas, e depois, você vai  
3013 ter uma LO. A partir do momento que se tira e deixa dessa maneira, qual é a  
3014 segurança que o órgão vai ter para fazer LP e LI junta, e uma LO depois? Alguém  
3015 pode querer dizer o seguinte: É um procedimento simplificado, mas eu vou querer  
3016 LP, LI e LO.  
3017  
3018

3019 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Está dito  
3020 mais para frente, que pode ser em um ou em quatro, isso está dito em outro artigo  
3021 mais para frente. Em um artigo mais para frente, que nós já achamos qual, está  
3022 dito que pode ser dada em um único ato atestado a viabilidade ambiental,  
3023 características de instalação e de operação em um único ato. Então, esta foi a  
3024 lógica utilizada pela CTCA para retirar LI e LO, como estava colocada  
3025 anteriormente.  
3026

3027 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Mas eu  
3028 acho que terem retirado isso não ajudou em nada aquele outro, o lá adiante.  
3029 Porque o lá adiante seria exatamente isso, ao ser avaliado e se entendesse que  
3030 as circunstâncias específicas poderiam ser dadas em apenas uma, um ato, é uma  
3031 exceção à regra, que era a redação original.  
3032  
3033

3034 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Ou seja, ao invés de você  
3035 ter duas, você teria uma, não prejudicaria em nada o entendimento da Norma.  
3036 Deixando desse jeito, parece que você tem LP, LI e LO, mas pode reunir todas em  
3037 uma só, fica até pior. Você sai de três licenças para uma só.  
3038  
3039

3040 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Eu  
3041 queria levantar uma questão aqui, que eu sei que em dado momento pretérito, eu  
3042 falei da questão do pedido de vista, e tenho que, mas eu estou vendo que nós  
3043 estamos mudando muito a estrutura da Resolução, e eu temo que nós acabemos  
3044 não alcançando o que se pretende com a feitura dessa Resolução. E nós temos,  
3045  
3046

68

3092 origem, para eles refazerem a redação, posso usar a palavra? Do Frankenstein que  
3093 isso se tomou, desculpe, mas a competência redacional é nossa, não é deles,  
3094 somos nós que temos que fazer a redação final. Então, nós não podemos abrir  
3095 mão disso, até porque, desculpe, eu acho que não tem a competência que nós  
3096 temos para fazer uma redação técnica normativa.  
3097  
3098

3099 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Eu  
3100 concordo em parte com você.  
3101  
3102

3103 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Então, pela experiência  
3104 que eu tenho de Plenário, por mais esforço que nós façamos, quando chegar lá,  
3105 eles vão ter as mesmas perplexidades que nós estamos tendo aqui, que não está  
3106 conseguindo andar, é possível que alguém justifique um pedido de vista e o  
3107 Plenário aprove o pedido de vista, porque pode aprovar. Se o Plenário aprovar o  
3108 pedido de vista, com muita sorte, a matéria entra na próxima Reunião Ordinária, e,  
3109 olhe lá. Então, não tem urgência nenhuma, morreu a urgência. Esses pontos  
3110 como, por exemplo, que eu acho muito importante, a obra de ampliação,  
3111 modernização e etc. tem que ser discutida ao vivo com as duas Câmaras. Então,  
3112 eu acho que cabe uma reunião conjunta da nossa Câmara com a Câmara  
3113 Técnica, para poder haver uma discussão.  
3114  
3115

3116 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Aí, eu  
3117 vou concordar plenamente com vossa excelência.  
3118  
3119

3120 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – A última situação  
3121 essa Câmara viveu, a presidência não era sua, de uma reunião conjunta, foi um  
3122 caos, mas é que não foi uma reunião conjunta, as duas Câmaras Técnicas  
3123 estavam presentes, os dois presidentes presentes, ninguém nunca tinha ouvido  
3124 um texto da matéria, e, aí, uma Câmara Técnica discutiu e a jurídica ficou olhando,  
3125 quando a jurídica foi discutir, os outros deram palpite, aí o pau quebrou, igual o  
3126 final do jogo de ontem, e, aí, foi um problema traumático. Agora, não, a outra  
3127 Câmara Técnica já trabalhou muito, e, nós estamos trabalhando aqui. Agora,  
3128 presidente, nós estamos em uma situação em que o daqui tem que ir para lá, o de  
3129 lá tem que vim para cá. E se dez pessoas estão aqui encontrando, 15, estão  
3130 encontrando dificuldades, os 100 vão encontrar muito mais, isso é tarefa para uma  
3131 pessoa, eventualmente com mais dois ou três ajudando. A minha sugestão é a  
3132 seguinte, o presidente, por ser Ministério de Meio Ambiente, pode vista da matéria,  
3133 e até a próxima reunião, ele se assessora do Ministério do Meio Ambiente, da  
3134 Secretária, um de cada, um de lá, dois de cá, dois de lá, redigem uma coisa, e,  
3135 nós, na próxima semana, nós vamos perder uma semana e vamos ganhar alguns  
3136 meses, na próxima semana, somos convocados, já fica convocado desde já, para

70

3047 no entendimento, a questão de devolver a matéria competente com recomendações  
3048 de modificações jurídicas que impliquem em alterações de mérito ou a pedido  
3049 formal do presidente da Câmara Técnica de origem. Nós podemos devolver a  
3050 matéria à Câmara Técnica. Foi só uma Câmara, foi uma reunião conjunta, das  
3051 Câmaras? Foi só uma Câmara. Com diferentes participantes. Eu, mesmo tendo  
3052 feito a afirmação pela manhã da questão de ver com reservas, atenção, da  
3053 devolução de termo Câmara Técnica, eu penso que se houver espaço dos  
3054 proponentes em tentar melhorar isso novamente dentro do contexto da Câmara  
3055 Técnica, e questiono a nossa área técnica, a Doutora Regina, a Andréa, se ainda  
3056 é possível nós tentarmos retomar uma redação mais consistente na Câmara  
3057 Técnica, por sugestão nossa, se isso ainda possível, tendo em vista o  
3058 compromisso de político e etc. e tal.  
3059

3060 **O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR)** –  
3061 O nosso entendimento está bem parecido com o seu, já que nós tivemos tanta  
3062 alteração na Câmara Técnica, e até essas duas reuniões com participantes  
3063 diferentes também não contribuiu muito para nós termos um texto mais conciso, e,  
3064 nós concordamos, entendemos que realmente deveríamos voltar e tratar de uma  
3065 discussão, tentar organizar melhor a Resolução no âmbito da Câmara Técnica.  
3066  
3067

3068 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – O Ministério recebeu essa proposta de  
3069 redução da SAC e tem apoiado mais com o objetivo de, não é simplificar, de  
3070 reduzir insegurança jurídica na implantação dos aeroportos regionais. Esse é o  
3071 objetivo, de minimizar a insegurança jurídica, uma vez que cada Estado trabalha.  
3072 Então, essa era a ideia. E, eu, sinceramente concordo que essa versão que está  
3073 aqui, ela foi tão modificada que realmente ela aumenta a insegurança jurídica em  
3074 muito. Então, o objetivo da Resolução fica prejudicada. Eu acho seria muito bom  
3075 que nós tivéssemos um tempo para retomar, porque senão não tem sentido levar  
3076 isso para frente. É opinião aqui do Ministério parceiro com a SAC, e que nós  
3077 entendemos a importância para o Governo, de aprovar isso, para o Governo não,  
3078 para o País, porque isso não é uma proposta de Governo, isso é uma proposta  
3079 para o País. Agora, nesse nível é muito complicado, eu acho que nós não vamos  
3080 conseguir.  
3081  
3082

3083 **O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** – Eu considero essa  
3084 matéria muito importante. Parece que o Governo está com urgência. Eu não  
3085 considero nem matéria de Governo, eu considero isso um assunto de Estado.  
3086 Aquela exposição que vocês fizeram no começo, foi impressionante, nós  
3087 precisamos disso mesmo. Não é o Governo atual que precisa, porque não vai nem  
3088 voar, não vai nem dar tempo, é o Brasil que precisa disso, é sério. A devolução à  
3089 Câmara Técnica de origem significaria, tem algum ponto controverso, que nós  
3090 precisamos que eles se manifestem. Nós devolvemos à Câmara Técnica de  
3091

69

3137 uma reunião, para receber o novo texto trazido pelo relator, e, aí, relator é  
3138 importante, porque relator sabe por que propôs isso, sabe por que propôs aquilo, e  
3139 o relator pode até ouvir informalmente a outra Câmara, e já colocar ou não  
3140 colocar, isso ou aquilo. Se for o caso, eu estou falando já meio uma loucura, em  
3141 um dia faz a nossa reunião, para nós aprovamos o nosso texto. No dia seguinte  
3142 faz a reunião conjunta, para que nós passamos cobrir a parte técnica que tenha  
3143 sido emendada, então, em dois dias fazemos uma reunião. Ouvindo uma proposta  
3144 do relator, e, no dia seguinte, faz uma reunião conjunta para legitimar aquilo que a  
3145 área técnica, que nós teremos entrado indevidamente. Em vez de o Plenário ser  
3146 dia 25, não seria, porque 24 e 25, seria a nossa reunião, provavelmente, o  
3147 Plenário seria no começo do mês. Perdia uma semana, mas nós chegaríamos ao  
3148 Plenário com alguma coisa palatável. Como nós estamos nós vamos cair para  
3149 Reunião Ordinária e não vai ser aprovado na Reunião Ordinária, isso vai esticar e  
3150 o avião não vai ter onde pousar.  
3151  
3152

3153 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional)** – Igual eu disse no  
3154 começo, eu tenho a preocupação com essas coisas que são feitas com a ânsia de  
3155 todos de querer que o negócio saia rápido, sair mal feito. É latente que para  
3156 corrigir isso aí vai ter que entrar no mérito, que não é nossa responsabilidade,  
3157 estamos tentando de todas as formas não entrar no mérito, mas não tem como.  
3158 Então, eu não vejo alternativa a não ser enviar para lá, mas talvez se fazer nessa  
3159 pressa toda, não vai sair um trabalho bem feito. Eu faço parte de algumas outras  
3160 Câmaras Técnicas que discutem isso, eu também sou secretário de Meio  
3161 Ambiente lá de Aparecida. Então, eu estou me vendo até na hora de licenciar, a  
3162 dificuldade que vai ser, que pelo jeito, tirando todo o grande impacto, o município  
3163 provavelmente é quem vai licenciar isso. Então talvez, nós fazemos, diminuir essa  
3164 velocidade, mas para alguma coisa sair com eficiência é muito melhor. Qual a  
3165 dificuldade que as Câmaras Técnicas normais têm? Porque lá ninguém assessoria  
3166 jurídica para fazer a coisa, eles vão, na discussão ambiental e na paixão do  
3167 negócio. Se conseguirmos matar aqui uma proposta de encaminhamento, fazer as  
3168 nossas considerações em todos os artigos e mandar para eles já com algum norte  
3169 jurídico da história, pode ser que lá se consiga fechar essas lacunas que estão  
3170 abertas. Mas, nós fechamos aqui e mandar pura e simplesmente para eles, para  
3171 eles renovarem que foi feito, eles não vão saber e vão mandar de volta, porque  
3172 eles não têm expertise jurídica para dar conta de fazer o negócio. Então, penso  
3173 que nós poderíamos terminar, fazer as ponderações todas que a Câmara Técnica  
3174 e Jurídica tem que fazer, e devolve para quem tem que analisar de novo, para  
3175 tentar fechar o circuito, e, nós, numa próxima reunião, demos conta de eliminar  
3176 tudo. Vamos perder um pouco de tempo, mas o projeto vai sair bem feito e todos  
3177 vão ganhar, que essas coisas que fazemos muito rápido, chega lá, podemos  
3178 perder dois, três meses na hora de aprovar, na hora do Plenário.  
3179  
3180

71

3181 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – É muito tendo em vista o que o  
3182 Fábio falou, seja qual for a decisão, o retorno para Câmara, reunião conjunta ou a  
3183 escolha de uma relatoria, seria possível já dirigir certos questionamentos dessa  
3184 Câmara? Porque não podemos negar que o processo passou por aqui, temos uma  
3185 série de dúvidas. Então, definir os pontos centrais que mereceriam ser tratados  
3186 em uma nova Resolução, por exemplo, a questão da 0186, que fala lá em  
3187 aeroporto, aqui não está claro, se dando significativo, se não é. Se o Anexo I vai  
3188 ser interpretado como contemplando toda e qualquer aeroporto que não de baixo  
3189 impacto ou somente aqueles aeroportos intermediários e os de significativo  
3190 impacto com estudo completo, ou seja, todos esses pontos, eu acho que essa  
3191 Câmara, poderia de certo modo, dar um indicativo para que a Câmara Técnica se  
3192 debruce sobre isso.  
3193  
3194

3195 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – O  
3196 problema todo é que nós recebemos, como queiram chamar, um Frankenstein,  
3197 uma resolução, uma proposta, que ela veio muito alterada da proposta original, e,  
3198 nós não tivemos esse parâmetro de onde foram as alterações, o que elas  
3199 implicaram na nova redação. Nós estamos aqui meio sem saber do histórico da  
3200 tramitação e pegamos uma coisa que nós estamos tentando resolver. Mas  
3201 estamos esbarrando na questão do mérito. Eu concordo com a questão da reunião  
3202 em conjunto, mas eu concordo também com essa parte de nós, talvez nós  
3203 progredirmos aqui, e já ser o que nós apontamos. Mas, se nós voltarmos atrás e  
3204 for pegando cada item, a não ser que coloque as suas preocupações aqui, a  
3205 Caroline coloque a dela, o Lyssandro coloque, nós sintetizamos isso, e junto com  
3206 essa revisão que nós fizemos aqui, já encaminhe para lá, para o momento da  
3207 reunião conjunta, para sabermos o que tem já para fazer o batimento. Mas  
3208 realmente, simplesmente devolver, pode ser que eles nem entendam porque está  
3209 devolvendo, e, nós podemos criar um embate entre as duas Câmaras Técnicas, e  
3210 não sair é nada. Mas, eu também não fico à vontade de nomear relator, porque eu  
3211 acho que nós não podemos avocar a responsabilidade que é de um colegiado.  
3212 Não dá para ser assim. A não ser que nós nos reuníssemos amanhã de novo, e  
3213 vamos lá, vamos fazer um texto, e propor. Não é esse o caso, porque nós não  
3214 estamos também no dia-a-dia dos técnicos das Câmaras Técnicas, responsáveis  
3215 por cada atribuição. Eu questiono, nós prosseguimos vendo aqui já, pontuando  
3216 aquilo que nós achamos importante? Já fez, pelo menos, quatro questões agora,  
3217 Leonardo. E outros, eu gostaria que quem tivesse outras questões que nós já  
3218 passamos do momento aqui, até o Art. 5º, que fossem colocando no papel, e,  
3219 então, para nós sistematizarmos isso aqui com o apoio do D-Conama, e, no  
3220 momento, se decidirmos devolver, a Câmara de lá, já ter condições de ver quais  
3221 são os pontos que estamos apontando como deficientes ou contraditórios dentro  
3222 do contexto da Resolução. Pergunto, podemos seguir com a proposta de  
3223 devolução da matéria à Câmara Técnica? Temos consenso nesse ponto?  
3224  
3225

72

3271 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Para refletir aqui sobre esse assunto, eu acho  
3272 importante isso que vocês, a devolução à Câmara Técnica e essa Resolução  
3273 conjunta. Mas, acho que nós poderíamos, com as sugestões bem claras daqui da  
3274 CTAJ, dos pontos que precisam ser revisados, nós poderíamos reunir a Câmara  
3275 Técnica primeiro, que está sob a coordenação do Ministério do Meio Ambiente,  
3276 para fazer um texto, organizar um pouco um texto à luz dessas sugestões, para  
3277 preparar a reunião conjunta com a Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos, e já  
3278 ganharíamos tempo para evitar essas questões que foram levantadas aqui, de um  
3279 fala, o outro não está sabendo. Então, é uma sugestão, se for possível no  
3280 Regimento, nós nos propomos a fazer.

3281 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Acho  
3282 que dá para fazer dentro do Regimento. Que, aí, nós estamos devolvendo para  
3283 Câmara Técnica de origem, e, a Câmara Técnica de origem faz uma nova reunião  
3284 e propõe uma nova redação, e nós fazemos, em vez de fazer uma câmara técnica  
3285 só de assuntos jurídicos, nós fazemos uma reunião conjunta das duas câmaras.  
3286  
3287  
3288  
3289

3290 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Agora, com o encaminhamento das  
3291 recomendações daqui. Todos os pontos que precisamos.  
3292  
3293

3294 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Então,  
3295 nós prosseguimos aqui a análise, vai fechando os outros pontos que ainda têm  
3296 para frente de observação, e, aí, sistematiza e vai. As coisas que você, Ubergue,  
3297 levantou, Leonardo levantou também, já passaram, então, vocês têm pegar esses  
3298 pontos de dúvida e submeter, colocar aqui para a turma de apoio do D-Conama,  
3299 para que eles registrem, e, quando for devolvida a matéria já com esse texto que  
3300 nós estamos mexendo aqui, para eles observarem.  
3301  
3302

3303 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – E, incluindo, desculpe ser insistente, as  
3304 questões que eram de mérito, mas que eu levantei aqui, porque fazem falta na  
3305 Resolução, como a questão da ampliação, o registro feito pelo Carolina, de que os  
3306 anexos não atendem a 237 e a 01. Enfim, coisas desse tipo, eu acho que todas  
3307 elas deviam constar.  
3308  
3309

3310 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Ok.  
3311 Então, registre isso também. Mande para o nosso apoio.  
3312  
3313

3314 O SR. BRUNO LUCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN) – Se for possível,  
3315 operacionalmente e regimentalmente, nessa reunião da outra Câmara Técnica, ter

74

3226 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Eu acho que é devolução  
3227 e sugestão de reunião conjunta.  
3228  
3229

3230 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional) – E com nossos  
3231 pontos já predeterminados, para eles pelo menos terem um norte de corrigir lá,  
3232 sob pena de que nós mandáremos para eles, e eles devolverem para nós, do  
3233 mesmo jeito.  
3234  
3235

3236 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Eu já participei de  
3237 algumas reuniões conjuntas, e dentro do que o que o Dr. Bruno falou, realmente  
3238 a experiência é um pouco traumática. Já tivemos reuniões conjuntas bem  
3239 complicadas já. Mas, também, abstraindo essa experiência, eu também concordo  
3240 que eu acho que nesse caso aqui, eu acho que talvez seja recomendável,  
3241 inclusive, porque estando todos reunidos, aí, sim, nós podemos falar e modificar  
3242 que nós quisemos, mérito, jurídico, ficam todos com a carta em branco para fazer  
3243 o que quiser. Inclusive, aí, sim, nós que estamos numa reunião conjunta, nós  
3244 podemos inclusive sugerir mérito, esse ponto aqui não está ruim, vamos melhorar,  
3245 eu, por exemplo, listei alguns aqui. Tem a questão da ampliação, que a Sra.  
3246 Regina falou. Tem aquele Art. 3º, inciso I, que fala lá da afetação da unidade de  
3247 conservação, que unidade de conservo é essa, está excetuando mapa, se não  
3248 está, os espaços especialmente protegidos, isso vai dar uma confusão, se deixar  
3249 do jeito que está, tem a questão do procedimento dito. Esse procedimento, da  
3250 forma como ele está posto, ele termina na LP, em caso de deferimento, a  
3251 motivação pela viabilidade ambiental. Isso é LP, mas e o resto? Não tem nada que  
3252 trate aqui do procedimento. E, já que o objetivo é fazer uma Resolução com  
3253 procedimento de licenciamento, eu acho que nós temos que ser específico, dizer  
3254 as etapas, dizer como é que vai se dar a relação, o tramite, enfim, tem que ser  
3255 mais específico. E, por fim, aquela questão do EIA/RIMA, nós estamos falando  
3256 aqui de um procedimento de baixo impacto, beleza, de baixo impacto, tem o  
3257 procedimento. Depois, nós estamos dizendo que o que não é baixo impacto, eles  
3258 se aplicam ao Anexo I, não está claro se esse Anexo I é o EIA/RIMA, não está  
3259 claro, porque, por exemplo, o que nós estávamos discutindo lá fora, eu, Lyssandro  
3260 e o Leonardo, pode ser que o Ministério Público diga: Aeroporto regional X, ele é  
3261 de significativo impacto. Aí, nós vamos dizer: Então, se aplica ao Anexo I. Sendo  
3262 que esse Anexo I não tem, por exemplo, uma audiência pública, isso é um prato  
3263 cheio para o Ministério Público questionar: nós estamos fazendo licenciamento  
3264 ambiental de um aeroporto que não é de baixo impacto, que se aplique isso ao  
3265 Anexo I, sem fazer audiência pública. Então, isso, são pontos que nós precisamos  
3266 discutir e ter uma liberdade maior para entrar no mérito. Parece-me que é uma  
3267 boa, já que conta com a concordância do pessoal da SAC, eu acho que talvez seja  
3268 mais prudente nós devolvermos com a sugestão de fazer uma reunião conjunta.  
3269  
3270

3316 algum suporte jurídico da consultoria para ajudá-los, inclusive a entender certos  
3317 aspectos que nós tivéssemos proposto.  
3318  
3319

3320 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Deixa-me  
3321 entender, a Regina está propondo antes da Câmara Técnica conjunta, uma  
3322 separada da Controle, e, depois a conjunta Controle e...? A minha pergunta é  
3323 quanto a quem vai mexer nesse texto. Porque eu imagino que é quase um  
3324 substitutivo. Você tem que pegar esse texto com parâmetro que foi dado pela  
3325 CTAJ, e outras coisas que vão aparecer, fazer uma nova redação e submeter de  
3326 novo para a Câmara.  
3327  
3328

3329 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Eu  
3330 acho melhor fazer uma reunião conjunta logo, e, nós, nem que sejam dois dias, e,  
3331 nós tentamos fazer isso com as duas Câmaras já, de uma vez só.  
3332  
3333

3334 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – A minha intenção ao falar isso, por isso  
3335 perguntei se era possível, nós temos o texto original, nós podíamos fazer um  
3336 trabalho aqui no Ministério, ajudando com a Câmara Técnica, pega o presidente  
3337 de Câmara Técnica, nós trabalhamos com isso, resgata o texto original e os  
3338 demais mostrando onde é que foram feitas as alterações e como isso desvirtuou o  
3339 objetivo. E, além, à luz das propostas que venham aqui da CTAJ. Então, nós  
3340 fazemos essa proposta para ajudar a apresentar na Câmara Técnica, a razão de  
3341 ter voltado, justificar os comentários e mostrar exatamente como perdeu o sentido.  
3342 Aí, tentamos organizar, foi isso que eu pensei, e já ajuda para quando for para  
3343 Câmara Técnica Jurídica, ser mais fácil. Agora, se achar isso que não ajuda,  
3344 Mauro, fique à vontade.  
3345  
3346

3347 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – O que  
3348 eu sugiro no ensejo da devolução para Câmara Técnica, que lá a Câmara  
3349 Técnica, seja o próprio presidente, ou quem ele designe, para fazer uma relatoria  
3350 do que nós apontamos, ele faz um texto e já leva para a reunião conjunta.  
3351  
3352

3353 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Se você permite-me,  
3354 talvez essa sua proposta fosse boa, vocês preparando um documento para ser  
3355 entregue com antecedência para os membros das suas Câmaras.  
3356  
3357

3358 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Pode ser feito.  
3359  
3360

73



75

3361 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Porque, aí, nós teríamos  
3362 esse documento paralelo como referência. Na hora que no bojo das discussões,  
3363 tivesse alguma dúvida, nós teríamos o documento organizado, que vocês  
3364 preparariam, e, teria ali um possível porto seguro. Talvez, assim, fosse mais  
3365 rápido e mais fácil. Porque o meio receio é que se nós devolvemos e tiver uma  
3366 reunião só da Câmara Técnica, o pessoal lá talvez não vá ter a compreensão que  
3367 nós temos aqui de tentar dar uma solução, por exemplo, o que está nesse inciso I  
3368 aqui, a afetação em Unidade de Conservação, eu não sei se lá eles vão ter a  
3369 sensibilidade que é jurídica, dizer: Mas que unidade de afetação, você está  
3370 falando? Está incluindo APA, você não está incluindo APA? Espaços  
3371 especialmente protegidos. Vocês têm noção que isso deixa uma margem imensa  
3372 de interpretação para vir qualquer. Então, eu acho que nós estando, todos juntos,  
3373 nós conseguimos avançar de uma maneira mais, em que pese a experiência não  
3374 ter sido tão boa. Eu acho que talvez seja o melhor encaminhamento.  
3375  
3376  
3377 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Concordo, é um bom encaminhamento. Nós  
3378 vamos fazer isso, vamos resgatar como se fosse uma tabela com o que era, e na  
3379 frente tudo que foi sendo alterado, e mandamos a todos, para essa reunião, e  
3380 vamos fazer uma relatório da Câmara Técnica.  
3381  
3382 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – E o  
3383 que nós já apontamos aqui.  
3384  
3385  
3386  
3387 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Claro. Quando vocês apontarem, e, nós  
3388 tivermos aí, então, nós pomos todos os pontos e vamos então, trabalhar junto. Eu  
3389 acho que isso avança.  
3390  
3391  
3392 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – E, aí, o texto que vai ser  
3393 discutido vai ser esse texto, e, eventuais acréscimos ou melhorarias, já se faz em  
3394 cima desse texto, que já teve certo avanço, para não voltar também ao texto  
3395 original. Coisas do texto original que precisam ser resgatadas, serão resgatadas,  
3396 mas incluindo nesse texto que está aqui, já vai sair daqui com divisão de capítulos,  
3397 com a redistribuição de alguns artigos. Por exemplo, esse Art. 5º, que fala da LO,  
3398 eu acho que ele não que estar aí, tem que estar em outro local, porque ele está  
3399 falando dos dois procedimentos, então, ele tem que ir para as disposições finais.  
3400 Então, nós já fazemos essa organização para ir para a Câmara Técnica na  
3401 reunião conjunta, já com a coisa mais encaminhada.  
3402  
3403  
3404 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Realmente concordo com ele, não importa em  
3405 que texto venha, agora, tem que voltar uma séria de pontos para cá, Ubergue,

76

3450 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Nós estamos falando de  
3451 simplificação de procedimento, nós não dizemos nenhuma que a especificação é  
3452 LI e LO. Pelo contrário, nós saímos de um vazio, que pode ser entendido como  
3453 LP, LI, LO, e, depois, pula para o Art. 6º, como só uma.  
3454  
3455  
3456 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Vamos  
3457 prosseguir, porque nos atrasamos. Esse vermelho foi o deslocado, não foi? Então,  
3458 tem sugestões a ele também. Se o anexo I é estudo de impacto ambiental, se não  
3459 é, se é relacionado a 2337, é isso? Eu vou passar dele. Depois vocês colocarem  
3460 as dúvidas que têm, em relação a esse artigo.  
3461  
3462  
3463 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3464 Estado de São Paulo) – Acho que esse, poderíamos fazer a sugestão também  
3465 para voltar na redação original, que fazia alusão.  
3466  
3467  
3468 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Que eu  
3469 não conheço, você conhece a redação original? Esse é o problema, nós não  
3470 conhecemos a redação original.  
3471  
3472  
3473 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Está  
3474 processo e está nas outras câmaras, sempre tem a versão suja, que é exatamente  
3475 para se resgatar de onde surgiu a questão.  
3476  
3477  
3478 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3479 Estado de São Paulo) – Que é aquela que fazia alusão ao anexo e as  
3480 resoluções.  
3481  
3482  
3483 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – As versões  
3484 sujas são sempre registradas, que é para se ter essa noção do sujo e do que  
3485 entrou. Então, se for na última Câmara de Controle Ambiental, você consegue  
3486 saber a alteração, tem que ser feito um cotejamento, que não foi trazido o  
3487 cotejamento para cá, mas ele está registrado.  
3488  
3489  
3490 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Eu que aqui são algumas  
3491 dúvidas que todos nós temos, a primeira é, no meu modo de ver,  
3492 empreendimentos que sejam considerados de baixo impacto, eles são o quê? Eles  
3493 são de significado impacto ou eles são de um impacto intermediário? Isso não  
3494 está claro. Se for considerado de significado impacto, esse Anexo I corresponde

78

3406 porque realmente perdeu o sentido. Então, nós não temos segurança jurídica de  
3407 pôr isso em Plenário, não adianta, mesmo que aprove ou não aprove, não vai  
3408 atingir o objetivo nosso, que é ter segurança jurídica para licenciar os aeroportos,  
3409 que são tão importantes.  
3410  
3411 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Vamos  
3412 retomar, nós estávamos no seguinte dilema, excluir o artigo, este artigo que  
3413 estávamos em discussão, ou mantê-lo. Leonardo e Ubergue, nós estávamos  
3414 nesse ponto aqui, excluir esse artigo ou mantê-lo com alguma modificação.  
3415  
3416  
3417 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Esse aí, eu acho que vai  
3418 ser um dos pontos para a reunião conjunta, porque aqui faltou fôlego para falar do  
3419 procedimento.  
3420  
3421  
3422 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Então,  
3423 eu vou fazer a sugestão, vamos colocar aqui para sugestão de exclusão dele, a  
3424 princípio é para excluir. O João já está colocando aqui, exclusão. Aí, vamos  
3425 chegar lá, diz: Mas é exclusão...  
3426  
3427  
3428 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Ou exclusão, ou  
3429 especificação do resto do procedimento, que eu acho que é o melhor. Eu não vejo  
3430 problema em deixar esse dispositivo, claro, que tem algumas coisas que precisam  
3431 ser melhoradas, mas eu não vejo problema nele, em que pese, eu digo o óbvio.  
3432 Agora, eu acho que tem que ter após isso, o resto do procedimento que faltou.  
3433  
3434  
3435 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Então,  
3436 nós vamos tratar agora como exclusão, vamos tratar tudo como sugestão, já que  
3437 vai voltar para a Câmara Técnica de origem. Então, a sugestão é de revogação,  
3438 ou especificação...  
3439  
3440  
3441 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Ou complementação do  
3442 resto do procedimento. Eu acho que precisa, porque isso é o próprio objeto da  
3443 resolução, o que nós estamos falando nessa resolução? O procedimento de  
3444 licenciamento? Então, se nós queremos um procedimento de licenciamento  
3445 específico, nós temos que dizer que procedimento é esse, porque se é para não  
3446 especificar o procedimento, aplica o procedimento normal.  
3447  
3448  
3449

3495 ao EIA/RIMA ou não? Três, se corresponder ao EIA/RIMA, ou seja, se eu estou  
3496 dizendo que aqueles que não considerados de baixo impacto, vão se enquadrar  
3497 em significativo impacto, e, portanto, com EIA/RIMA, nós não vamos fazer  
3498 audiência pública, em caso de EIA/RIMA? São essas dúvidas, que acho que  
3499 precisam ser levadas para a reunião conjunta, para que haja uma posição  
3500 definitiva.  
3501  
3502 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Querem  
3503 registrar isso agora ou cada um de nós, que tem essa dúvida leva na  
3504 hora? Porque o trabalho é dobrado se nós fizermos isso agora, e nós não  
3505 terminamos isso hoje.  
3506  
3507  
3508 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3509 Estado de São Paulo) – Presidente, essas dúvidas não poderiam ser  
3510 encaminhadas por e-mail depois? E nós registramos, fica mais fácil.  
3511  
3512  
3513 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Anota,  
3514 João, que a Caroline já disse que vai mandar uma dúvida sobre esse artigo, o  
3515 Ubergue também e o Leonardo também, e o Lyssandro também vai encaminhar  
3516 dúvidas com relação a esse artigo. Anota, antes de mandar isso para a Câmara  
3517 Técnica, tem que ter as dúvidas da Caroline, do Ubergue, do Leandro e do  
3518 Lyssandro. Vejam, nós não temos muito prazo, tempo para isso.  
3519  
3520  
3521 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – João, eu também vou  
3522 mandar uma em relação ao Inciso I do Art. 3º.  
3523  
3524  
3525 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3526 Estado de São Paulo) – Eu também, em relação aos incisos, do Art. 3º, mas com  
3527 proposta de inclusão de mais alguns.  
3528  
3529  
3530 O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
3531 Gerais) – Lyssandro também, para o inciso I do Art. 3º.  
3532  
3533  
3534 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – O que não  
3535 está claro para mim, cada um manda para o D-Conama, quem vai sistematizar  
3536 isso é a área técnica do Ministério em conjunto com a SAC, que é o proponente da  
3537 matéria. E esse texto será remetido para a reunião conjunta. Isso, só para deixar  
3538 registrado para efeito da nossa estenotípiã.  
3539

79

3540  
3541  
3542 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Art. 5º,  
3543 a licença para operação autoriza as seguintes atividades de manutenção quando  
3544 desenvolvida dentro dos limites do sítio aeroportuário regional licenciado. Inciso I -  
3545 Poda de árvores nativas ou exóticas, que coloquem em risco a operação portuária.  
3546 Inciso II - Controle de plantas invasoras, inclusive com o uso de herbicidas  
3547 específicos, devidamente registrados perante os órgãos competentes, observados  
3548 os instrumentos normativos pertinentes ao emprego de produtos tóxicos. Inciso III  
3549 - Limpeza e reparo de sistemas de drenagem em bueiros e canais. Inciso IV -  
3550 Implantação de cercas defensas metálicas ou similares. Inciso V - Reparos e  
3551 manutenção em obra de arte. VI - Melhorias ou modernizações em estruturas  
3552 aeroportuárias, que não impliquem em ampliação dessas estruturas. Alguma  
3553 sugestão? Ai, não tem nenhuma observação. Aprovado, então, o Art. 5º.  
3554  
3555  
3556 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3557 Estado de São Paulo) – Eu tenho uma dúvida nesse inciso VI, talvez o pessoal  
3558 possa me ajudar a esclarecer. Quando fala desse aumento, ele pode ser um  
3559 aumento operacional também nessa ampliação dessas estruturas? Aumento de  
3560 área ou aumento pode ser...?  
3561  
3562  
3563 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
3564 Nós estamos falando aqui nesse caso, de um aumento de estrutura mesmo, que o  
3565 aumento operacional, às vezes, eu, simplesmente fazendo uma resolução interna,  
3566 trocando um equipamento, eu estou aumentando a capacidade operacional, mas,  
3567 na verdade, não fiz uma ampliação de estrutura, nenhum impacto maior, é  
3568 basicamente reformas internas ao que já existe.  
3569  
3570  
3571 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3572 Estado de São Paulo) – Mas, aí, aumentando a capacidade, não poderia passar  
3573 de uma condição de baixo impacto para uma condição de significativo impacto?  
3574  
3575  
3576 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil – SAC/PR) –  
3577 Sem ampliação de estrutura, eu acho muito difícil, não conheço nenhum caso  
3578 desses. Porque normalmente para eu mudar radicalmente condição operacional,  
3579 tenho que ter uma ampliação na minha estrutura.  
3580  
3581  
3582 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Não é licença para  
3583 operação, é licença de operação, e uma pergunta, esse Art. 5º, ele se refere tanto  
3584 ao licenciamento de novo aeroportos, quanto para regularização ambiental, é isso.

80

3629 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Os  
3630 critérios são do Art. 3º, os incisos do Art. 3º. Volta ao 6º. Art. 6º - Nos casos de  
3631 novos aeroportos regionais de baixo impacto ambiental, o órgão ambiental poderá,  
3632 em um único ato, atestar a viabilidade ambiental, aprovar a localização e autorizar  
3633 a instalação e operação do aeroporto. Essa, eu sei que é uma nova redação,  
3634 porque está muito boa.  
3635  
3636  
3637 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Mas, na verdade, eu acho que  
3638 ele tem que ser colocado ou temperado junto com aquele do Art. 3º, que  
estabelece claramente que aquelas atividades de baixo impacto têm que ter  
procedimento simplificado. Tem que resolver essa questão, está um pouco  
contraditório. Ou seja, em um aspecto lá no Art. 3º, fala que os empreendimentos  
referidos nesse artigo ficam sujeitos ao licenciamento ambiental, com base em  
procedimento simplificado. E, logo em seguida, vem dizer que eles podem ser  
feitos em um único ato. Eu acho que não há, enfim, se colocar um depois do outro,  
eu acho que dá para conciliar perfeitamente, tanto pode ser por simplificado ou por  
um único ato.  
3647  
3648  
3649 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Mas  
3650 qual é a chave que vai dizer que é do simplificado para o único ato? Está faltando  
3651 um link para a coisa.  
3652  
3653  
3654 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Eu como não sou advogada, leigamente,  
3655 olhando isso, eu acho que em vez de dizer o que é, nós ficamos o tempo dizendo  
3656 o que não é. É melhor dizer objetivamente o que é de impacto, o que não é e as  
3657 exceções.  
3658  
3659  
3660 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Qual  
3661 seria a sua sugestão aí, excluir esse artigo?  
3662  
3663  
3664 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Não, eu concordo com o que a CNI falou, tem  
3665 que ir para um lugar adequado.  
3666  
3667  
3668 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Mas eu  
3669 acho que mudar de endereço não vai resolver o problema. Tem que ter a chave  
3670 dizendo o que é simplificado e o que é ato único, porque simplificado pode ser que  
3671 não seja um ato único.  
3672  
3673

82

3585 Seja qual foi a LO tem que ter isso, então, eu acho que ele tem que para as  
3586 disposições finais, e deixar mais claro que esse dispositivo se aplica aos dois  
3587 procedimentos, para não ter também nenhum tipo de dúvida.  
3588  
3589  
3590 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) –  
3591 Sugestões? Vamos tentar dar o problema e logo a sugestão. Você já disse que  
3592 tem que ser descolado de endereço, vamos dar a redação para colocar os dois.  
3593  
3594  
3595 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Como vamos fazer a  
3596 divisão em capítulo, poderia ficar a licença de operação de que trata o capítulo X e  
3597 Y, autoriza as seguintes atividades de manutenção, e, aí, segue o texto, e, isso,  
3598 dentro das disposições finais.  
3599  
3600 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – A  
3601 licença de operação que...  
3602  
3603  
3604 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Ele vai ficar antes do 12.  
3605 Perfeito. De que trata os capítulos X, Y, que, aí, vai ser o capítulo de licenciamento  
3606 de novos, quanto da regularização.  
3607  
3608  
3609 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional) – Como nós estamos  
3610 aí tratando só de aeroportos regionais, não vi ainda, pode ser que tenha para  
3611 frente, o que está diferenciando um aeroporto regional de pequeno ou grande  
3612 impacto, se não estamos falando em porte? Então, nós não estamos falando em  
3613 porte, em tamanho, o que diferencia um do outro? Sendo ele regional.  
3614  
3615  
3616 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Pelo que eu entendi da  
3617 lógica da Resolução, não importa, o que importa é aeroporto regional.  
3618  
3619  
3620 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional) – Então, pode ser um  
3621 aeroporto regional mega estruturado e que...  
3622  
3623  
3624 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Se ele não tiver uma  
3625 daquelas hipóteses que fazem com que seja de baixo impacto, ele aplica o Anexo  
3626 I.  
3627  
3628

3674 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Talvez seja objeto de uma recomendação de  
3675 vocês, que coloquemos com clareza tudo o que é, para ter chave.  
3676  
3677  
3678 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) –  
3679 Leonardo, onde você diz que é para estar localizado esse artigo? Depois de que  
3680 artigo?  
3681  
3682 O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI) – Na verdade, eu não sei, porque  
3683 aqui está confuso, ou seja, você tem um dispositivo que diz que o licenciamento é  
3684 simplificado, que é o Art. 3º, parágrafo 2º. Exatamente, ficam sujeitos ao  
3685 licenciamento ambiental com base em procedimento simplificado. E com outro  
3686 problema que traz insegurança jurídica, que é o caput dele, porque o que caput  
3687 dele fala em atividades desenvolvidas de baixo potencial de impacto ambiental. E,  
3688 logo depois, eu trabalho com outra expressão e conceito, que é aeroporto regional  
3689 de baixo impacto. Estou falando de aeroporto ou de atividade?  
3690  
3691  
3692 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Eu vou  
3693 sugerir aqui, só colocando este artigo está em conflito com Art. 3º, inciso II. Esse  
3694 artigo está em conflito com Art. 3º, § 2º.  
3695  
3696  
3697 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Mas nós nem sabemos se  
3698 está em conflito.  
3699  
3700  
3701 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Aos  
3702 nossos olhos, está.  
3703  
3704  
3705 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Porque nós não sabemos  
3706 o que é o procedimento simplificado.  
3707  
3708  
3709 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CT AJ) – Este  
3710 artigo está aparentemente em conflito com o Art. 3º, § 2º.  
3711  
3712  
3713 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Porque inclusive, é uma  
3714 pergunta que eu faço a todos, até onde eu saiba, procedimento simplificado é LI e  
3715 LO, existe procedimento simplificado de uma única licença? Existe?  
3716  
3717  
3718 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Existe.

83



3719  
3720  
3721 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Mas eu digo nas  
3722 resoluções do Conama?  
3723  
3724  
3725 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – Resolução  
3726 Conama não. Mas os Estados fazem muito.  
3727  
3728  
3729 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Tudo bem. Mas é a  
3730 primeira vez que uma resolução Conama vai dispor de um licenciamento  
3731 simplificado onde poderá ser feito uma única licença.  
3732  
3733  
3734 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Mas como é de licenciamento dos Estados e  
3735 já existe, foi nesse sentido que os Estados colaboraram para colocar  
3736 licenciamento simplificado.  
3737  
3738  
3739 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3740 Estado de São Paulo) – Presidente, talvez a solução fosse colocar procedimento  
3741 simplificado que poderá ser feito em um único ato, cuja licença poderá ser  
3742 concedida em um único ato.  
3743  
3744  
3745 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Mas  
3746 não foi isso que eles fizeram, porque eles disseram: Em um único ato que ateste  
3747 viabilidade e aprovação de localização e autorização, instalação e operação, tudo.  
3748 Esse único ato não é só LI e LO, é tudo.  
3749  
3750  
3751 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3752 Estado de São Paulo) – Mas aqui é basicamente que constaria das licenças,  
3753 como se fosse uma...  
3754  
3755  
3756 A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama) – É que aqui  
3757 em uma única etapa, se faz desde viabilidade locacional a ambiental, e  
3758 absolutamente tudo em um único ato. Então, o que se faz é tirar a possibilidade da  
3759 administração de por etapas colocar eventual condicionante, reificar alguma coisa  
3760 entre a instalação e a operação, e etc.  
3761  
3762

84

3807 preciso desse projeto preliminar de engenharia, porque é ele que vai dizer onde o  
3808 aeroporto vai ficar instalado.  
3809  
3810  
3811 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional) – Na realidade, o que  
3812 está acontecendo aí estamos eliminando a LP, LI e LP, e fazendo só uma. Só LO.  
3813 Nós não, eles. Que eu acho que é meio temeroso deixar tudo em uma ação só.  
3814 Porque muito se discute de licenciamento ambiental, pela demora e tudo mais, e,  
3815 talvez, que tem um interesse de licenciar, quer fazer tudo em uma tacada só, mas,  
3816 temos que ver a área ambiental da história. Nesse caso aqui, até já deixando o  
3817 porte de lado, o alerta ambiental já é ligado, porque do jeito que está aqui, não  
3818 entrando naqueles quesitos do Artigo 3, que é Mata Atlântica, pode ser um  
3819 aeroporto do tamanho que for, que estamos falando que não existe impacto  
3820 ambiental, pode ser do tamanho do Estado, se não está dentro de mata, se não  
3821 está dentro daquelas cinco ou seis restrições, nós estamos falando que o impacto  
3822 ambiental daquilo ali é mínimo e, na verdade, não é. Além disso, ainda estamos  
3823 falando que uma licença só, resolveria o problema. Então, acho que nós  
3824 poderíamos achar um texto melhor, nesse caso.  
3825  
3826  
3827 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Na minha cabeça, eu faço  
3828 uma diferenciação entre o que procedimento simplificado e essa novidade da  
3829 licença única, que seria um licenciamento único. Até hoje, eu estava aqui puxando  
3830 a memória, eu acho que só vi um caso de licenciamento único, que eu posso estar  
3831 completamente equivocado, que é posto de gasolina, eu acho que alguns Estados  
3832 fazem um licenciamento único para posto de gasolina.  
3833  
3834  
3835 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).  
3836  
3837  
3838 O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR) – Prevê isso. Mas é para  
3839 posto, não? Aquicultura. Então, agora para um aeroporto regional, me causa uma  
3840 espécie, e a proposta regional, que o Eduardo estava falando aqui, porque a  
3841 proposta original que ele fez é dentro do procedimento simplificado com a LP e LI  
3842 juntas e depois a LO, que faz total sentido, e segue a regra do Conama, as  
3843 simplificações de licenciamento do Conama sempre foram assim, não é, Adriana?  
3844 Agora, fazer um licenciamento em um ato só atestando a viabilidade, fazendo a  
3845 implantação do canteiro de obra e dando a licença de operação, não sei na prática  
3846 como vai fazer, a aquicultura talvez, outra atividade com menos impacto, não sei.  
3847 Mas não quero entrar nesse mérito.  
3848  
3849  
3850 O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional) – Até porque a licença  
3851 de operação se dá após a vistoria de um técnico lá para ver se pode operar. Nós

86

3763 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3764 Estado de São Paulo) – Só não entendi porque não poderíamos colocar  
3765 procedimento simplificado, que poderia ser em um único ato.  
3766  
3767  
3768 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – É que,  
3769 ainda agora, a colega da SAC esclareceu que tinha duas, a partir de uma  
3770 observação do Ubergue, que a localização tinha a ver com um projeto de  
3771 engenharia e a viabilidade ambiental, tinha haver com a questão ambiental.  
3772 Lembra? Que ela veio aqui e você explicou.  
3773  
3774  
3775 (Intervenção fora do microfone. Inaudível).  
3776  
3777  
3778 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Estudo  
3779 preliminar, projeto de engenharia e linha o estudo ambiental simplificado, que era  
3780 ambiental. Aqui eles estão colocando no mesmo balaio a viabilidade ambiental,  
3781 aprovar a localização, que ela tinha dito também que era um estudo de  
3782 engenharia, e instalação e operação do aeroporto. Então, até o estudo de  
3783 engenharia, que não era uma coisa para ser tratada, eles também colocaram no  
3784 mesmo balaio.  
3785  
3786  
3787 A SRª. ANDRÉIA REGINA FONTANA (SAC/PR) – Só para esclarecer, o projeto  
3788 de engenharia preliminar, ele vem de estudo locacional, do posicionamento do  
3789 aeroporto. Em função das áreas disponíveis que tem para construir aeroporto ou  
3790 ampliar. Então, a questão locacional é tratada inicialmente no estudo preliminar,  
3791 que é a localização, onde vai ficar aeroporto. Logo após, quando vem o  
3792 licenciamento ambiental, o órgão competente ambiental, ele vai cancelar essa  
3793 localização. Então, um é definição de engenharia da localização, posicionamento,  
3794 a outra é uma chancela ambiental de que aquela localidade é viável de se instalar  
3795 aquele tipo de empreendimento.  
3796  
3797  
3798 A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do  
3799 Estado de São Paulo) – E é essa aí que eu entendo que está contemplada, não é  
3800 aquilo que o órgão faz a análise, você precisa apresentar a alternativa locacional.  
3801 Não tem, só pode ser aqui. Então, eu acho que é essa, não a de Engenharia, que  
3802 estaria contemplada.  
3803  
3804  
3805 A SRª. ANDRÉIA REGINA FONTANA (SAC/PR) – Como pré-requisito para a  
3806 análise do licenciamento, para viabilizar locacionalmente, em termos ambientais, é

85

3852 dando uma licença de operação de primeira, estamos assinando um cheque em  
3853 branco para fazer de qualquer jeito.  
3854  
3855  
3856 A SRª. REGINA GUALDA (MMA) – Então, recomendo ao Fábio, eu estou uma  
3857 memória de reunião que nós temos, sobre esse assunto aqui, licenciamento  
3858 trifásico vis-à-vis licenciamento único. Então, ficou registrado que a maioria dos  
3859 representantes dos Estados informaram que eles possuem normas para emissão  
3860 de licença única, e que o IBAMA, na ocasião, informou que como o IBAMA não  
3861 trabalha com isso, mas esse é um licenciamento de responsabilidade dos  
3862 Estados, que tudo bem. Então, e dos municípios com certeza que serão ouvidos e  
3863 poderão até ser licenciadores. Não é isso? Então, diz que para os  
3864 empreendimentos em operação que necessitam de regularização, poderia ser  
3865 emitida diretamente a LO, para os demais empreendimentos enquadrados como  
3866 de baixo impacto, poderia ser emitida uma licença única, mesmo os aeroportos  
3867 que necessitam de uma ampliação no momento de regularização. Os Estados vão  
3868 avaliar os impactos e poderão emitir a licença única. Isso foi o que nós que  
3869 anotamos. O que faz com que nós voltemos a esse assunto para deixar claro,  
3870 porque não está, Caroline, que levantou, São Paulo e Lyssandro também.  
3871  
3872  
3873 O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) – Eu já  
3874 que ficou, está em conflito, está precisando melhorar, já fica o alerta aqui. Vamos  
3875 ao seguinte, Art. 7º - A regularização ambiental de aeroportos regionais em  
3876 operação, quando da publicação desta Resolução, será feita mediante emissão de  
3877 licença de operação. § 1º - O processo de licenciamento para regularização  
3878 ambiental deverá ser instruído com relatório de controle ambiental, S/A, em  
3879 conformidade com o termo de referência constante do Anexo 3. A análise do RCA  
3880 deverá ser realizada mediante parecer técnico pelo órgão competente, no prazo de  
3881 até 90 dias, conclusivo quanto à viabilidade de emissão de licença de operação e  
3882 seu respectivo conteúdo.  
3883  
3884  
3885 O SR. MÁRCIO ANTÔNIO MAZZARO (MAPA) - O caput já parte do princípio que  
3886 a regularização vai ser conferida para quem não tem qualquer tipo de licença. E se  
3887 o cidadão está com a licença vencida ou se ele só tem a LI, Licença de  
3888 Instalação?  
3889  
3890  
3891 O SR. EDUARDO HENN BERNARDI (Secretaria de Aviação Civil - SAC/PR) –  
3892 Isso acabou não sendo tratado, porque desconhecemos algum caso de aeroporto  
3893 que já tenha uma licença. A maioria não tem nada, e os que têm são os maiores,  
3894 que são justamente a preocupação do pessoal, teve um comentário sobre os  
3895 maiores aeroportos, nenhum Estado, até hoje, pelo menos dos que nós

87

3896 conhecemos, são os maiores regionais, como Ribeirão Preto por exemplo, Foz do  
3897 Iguaçu, esses outros, todos eles têm licença de operação.

3898  
3899  
3900 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Então, esse Art. 7º  
3901 não daria para ser aplicado para a proposta anterior, que é o objeto da discussão.  
3902 Da simplificação do licenciamento, que é o único instrumento, em vez de você ter  
3903 as três licenças, você...

3904  
3905  
3906 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Então,  
3907 o 6º está em conflito com o 7º também. Porque se está dizendo lá em cima que  
3908 um único ato, poderá, mas aqui ele já está afirmando que será feita.

3909  
3910  
3911 **A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do**  
3912 **Estado de São Paulo)** – Presidente, o 6º é só para nós.

3913  
3914  
3915 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas**  
3916 **Gerais)** – Mas lá são nos órgãos, aqui é regularização.

3917  
3918  
3919 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – Isso aí é só nos casos de regularização dos  
3920 aeroportos existentes, por isso que é feito só para isso.

3921  
3922  
3923 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Mais  
3924 algum comentário?

3925  
3926  
3927 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas**  
3928 **Gerais)** – Presidente, só uma questão de técnica do que se tem nas outras  
3929 normas, a licença de operação aí é corretiva, é uma LOC. Não entendo porque  
3930 mudou, porque não existe licença de operação sem as fases anteriores, aí, é  
3931 necessariamente corretiva.

3932  
3933  
3934 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Está  
3935 colocando aqui, fica o alerta para o pessoal que vai fazer.

3936  
3937  
3938 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas**  
3939 **Gerais)** – Outra observação, é que me parece, e especialmente a quem  
3940 participou, ao proponente, me parece, pela redação, e até sem avançar nos

88

3941 demais artigos, que a Resolução trata aqui presumindo que todo e qualquer  
3942 aeroporto em funcionamento, em operação, que vá ser regularizado, passará por  
3943 RCA, no entendimento de que nesses casos não haverá de modo algum, a  
3944 discussão se o estudo é mais avançado, mais elaborado, no entendimento até de  
3945 que EIA é só para empreendimento inicial. É esse o entendimento.

3946  
3947  
3948 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Ok?  
3949 Vamos adiante. Art. 8º - Os prazos estipulados no Art. 4º e 7º poderão ser  
3950 alterados, desde que motivados e com a concordância do responsável pelo  
3951 empreendimento e do órgão ambiental competente. O quarto, eu acho que tem  
3952 que mudar. Art. 9º - Quando houver a necessidade de supressão de vegetação, a  
3953 autorização deverá ser requerida concomitante ao protocolo da etapa pertinente  
3954 do licenciamento ambiental. Eu acho que tem uma vírgula ali, quando houver a  
3955 necessidade de supressão de vegetação, vírgula, a autorização deverá ser  
3956 requerida concomitante ao protocolo da etapa pertinente do licenciamento  
3957 ambiental. Alguma observação? Art. 10 - As autorizações para manejo de fauna  
3958 silvestre, inclusive o levantamento, coleta, captura, resgate, transporte e  
3959 monitoramento, quando requeridas para elaboração de estudos ambientais,  
3960 deverão ser emitidas em um prazo máximo de 20 dias, a partir do seu  
3961 requerimento e da apresentação das informações solicitadas pelo órgão  
3962 licenciador.

3963  
3964  
3965 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Ali, você está dando  
3966 um prazo de 20 dias para emissão daquelas autorizações, vá lá que o órgão  
3967 ambiental não consegue, e, aí, está implícita a autorização? Eu acho que deveria  
3968 também estar com a mesma prerrogativa do Art. 8º, caso não se consiga desde  
3969 que motivado, pode ser que tenha um problema, haver greve, alguma coisa assim,  
3970 você não consegue emitir.

3971  
3972  
3973 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Mas,  
3974 aí, você está coincidindo a autorização, o prazo do final do processo do RCA, com  
3975 um prazo, um procedimento no meio de caminho, que é essa autorização de  
3976 manejo de fauna.

3977  
3978  
3979 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – O meu  
3980 questionamento é só a questão do prazo em si, de não ser cumprido pelo órgão  
3981 emissor da autorização. Ele não conseguiu os 20 dias, porque o princípio do 8º é  
3982 justamente dar uma flexibilidade para o agente público poder justificar que não  
3983 deu para dar o ato dentro do prazo estabelecido. Em princípio é o prazo.

3984  
3985



89

3986 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananias Nacional)** – Eu acho que esse  
3987 prazo é até pequeno, 20 dias para o órgão. Porque a licença não é dada dentro do  
3988 gabinete, ainda mais se a área for grande. Nós não estamos nem discutindo o  
3989 tamanho da área, pode ser qualquer área, pelo que nós estamos fazendo aqui. Os  
3990 técnicos irem até o local e fazer uma análise para dar uma licença, porque a  
3991 licença não é uma massa de bolo que está lá pronta na internet, tem que fazer um  
3992 estudo, ir lá, fazer uma vistoria. Eu acho esse prazo meio pequeno.

3993  
3994  
3995 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Dentro do que você está  
3996 falando, eu estava dando uma olhada aqui, existe a Lei 12725, que dispõe sobre o  
3997 controle da fauna nas imediações em aeródromos. Lembra? E tem um dispositivo  
3998 aqui, eu não sei, se a Resolução foi feita tendo a preocupação de ver o que está  
3999 nessa Lei, o Art. 6º fala: O manejo da fauna em aeródromos e em áreas de  
4000 entorno será autorizada pela autoridade ambiental, mediante a aprovação do  
4001 plano de manejo a fauna em aeródromos.

4002  
4003  
4004 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – Eu acho que nós estamos  
4005 falando de duas coisas, uma coisa é o manejo de espécie, outra coisa é coletar  
4006 espécie para fazer o estudo que vai subsidiar um manejo futuro. Isso aqui é só o  
4007 estudo.

4008  
4009  
4010 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Mas aqui está  
4011 autorizações para manejo.

4012  
4013  
4014 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – Para elaboração de estudos  
4015 ambientais, eu acho que é só para o estudo.

4016  
4017  
4018 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – A  
4019 proposta do colega Mazzaro, é que esse prazo possa ser alterado. Então, nós  
4020 colocáramos no Art. 8º também o Art. 10º, como passível de alteração, desde que  
4021 motivado. Alguma objeção?

4022  
4023  
4024 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*

4025  
4026  
4027 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Art. 11  
4028 - Os responsáveis pelos aeroportos regionais em operação terão um prazo de 180  
4029 dias contados a partir da data da publicação desta Resolução, para solicitarem a  
4030 abertura de processo administrativo ou firmarem compromisso de licenciamento

90

4031 ambiental, com fim de apresentar no prazo máximo de 24 meses, os relatórios de  
4032 controle ambiental que subsidiarão a regularização ambiental. Art. 11. Você tem  
4033 uma sugestão, Ubergue? Ou você se esqueceu da sua sugestão? Cansou de  
4034 sugerir.

4035  
4036  
4037 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Eu estava conversando  
4038 com o Leonardo, talvez seja dúvida de todos, o que é compromisso de  
4039 licenciamento ambiental.

4040  
4041  
4042 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – É um  
4043 neologismo.

4044  
4045  
4046 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – E esse é o primeiro ponto.  
4047 E eu acho que não cabe isso, e eu acho que talvez dividir, deixar um caput e um  
4048 parágrafo único, você requer no prazo de 180 dias, você dá entrada na sua  
4049 regularização ambiental, e no § único, se compromete a apresentar no prazo  
4050 máximo de 24 meses, o RCA. Não é isso?

4051  
4052  
4053 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Para  
4054 solicitar abertura de processo administrativo, ponto.

4055  
4056  
4057 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Processo administrativo  
4058 para regularização ambiental.

4059  
4060  
4061 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – §  
4062 único. Tira esse compromisso aí, licenciamento ambiental, que eu sei o que é isso,  
4063 ainda tem que conversar com eles, para saber de onde eles tiraram esse negócio.

4064  
4065  
4066 **A SRª. ANDRÉIA REGINA FONTANA (SAC/PR)** – Só para explicar, é aquela  
4067 história do termo de compromisso, eles não queriam que constasse.

4068  
4069  
4070 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Nós  
4071 vamos constar agora, quando eu terminar. Se ele continuar esse compromisso de  
4072 licenciamento ambiental, ele tem que ser conceituado, tem que dizer o que ele é,  
4073 porque não tem em lugar nenhum aqui na legislação, o que é compromisso de  
4074 licenciamento ambiental.

4075

91

4076  
4077 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – E, não faz sentido falar de  
4078 termo de compromisso, alguma coisa, porque você já vai ter agora o  
4079 procedimento. Se não tivesse procedimento, aí, fazia sentido, então, o Ministério  
4080 Público vai lá e diz: Você vai ter que fazer um termo de compromisso para se  
4081 regularizar ambientalmente, e seria um TAC. Exatamente. Não faz sentido isso. A  
4082 partir de agora que vai ter um procedimento, todos vão ser obrigados a adotar  
4083 esse procedimento e a se regularizar, quem não fizer isso dentro desse prazo,  
4084 está sujeito às infrações administrações ambientais.  
4085  
4086  
4087 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas  
4088 Gerais)** – Ubergue, na verdade, esse termo de compromisso, e, aí, talvez tenha  
4089 sido a influência até dos órgãos licenciadores, ele é inerente à LOC, então, todo  
4090 empreendimento que se submete a licença de operação corretiva para continuar  
4091 em operação até que obtenha licença, ele submete a algumas condições, que  
4092 pode ser que aquele aeroporto especificamente tenha alguma atividade  
4093 extremamente lesiva, que ele tem tenha que suspender enquanto ele não tem  
4094 aquela licença de operação corretiva. Talvez a razão até de fazer referência a  
4095 esse termo de compromisso, ele não é TAC, ele é um termo de compromisso, que  
4096 durante aquele período, ele vai submeter à licença corretiva, mediante algumas  
4097 condições que podem ser já previamente estipuladas. Talvez, ele solto aqui, está  
4098 estranho, mas aí, na linha do que o presidente sugeriu, talvez seja o caso de  
4099 paramos, fazer o termo de compromisso estipulará condições...  
4100  
4101  
4102 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Veja  
4103 que eles não falam de termo de compromisso, eles falam de compromisso de  
4104 licenciamento ambiental. João, põe o § único, os responsáveis indicados no caput  
4105 terão o prazo máximo de 24 meses para apresentar os relatórios de controle  
4106 ambiental para apresentarem os relatórios de controle ambiental que subsidiarão a  
4107 regularização ambiental.  
4108  
4109  
4110 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Dentro daquela linha que  
4111 nós estávamos discutindo, eu acho que a diferença e a desnecessidade do termo,  
4112 ou melhor, do compromisso de licenciamento, é que agora nós vamos ter o RCA.  
4113 O RCA é que vai disciplinar como vai ser a regularização ambiental. Sem a  
4114 necessidade de você ter que fazer um termo de compromisso ou um termo  
4115 qualquer se comprometendo a se regularizar. Não sei.  
4116  
4117  
4118 **A SRª. ANDRÉIA REGINA FONTANA (SAC/PR)** – Só para explicar o que foi  
4119 discutido na Câmara Técnica. Exatamente esse foi um assunto polêmico e foi  
4120 abordado dessa forma, vai ser feito o RCA, mas o aeroporto está em operação.

92

4166  
4167 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Por exemplo, citar o  
4168 conceito de regularização ambiental, eu acho que é importante também constar  
4169 aqui, não tem aqui o que é. Você vê que todas as portarias definem regularização  
4170 ambiental, processo integrado de atividades. Eu acho que esses dois atos,  
4171 regularização, rodovias e portos, podem ser usados como referência para  
4172 discussão na Câmara Técnica, na reunião conjunta.  
4173  
4174  
4175 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Aqui  
4176 não tem, diz que tem conceito? De rodovia não tem conceito de regularização  
4177 ambiental, de portos tem. Qual é a de portos? Portaria. Então, coloca outra  
4178 observação lá em cima. João, sobre a questão do conceito de regularização  
4179 ambiental. Não, lá quando tem os conceitos lá em cima. Incluir conceito de  
4180 regularização ambiental, aqui não, nessa Resolução não.  
4181  
4182  
4183 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*  
4184  
4185  
4186 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Fica a  
4187 sugestão de pegar essas portarias aí, Andréa, para se fazer. Muito bem, alguma  
4188 observação mais? Vamos adiante, João. Art. 12 - A licença de operação de que  
4189 tratam os capítulos 2 e 3 desta Resolução, autoriza as seguintes atividades de  
4190 manutenção. Nós já falamos dele. É o doze mesmo. No final, quando  
4191 terminarmos, nós colocamos os capítulos. Art. 12 - O responsável pelo aeroporto  
4192 regional deverá comunicar imediatamente ao órgão ambiental competente, a  
4193 identificação de impactos ambientais supervenientes para manifestação e adoção  
4194 das providências que se fizerem necessárias. Alguma observação? Art. 13 - A  
4195 execução de intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o  
4196 meio ambiente, a saúde e a segurança da população e dos trabalhadores dos  
4197 aeroportos regionais, deverá ser obrigatoriamente, deverá obrigatoriamente ser  
4198 comunicado ao órgão ambiental competente. Vamos adiante. Quando vocês  
4199 tiverem alguma observação, por favor, se manifestem. Os postos de  
4200 armazenamento e de abastecimento de combustíveis integrados ao aeroporto  
4201 regional deverão ser licenciados por meio de procedimento específico, conforme o  
4202 estabelecido na Resolução Conama 273 de 2000, e demais normas correlatas.  
4203  
4204  
4205 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional)** – Vai ser mais difícil  
4206 licenciar os postos de gasolina do que licenciar o aeroporto, desse jeito que está.  
4207 O aeroporto vai licenciar dentro de 180 e o posto vai ficar. Não vai dar conta de  
4208 fazer. Infelizmente.  
4209  
4210

94

4121 Então, qual o tempo que vai ser dado para ele se regularizar. Então, ele vai lá e  
4122 fala no órgão ambiental: Eu vou me regularizar, esse falar para o órgão ambiental,  
4123 ele vai escrever, pode ser um e-mail, pode ser uma carta, pode ser um ofício, e  
4124 pode ser um termo de compromisso. Eles não quiseram fixar um termo de  
4125 compromisso, porque têm Estados que procedimentos específicos para termos de  
4126 compromisso. Tem até que passar pela jurídica, etc. Então, eles queriam uma  
4127 coisa mais simples, foi citado isso, que poderia ser até um e-mail, e isso  
4128 começaria a contar o prazo de 24 meses para você apresentar já a licença.  
4129  
4130

4131 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Depois  
4132 do § único, e você põe: Observação, que a Câmara Técnica de origem indique o  
4133 conceito e o objetivo da expressão compromisso de licenciamento ambiental.  
4134  
4135

4136 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – Andréa, seria bom dar  
4137 uma olhada lá nas portarias que falam de regularização de portos. Você lembra se  
4138 lá tem alguma coisa, faz alusão a algum termo de compromisso? Talvez fosse  
4139 bom para dever de casa, porque acho que nós temos que usar mais ou menos a  
4140 mesma lógica. Se as regularizações estão sendo feitas se utilizando esse  
4141 instrumento de termo de compromisso. Aí, talvez faça sentido colocar alguma  
4142 coisa aqui, mas se lá não está sendo, e nas outras regularizações, de rodovias,  
4143 aquela coisa toda, não vejo sentido colocar. Talvez seja bom para chegar na  
4144 Câmara de Mérito, na reunião conjunta, com essa informação.  
4145  
4146

4147 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Só um  
4148 instante, que eu estou investigando se tem uma Portaria aqui. É a PROFA 423  
4149 tem: Os responsáveis pelas rodovias federais pavimentadas em operação que  
4150 estejam sem a respectiva licença ambiental terão o prazo máximo de 360 dias,  
4151 para firmar termo de compromisso com o IBAMA, nos termos do Anexo I, com fim  
4152 de apresentar, de acordo com o cronograma estabelecido no Art. 6º, os relatórios  
4153 de controle ambiental, RCA, que subsidiarão a regularização ambiental, por meio  
4154 das respectivas licenças de operação.  
4155

4156 **O SR. UBERGUE RIBEIRO JÚNIOR (Casa Civil/PR)** – E vendo aqui a Portaria,  
4157 presidente, eu acho que nós tínhamos talvez que trazer o Conselho de  
4158 Regularização Ambiental também. E rodovias e portos. Eu acho que esses dois  
4159 atos seriam bons exemplos para utilizarmos o procedimento.  
4160  
4161

4162 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Eu  
4163 acho temos que definir isso lá.  
4164  
4165

93

4211 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – O Art. 13, ele a  
4212 despeito de ninguém ter feito alguma observação, aquilo ali, se o responsável,  
4213 acontecer alguma intervenção emergencial, o responsável não comunicou o órgão  
4214 ambiental, por algum motivo, esqueceu, Defesa Civil, alguma coisa assim, ele está  
4215 sujeito passível de sanção. Não seria o caso, porque eu imagino alguma situação  
4216 intervenção emergencial, um avião tentou descer, derrapou, etc., é uma  
4217 intervenção emergencial, que botou em risco a saúde, a segurança e etc. Eu não  
4218 sei, seria intervenção emergencial na questão ambiental e não no geral, não seria  
4219 o caso? Para você ter a obrigação de comunicar o agente ambiental.  
4220  
4221

4222 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – O avião  
4223 teve que fazer um pouco de emergência, e teve um problema ambiental  
4224 decorrente de fumaça, de fogo, qualquer coisa assim, tem o risco ambiental, tem  
4225 um problema ambiental nisso. Tem que ser comunicado ao órgão, mas o  
4226 problema dele é de aviação civil, não é ambiental.  
4227

4228 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Correto, mas  
4229 digamos que tem um sequestrador lá, que você criou uma situação emergencial,  
4230 mas colocou em risco a saúde ou a segurança dos trabalhadores do aeroporto.  
4231  
4232

4233 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Não precisa  
4234 comunicar ao órgão ambiental.  
4235  
4236

4237 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Não está dito isso aí.

4238 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Para mim,  
4239 está dito quando eu leio, porque aqui: coloca em risco o meio ambiente, a saúde e  
4240 a segurança.  
4241  
4242

4243 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Sim, mas ali é em  
4244 sequência, eu não estou colocando ou, ou, ou. Gerou uma insegurança aos  
4245 trabalhadores do aeroporto, que não tenha sido ambiental, ele tem que comunicar,  
4246 está ali a obrigação de comunicar.  
4247  
4248

4249 **A SRª. ANDRÉIA REGINA FONTANA (SAC/PR)** – Mas nesse caso, não seria,  
4250 isso já deve ter, o DAC, não sei quem, que deve ter um procedimento que faz,  
4251 porque não é uma norma vinculada ao licenciamento ambiental, nós não vamos  
4252  
4253  
4254

95

4255 ter que licenciar isso. É claro que deve comunicar, é segurança do aeroporto, mas  
4256 eu entendo que isso era uma norma que já deve ter na ANAC, não sei.  
4257

4258  
4259 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Então, é  
4260 desnecessário essa norma, esse dispositivo, acho desnecessário.  
4261

4262  
4263 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Um  
4264 dispositivo exatamente igual a esse está no licenciamento de ferrovias.  
4265 Exatamente igual a isso. Talvez a redação tenha que ficar clara, mas quando eu  
4266 leio, para mim está claro, de que é só o que diz respeito à questão ambiental. Faz  
4267 sentido.  
4268

4269  
4270 **A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do**  
4271 **Estado de São Paulo)** – Outro ponto, eu acho também que se vai comunicar, nós  
4272 temos que colocar talvez o prazo para fazer essa comunicação, porque senão vai  
4273 comunicar uma coisa que aconteceu um ano.  
4274

4275  
4276 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** –  
4277 Entendi. Agora, sugestão de redação, o que tem que tirar daí? Qual é a proposta?  
4278 Alguma proposta?  
4279

4280  
4281 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Ali também não tem  
4282 quem é o sujeito ativo da ação. Quem é? O corpo do bombeiro? É a polícia  
4283 ambiental? Quem tem que comunicar o órgão? Exatamente, mas como eu vou  
4284 exercer uma obrigação, se eu não tenho um agente ativo ali, o sujeito ativo do  
4285 comando.  
4286

4287  
4288 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Eu  
4289 concordo que a saúde, a segurança da população e dos trabalhadores,  
4290 comunicadas ao órgão ambiental competente não vai adiantar de nada. Não tem  
4291 sentido nenhum. Então, a sugestão seria de retirada daquilo ali, execução de  
4292 intervenções emergenciais em situações que coloquem em risco o meio, deverá  
4293 ser obrigatoriamente comunicado ao órgão ambiental competente. Pelo  
4294 responsável.  
4295

4296  
4297 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Começaria  
4298 assim, o responsável pelo aeroporto deverá obrigatoriamente comunicar ao órgão

96

4299 ambiental competente quaisquer intervenções emergenciais que coloquem em  
4300 risco a saúde humana.  
4301

4302  
4303 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – A inserção de trabalhadores, saúde e  
4304 segurança, população de trabalhadores, foi inserida pelo ONGs na Câmara  
4305 Técnica.  
4306

4307  
4308 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Mas  
4309 qual é o sentido.  
4310

4311  
4312 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – Eu não estou discutindo, só estou dizendo  
4313 que foi uma inclusão das ONGs.  
4314

4315  
4316 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Elas  
4317 vão querer voltar de novo.  
4318

4319  
4320 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA)** – Só esclarecimento.  
4321

4322  
4323 **O SR. BRUNO LÚCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** - Da minha parte, eu não  
4324 sei se o Planeta Verde, as organizações da sociedade civil presentes concordam  
4325 com a retirada.  
4326

4327  
4328 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Agora,  
4329 vamos colocar os capítulos.  
4330

4331  
4332 **A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do**  
4333 **Estado de São Paulo)** – Presidente, o prazo.  
4334

4335  
4336 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** –  
4337 imediatamente. Comunicar imediatamente.  
4338

4339  
4340 **A SRª. CAROLINE MARQUES LEAL JORGE SANTOS (Representante do**  
4341 **Estado de São Paulo)** – Eu acho que 48 horas. Em até 48 horas.  
4342

4343



97

4344 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – E,  
4345 agora, nós vamos inserir os capítulos.  
4346

4347  
4348 **O SR. BRUNO LÚCIO SCALA MANZOLILLO (FBCN)** - Situações que possam vir  
4349 a colocar o fato já cumprido, quer dizer, situações que colocaram, houve um fato  
4350 emergencial e colocou em risco, ele comunica? Ou é uma situação de  
4351 emergência, que ele vai ter que tomar uma atitude e possa vir. Se possa vir, tem  
4352 que ser 24 horas, imediatamente. Não tem 48 horas, tem que ser de imediato.  
4353

4354  
4355 **O SR. FÁBIO CAMARGO FERREIRA (Ananma Nacional)** – Se acontecer um  
4356 vazamento de óleo ou de gasolina, que pode causar algum impacto ambiental,  
4357 tem que ser de imediato.  
4358

4359  
4360 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Deixa  
4361 em aberto.  
4362 Tira essa coisa, fica lá a sugestão de tempo. Definição de prazo?  
4363

4364  
4365 **O SR. EDUARDO WENDLING (Planeta Verde)** – Eu estava lendo o artigo que  
4366 nós alteramos, onde fazia menção aos prazos, e tem aquela expressão "desde  
4367 que motivados e com a concordância do responsável pelo empreendimento". Acho  
4368 que não faz muito sentido que o responsável pelo empreendimento tenha que  
4369 concordar com a dilação do prazo. Era o 8º, que no que final é o poder público que  
4370 tem o direito de alterar o prazo e o dever de emitir a licença.  
4371

4372  
4373 **O SR. LEONARDO ESTRELA BORGES (CNI)** – Não concordo com isso, dentro  
4374 de uma perspectiva de segurança jurídica, eu acho que prazo é para os dois  
4375 lados.  
4376

4377  
4378 **A SRª. ADRIANA SOBRAL BARBOSA MANDARINO (D-Conama)** – Não, mas a  
4379 concordância, ele está falando da concordância.  
4380

4381  
4382 **O SR. EDUARDO WENDLING (Planeta Verde)** – Mas ele vai justificar esse ato.  
4383 Mas vai estar justificado. Enfim, se pensar as razões que podem motivar essa  
4384 prorrogação.  
4385

4386  
4387 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Eu  
4388 acho que teríamos que colocar assim: Desde que requeridos e motivados pelo

98

4389 responsável do empreendimento. Porque você pede, veja, quem está alterando,  
4390 quem vai pedir essa alteração de prazo, é sempre quem é o responsável por  
4391 cumprir aquele prazo, nunca vai ser o poder público que vai alterar a seu bel-  
4392 prazer, sempre aquele que tem uma responsabilidade no processo é que vai pedir  
4393 essa autorização, a alteração de prazos. Então, ele já é concorde. Ele já está  
4394 concordando com aquilo, eu tenho uma responsabilidade de entregar o negócio:  
4395 Não vai dar tempo. Ai, eu peço e motivo. Sempre vai ser a administração pública  
4396 que vai dar. Concorda?  
4397

4398  
4399 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA)** – Talvez para confortar  
4400 a CNI, que eu concordo também, seria em caráter excepcional, porque senão o  
4401 agente público já conta com esse prazo em dobro. Então, em caráter excepcional,  
4402 desde que motivado. Isso é uma excepcionalidade. O prazo é X,  
4403 excepcionalidade, se ele não conseguiu cumprir, ai, ele motiva e tem essa...  
4404

4405  
4406 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Faz só  
4407 uma observação, sem deixar...  
4408

4409  
4410 **O SR. LYSSANDRO NORTON SIQUEIRA (Representante do Estado de Minas**  
4411 **Gerais)** – Esses prazos são impróprios, nós sabemos disso, e eles têm o intuito  
4412 até, segundo a Adriana disse, até educativo de tentar. Então, a questão de ser  
4413 colocado ou não que há a possibilidade de prorrogação, eu acho que o dispositivo  
4414 até ante a polêmica, torna-se inócuo. Um eventual fortuito de força maior, ele já é  
4415 por si só uma justificativa para dilação do prazo. Eu acho que não precisa é do  
4416 dispositivo, já que está gerando polêmica. O caráter educativo se perde com a  
4417 possibilidade de prorrogação.  
4418

4419  
4420 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Vamos  
4421 colocar então. Eu coloquei o alerta de melhorar, analisar se o dispositivo é inócuo.  
4422 Vamos colocar os capítulos, João. Qual era o artigo mesmo? O 7º? Antes do  
4423 terceiro. Tem que colocar antes do que está riscado lá. De cima. Ai. Para poder  
4424 saber o que foi riscado e o que está colocado. 7º agora. Continua o 7º. E agora é o  
4425 11. Acho que é no 12 mesmo. Ubergue, era esse que você estava dizendo?  
4426

4427  
4428 *(Intervenção fora do microfone. Inaudível).*  
4429

4430  
4431 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ)** – Agora,  
4432 vamos tratar dos nossos prazos. Hoje é quinta-feira, já no final do dia. Vamos  
4433 estabelecer até terça-feira, que se mande as sugestões de modificação de texto,

99

4434 inclusão de texto, para o e-mail do D-Conama, para que possa sistematizar e junto  
4435 com o relator da matéria da Câmara Técnica de Origem, fazer sugestões. Ok,  
4436 Regina?

4437  
4438  
4439 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA) –** Está ótimo.  
4440

4441  
4442 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –** Terça-  
4443 feira, para encaminhar para o e-mail do D-Conama.  
4444

4445  
4446 **O SR. MÁRCIO ANTÔNIO TEIXEIRA MAZZARO (MAPA) –** Depois de feitas as  
4447 correções, volta de novo à Câmara antes de ir para o Plenário?  
4448

4449  
4450 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –** Não,  
4451 vai fazer uma reunião conjunta.  
4452

4453  
4454 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA) –** Você perdeu essa parte, Mazzaro.  
4455

4456  
4457 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –** Nós  
4458 vamos fazer uma reunião conjunta com a Câmara Técnica de Origem.  
4459

4460  
4461 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA) –** Mauro, eu quero falar a mesma coisa que o  
4462 Lyssandro, com relação ao prazo, não é prorrogável, senão fica inócuo. O prazo  
4463 para envio das manifestações, quem não mandar até terça-feira, não mandou.  
4464 Não vai prorrogar. Está bom?  
4465

4466  
4467 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –** Eu  
4468 quero só fazer um registro aqui. Eu não participei de nenhuma reunião conjunta,  
4469 aliás, eu estou aqui por causa do clima que se estabeleceu na última reunião  
4470 conjunta, que tratou da Resolução de assentamentos rurais. Para quem está  
4471 chegando e para os mais antigos, é uma recomendação que eu sempre faço aos  
4472 meus colegas da CONJUR, de médico, louco, técnico futebol e advogado jurista  
4473 todos tem um pouco. Então, quando nós formos nos reunir com a Câmara Técnica  
4474 de Controle conjuntamente, eu peço aos senhores paciência, sobretudo, para que  
4475 ouçam, nós temos que ouvir bastante e tentar minimizar as polêmicas que possam  
4476 surgir a partir dos debates que vão acontecer lá. Evidentemente que nós vamos  
4477 nos posicionar com relação às nossas atribuições, são as atribuições de  
4478 constitucionalidade, legalidade e de técnica Legislativa, porque é uma coisa que é

100

4524  
4525 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –** Ok.  
4526 Obrigado pela presença de todos. Sejam bem-vindos aqueles que estão chegando  
4527 hoje, esperamos que nós tenhamos bom trabalho daqui para frente. Obrigado.  
4528  
4529

102

4479 o que nós temos mais empreendido na CTAJ, nós temos mais nos prendido,  
4480 porque tem sido a nossa função mais importante de técnicos, de cuidar da técnica  
4481 legislativa dos resoluções do que propriamente de constitucionalidade e  
4482 legalidade, e que nós, então, possamos ter a partir dessas premissas, da  
4483 paciência, da observação, de tentar minimizar as polêmicas, sempre com os olhos  
4484 postos na nossa atribuição, que nós possamos fazer um bom trabalho quando se  
4485 der a reunião das Câmaras Técnicas conjuntamente. Ok? Então, nós vamos ter a  
4486 oportunidade, assim como nós temos que ter paciência com eles, eles vão ter que  
4487 ter paciência conosco, porque nós vamos colocar as nossas ansiedades, as  
4488 nossas dúvidas, e etc., de pessoas que não estão no dia-a-dia da prática, da  
4489 execução do licenciamento ambiental, mas que nós esperamos que também tenha  
4490 esse respeito de lá para cá, assim, como nós esperamos que daqui para lá, nós  
4491 consigamos manter um alto nível dos debates na reunião, quando houver. É só  
4492 essa recomendação que eu faço, com experiência que nós já temos, tem outros  
4493 mais experientes que eu, em reuniões conjuntas, com certeza, o Bruno e o  
4494 Ubergue, mas para que tomemos essa experiência exitosa, e não dizendo: Não é  
4495 possível fazer reunião conjunta. É possível sim, e, nós vamos dar conta de fazer  
4496 isso para o bem de todos. Ok. Calendário. Aí, eu acho que vai ficar a cargo. O  
4497 único calendário que nós temos até agora é terça-feira. Nós vamos ter que  
4498 entregar as sugestões, depois, eu acho que na mesma, semana que vem há a  
4499 reunião, vamos trabalhar o texto junto com o presidente de Câmara Técnica de  
4500 Origem, e, aí, oportunamente, mais tardar na outra semana, a semana que seria a  
4501 reunião do Conama, penso que seria a reunião conjunta. Não? Já entrando para  
4502 julho?  
4503  
4504

4505 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA) –** Vai entrar para julho, é na primeira semana  
4506 de julho, provavelmente conseguimos fazer, porque nós vamos tomar esse tempo.  
4507

4508  
4509 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –** O  
4510 presidente desta Comissão e da outra Comissão, entre os dias 01, 02 e 03 de  
4511 julho, estão viajando. Juntos.  
4512

4513  
4514 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA) –** Então, não faremos nesses dias.  
4515

4516  
4517 **O SR. JOSÉ MAURO DE LIMA O' DE ALMEIDA (Presidente da CTAJ) –**  
4518 Seguramente. Está bom.  
4519

4520  
4521 **A SRª. REGINA GUALDA (MMA) –** Seguramente não faremos. Mas, fica para a  
4522 primeira semana de julho, 04 em diante.  
4523

101



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



Ofício-Circular nº 28 /2015/DCONAMA/SECEX/MMA

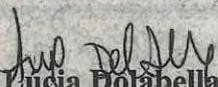
Brasília, 15 de julho de 2015

**Assunto: Convocação para a 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos**

Prezado(a) Senhor(a),

1. No cumprimento do disposto no §1º do art. 37 e art. 47 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos, a realizar-se no dia 23 de julho de 2015, às 10h00, na sala 830, localizada no 8º andar do Bl. “B”, na Esplanada dos Ministérios.
2. A pauta e os documentos da reunião estarão disponibilizados, na página do CONAMA na Internet no dia 16 de julho, no seguinte endereço eletrônico: [http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod\\_reuniao=1737](http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1737).
3. Às entidades da Sociedade Civil, com assento em ambas Câmaras Técnicas, cujo custeio de passagens e diárias está previsto no § 2º, art. 8º do Regimento Interno do CONAMA, solicito que entrem em contato com nossa equipe de apoio para confirmação de presença e participação integral na reunião ATÉ O DIA 16 DE JULHO DE 2015, para que sejam tomadas as providências necessárias.

Atenciosamente,

  
Ana Lucia Dolabella  
Diretora



EM BRANCO

**Assunto:** Convocação para a 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos

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

**Data:** 15/07/2015 18:46

**Para:** rodrigoagostinho@bauru.sp.gov.br, lilianabreu@bauru.sp.gov.br, hkoch@caxias.rs.gov.br, mauros@cetesbnet.sp.gov, joao.carli@cna.org.br, cna@cna.org.br, edezolt@cni.org.br, jneto@cni.org.br, wbaptista@cni.org.br, viniciusladeira@cnt.org.br, sociosnatureza@contato.net, sociosnatureza@contato.net, tadeussantos51@gmail.com, rafaellv@fepam.rs.gov.br, edu13siqueira@gmail.com, saleseadvogados@gmail.com, epitacio.anamma@gmail.com, epitaciosantos@hotmail.com, avatche@hotmail.com, rogeiro.mar.eng@hotmail.com, rosiraymba@hotmail.com, rogerio.mar.eng@hotmail.com, gab.femarh@gmail.com, lilian.martins@ibama.gov.br, andre.franca@inea.rj.gov.br, berenice.andradelima@ipojuca.pe.gov.br, bereandradelima.ipojuca@gmail.com, raimundo.filho@mma.gov.br, raimundo.deusdara@florestal.gov.br, dione.macedo@mme.gov.br, mauricioaraujo@naturantins.gov.br, rita.munck@portosdobrasil.gov.br, paula.ramalho@saobernardo.sp.gov.br, antonio.leopoldo@saude.gov.br, secretario.sema@sema.ba.gov.br, eugenio.spengler@gmail.com, anapaulacortez@terra.com.br, mateus.amaral@transportes.gov.br, tita@uaigiga.com.br, aline\_bettio@yahoo.com.br, fidelispaixao@yahoo.com.br, wal\_fmarmques@yahoo.com.br, ailton.lima@ymail.com  
**CC:** Adriana Sobral Barbosa Mandarino <adriana.mandarino@mma.gov.br>



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**

**SECRETARIA EXECUTIVA**

**DEPARTAMENTO DE APOIO AO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – DCONAMA**

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

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

Ofício-Circular nº **028/2015/DCONAMA/SECEX/MMA**

Brasília, 15 de julho de 2015

**Assunto:** Convocação para a 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos

Prezado(a) Senhor(a),

1. No cumprimento do disposto no §1º do art. 37 e art. 47 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos, a realizar-se no dia 23 de julho de 2015, às 10h00, na sala 830, localizada no 8º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.
2. A pauta e os documentos da reunião estarão disponibilizados, na página do CONAMA na Internet no dia 16 de julho, no seguinte endereço eletrônico:  
[http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod\\_reuniao=1737](http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1737)
3. Às entidades da Sociedade Civil, com assento em ambas Câmaras Técnicas, cujo custeio

de passagens e diárias está previsto no § 2º, art. 8º do Regimento Interno do CONAMA, solicito que entrem em contato com nossa equipe de apoio para confirmação de presença e participação integral na reunião ATÉ O DIA 16 DE JULHO DE 2015, para que sejam tomadas as providências necessárias.

Atenciosamente,

**Ana Lúcia Dolabella**  
Diretora

**Assunto:** Convocação para a 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos

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

**Data:** 15/07/2015 18:47

**Para:** lyssandro.siqueira@advocaciageral.mg.gov.br, ppi@advocaciageral.mg.gov.br, marcio.mazzaro@agricultura.gov.br, ellen.martins@antf.org.br, dep.penna@camara.gov.br, rodrigo.brito@cna.org.br, cborges@cni.org.br, leonardo.estrela@cni.org.br, matorres@cni.org.br, eduardovieira@cnt.org.br, fabiana.rodrigues@cnt.org.br, franklinferreira@cnt.org.br, gustavowilly@cnt.org.br, luizdavid@cnt.org.br, veninaoliveira@cnt.org.br, viniciusladeira@cnt.org.br, helio.burgos@cprh.pe.gov.br, isabelramos@cprh.pe.gov.br, francisco@csmg.adv.br, antonio.cecchi@defesa.gov.br, eurico@gbd.com.br, secretaria@ntu.org.br, edgalhardi@uol.com.br, brunoluciom@gmail.com, fabiocamargo.semama@gmail.com, fernandogeografo@gmail.com, lffguida@gmail.com, luissergioterra@gmail.com, sergiomacedoidema@gmail.com, sergiop.cruz@gmail.com, fbcn.fbcn@gmail.com, brunolsmanzollilo@hotmail.com, josedocarmoas@gmail.com, josedocarmoas@uol.com.br, janneidema@gmail.com, rodriguesjanne@gmail.com, sergiodefigueiredo@gmail.com, sergiodefigueiredo@hotmail.com, brunolsmanzollilo@hotmail.com, luciano\_marchesini@hotmail.com, pqdamaral@hotmail.com, chsaei1@eme.eb.mil.br, mariana.cirne@ibama.gov.br, furpa@ig.com.br, elianeiva.odisio@integracao.gov.br, elianveia@gmail.com, danilo.curado@iphan.gov.br, danilo.vieira@meioambiente.mg.gov.br, nilo.diniz@mm.gov.br, fernando.tatagiba@mma.gov.br, mauro.odealmeida@mma.gov.br, conama.ti@mma.gov.br, joseb@mme.gov.br, akaoui@mp.sp.gov.br, gaemabs@mp.sp.gov.br, rodrigo@ntu.org.br, fcivolani@polmil.sp.gov.br, fc.civolani@uol.com.br, safpr@presidencia.gov.br, ubergue.junior@presidencia.gov.br, smonforte@sesi.org.br, cristianecamboim@sestsenat.org.br, isabellacasemiro@sestsenat.org.br, marcioguaranys@sestsenat.org.br, bbessa@smma.curitiba.pr.gov.br, carolinejorgesantos@sp.gov.br, msodre@sp.gov.br, fernando.vieira@transportes.gov.br, fgvagro@gmail.com, tita@uaigiga.com.br, marcia.leuzinger@uol.com.br, paes.padua@uol.com.br, coordenadoriajuridica@ima.al.gov.br, mrobis@uol.com.br, robis@polmil.sp.gov.br, robis@policiamilitar.sp.gov.br, psbbarbosa@vitoria.es.gov.br, paulo.paulobarbosa@gmail.com, lcastroemoura@yahoo.com.br, liciusagro@yahoo.com.br, psaltieri@yahoo.com.br, paulo\_altieri@sema.pa.gov.br, fernandoibiapina@yahoo.com.br, surpi@surpi-df.pi.gov.br

**CC:** Adriana Sobral Barbosa Mandarino <adriana.mandarino@mma.gov.br>

**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE  
SECRETARIA EXECUTIVA**

**DEPARTAMENTO DE APOIO AO CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE – DCONAMA**

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

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

Ofício-Circular nº 028/2015/DCONAMA/SECEX/MMA

Brasília, 15 de julho de 2015

**Assunto: Convocação para a 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos**

Prezado(a) Senhor(a),

1. No cumprimento do disposto no §1º do art. 37 e art. 47 do Regimento Interno deste Conselho, convoco Vossa Senhoria para participar da 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos, a realizar-se no dia 23 de julho de 2015, às 10h00, na sala 830, localizada no 8º andar do Bl. "B", na Esplanada dos Ministérios.
2. A pauta e os documentos da reunião estarão disponibilizados, na página do CONAMA na Internet no dia 16 de julho, no seguinte endereço eletrônico:  
[http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod\\_reuniao=1737](http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1737)
3. Às entidades da Sociedade Civil, com assento em ambas Câmaras Técnicas, cujo custeio de passagens e diárias está previsto no § 2º, art. 8º do Regimento Interno do CONAMA, solicito que entrem em contato com nossa equipe de apoio para confirmação de presença e participação integral na reunião ATÉ O DIA 16 DE JULHO DE 2015, para que sejam tomadas as providências necessárias.

Atenciosamente,

**Ana Lúcia Dolabella**  
Diretora



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

Ofício-Circular nº 29 /2015/DCONAMA/SECEX/MMA

Brasília, 15 de julho de 2015.

**Assunto: Comunicado de convocação para a 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos**

Prezado(a) Senhor(a),

1. Comunico que será realizada a 2ª Reunião Extraordinária Conjunta das Câmaras Técnicas de Controle Ambiental e de Assuntos Jurídicos, no dia 23 de julho de 2015, às 10h00, na sala 830, localizada no 8º andar do Bl. “B”, na Esplanada dos Ministérios.
2. A deliberação sobre os temas em pauta é exclusiva dos membros das Câmaras Técnicas, sendo que o custeio daqueles que não estão previstos no Regimento Interno do CONAMA deve ser feito pelo próprio interessado.
3. A pauta e os documentos da reunião estão disponibilizados na página do CONAMA na Internet no dia 16 de julho, no seguinte endereço eletrônico: [http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod\\_reuniao=1737](http://www.mma.gov.br/port/conama/reunalt.cfm?cod_reuniao=1737).

Atenciosamente,

  
Ana Lúcia Dolabella  
Diretora



EM BRANCO



EM BRANCO



**MINISTÉRIO DO MEIO AMBIENTE**  
**Secretaria Executiva**

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

**Pauta 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**

**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:** 3ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Assuntos Jurídicos. Data:  
18/06/15.

**Tramitação:** Matéria em Regime de Urgência aprovado por ocasião da 117ª Reunião Ordinária do CONAMA, de 18 de março de 2015. Admitida na 1ª Reunião Extraordinária do CIPAM, realizada em 29 de maio de 2015. Pautada na 1ª Reunião Extraordinária da Câmara Técnica de Controle Ambiental, realizada em 1º de junho de 2015, onde os trabalhos se estenderam até o art. 10, sendo a minuta aprovada com emendas na 2ª RE da CTCA, ocorrida em 10 de junho de 2015. Pautada na 3ª RE da CTAJ, em 16 de junho de 2015, os membros entenderam que havia grande quantidade de questões que envolviam mérito, prejudicando a correta interpretação do conteúdo, decidindo por fim reunir conjuntamente com a CTCA para finalizar a análise.

**3. Encerramento**

*Handwritten signature*



EM BRANCO