

**2ª Reunião Extraordinária Conjunta das CTs de Controle Ambiental e
Assuntos Jurídicos
Data: 23 de julho de 2015
Processo N° 02000.000509/2015-72
Assunto: Proposta de Resolução CONAMA sobre licenciamento ambiental
de aeroportos regionais.**

VERSÃO LIMPA

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

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

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

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

RESOLVE:

**CAPÍTULO I
DAS DISPOSIÇÕES PRELIMINARES**

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

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

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

III – o licenciamento ambiental de novos aeroportos regionais.

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

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

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

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

II – sítio aeroportuário: área do aeroporto;

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO II DA REGULARIZAÇÃO AMBIENTAL DOS AEROPORTOS REGIONAIS

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO III DA AMPLIAÇÃO DOS AEROPORTOS REGIONAIS

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

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

II – não implique em:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

CAPÍTULO IV

DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DOS NOVOS AEROPORTOS REGIONAIS

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

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

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

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

CAPÍTULO V DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

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

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

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

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

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

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

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

I – poda de vegetação que coloque em risco a operação aeroportuária;

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

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

IV – implantação de cercas, defensas metálicas ou similares;

V – reparos e manutenção em obras de arte; e

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

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

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

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

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

IZABELLA TEIXEIRA
Presidente do Conselho

ANEXO I

Proposta de Termo de Referência

RELATÓRIO DE CONTROLE AMBIENTAL (RCA)

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

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

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

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do empreendedor:

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

1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

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

1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

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

- Anotação de Responsabilidade Técnica – ART, quando couber.

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

1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

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

2. CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

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

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

A caracterização do empreendimento aeroportuário deve ser apresentada de forma a possibilitar a sua compreensão, a compatibilidade com as normas legais, a sua adequação ambiental e conter:

2.1. Descrição Técnica do Empreendimento Aeroportuário

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

2.2. Localização e Justificativa de Empreendimento Aeroportuário

- Localização georreferenciada do sítio aeroportuário utilizando o sistema de referência padrão nacional, relacionando os municípios e regiões nas quais se inserem, em escala a ser acordada;
- Apresentar as vias de acessos e condições de tráfego (mapa);

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

2.3. Informações específicas

- Área total do terreno e área total construída;
- Área destinada a expansões (ampliação);
- Área destinada a disposição dos resíduos sólidos;
- Uso do solo e os cursos d'água presentes nos sítios aeroportuários, se existente do aeroporto;
- Emissões: apresentar informações que permitam caracterizar as emissões geradas e futuras no empreendimento, incluindo:
 - Caracterização e quantificação (diária, mensal e anual) dos resíduos sólidos gerados no empreendimento;
 - Caracterização de todos os efluentes líquidos do processo produtivo, quando for o caso; e
 - Produção de ruído, estimativa das emissões de material particulado e de gases poluentes durante as fases de operação do empreendimento.
- Sistema de controle de efluentes e resíduos sólidos: apresentar informações referentes ao sistema de controle, tratamento e disposição final dos efluentes líquidos, óleos e graxas gerados pelo empreendimento aeroportuário, quando for o caso, incluindo:
 - Localização das unidades de tratamento e/ou disposição final de efluentes líquidos (quando for o caso) e resíduos sólidos;
 - Sistema de tratamento dos efluentes líquidos, se existente; e
 - Sistema de armazenamento e/ou disposição final de resíduos sólidos;

3. CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

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

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

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

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

3.1. Meio Físico

Abordar aspectos do meio físico da AID, incluindo: clima, condições meteorológicas e qualidade do ar; geologia, geomorfologia e geotecnia do solo, ocorrência de cavidades

naturais subterrâneas, áreas de relevante beleza cênica; recursos hídricos (corpos d'água e seus usos, nascentes, áreas alagáveis); susceptibilidades a fenômenos do meio físico (inundação, erosão, escorregamento, subsidência, colapso e recalque) e, passivos ambientais.

3.2. Meio Biótico

Realizar diagnóstico descritivo do meio biótico, contemplando a vegetação predominante (descrever e mapear os grandes aspectos fitofisionômicos da vegetação nativa). Mapear os locais de ocorrência da fauna, com especial atenção às áreas de pouso e decolagem, vias de acesso e entorno, inclusive avifauna e rotas migratórias, espécies endêmicas e em risco de extinção, inclusive as definidas conforme o inciso VII do art. 2º da Resolução CONAMA nº 466/2015.

3.3 Meio Socioeconômico

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

Identificar e mapear a existência de povos e comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas na AID do empreendimento; e sítios de interesse arqueológico, histórico e cultural, com base nas informações oficiais disponíveis.

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

4. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS IMPACTOS E PASSIVOS AMBIENTAIS

Deverão ser identificadas e caracterizados os impactos ambientais nos meios físico, biótico e socioeconômico, relativos à operação do empreendimento.

Os impactos serão avaliados na área de influência definida para cada um dos meios (físico, biótico e socioeconômico) e de forma integrada, conforme caracterizados no diagnóstico ambiental.

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

4.1. Meio Físico

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

4.2. Meio Biótico

Áreas de Preservação Permanente suprimidas, fauna impactada.

4.3. Meio Socioeconômico

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

5. MEDIDAS MITIGADORAS E DE CONTROLE AMBIENTAL

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

Os programas de mitigação e de controle ambiental deverão considerar: os impactos ambientais aos quais se destinam, o componente ambiental afetado; os indicadores ambientais, quando couber o agente executor, com definição de responsabilidades; e o cronograma de execução das medidas, hierarquizando-as em termos de curto, médio e longo prazo.

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

O RCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;
- Programa de comunicação social e de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais; e
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução CONAMA nº 466/2015.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

ANEXO II

Proposta de Termo de Referência

RELATÓRIO AMBIENTAL SIMPLIFICADO (RAS)

O Relatório Ambiental Simplificado (RAS) tem como objetivo oferecer elementos para a análise da viabilidade ambiental de empreendimentos ou atividades consideradas de baixo impacto ambiental, nos termos do art.6º da Resolução.

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

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

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

1. INFORMAÇÕES GERAIS

1.1. Identificação do empreendedor:

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

1.2. Identificação da empresa responsável pelos estudos:

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

1.3. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

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

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

1.4. Identificação do empreendimento, contendo:

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

2. CARACTERIZAÇÃO DO AEROPORTO

A caracterização do projeto deve ser apresentada de forma a possibilitar a sua compreensão, a compatibilidade com as normas legais, a sua adequação ambiental e conter:

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

2.1 Operação e Manutenção

- Indicar as ações necessárias no ambiente natural para a operação e manutenção do aeroporto;
- Movimentação diária de passageiros atual e futura, após as obras;

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

3. ESTUDO DE ALTERNATIVAS LOCACIONAIS, TECNOLÓGICAS E CONSTRUTIVAS

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

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

4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

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

A caracterização deverá abordar:

- Descrição geral da área de influência direta do empreendimento, incluindo dados sobre o uso atual e uso anterior. Caso a área tenha sido utilizada para atividades industriais, classificar a atividade com seu respectivo código de acordo com a nomenclatura do IBGE. Documentar por meio de fotografias atualizadas, legendadas e datadas;
- Coordenadas geográficas dos limites da área utilizando o sistema de referência padrão nacional; e
- Condições e características dos acessos e tráfego - mencionado a hierarquização viária municipal.

4.1. Meio Físico

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

4.2. Meio Biótico

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

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

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

4.3. Meio Socioeconômico

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

Identificar e mapear a existência de povos e comunidades tradicionais, indígenas e quilombolas na AID do empreendimento; e sítios de interesse arqueológico, histórico e cultural, com base nas informações oficiais disponíveis.

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

5. IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DE IMPACTOS AMBIENTAIS

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

Considerar no mínimo as seguintes interferências:

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

6. PROGNÓSTICO AMBIENTAL

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

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

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

7. MEDIDAS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

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

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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

ANEXO III

Proposta de Termo de Referência

PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL (PCA)

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

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

Os registros poderão ser feitos por meio de fotos, relatórios, fichas de registros, notas fiscais e documentos (Certificados de Transportes de Resíduos – CTR, etc.) desde que comprovem sua adoção e seus resultados.

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

1.1. Identificação da empresa responsável pelo PCA:

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

1.2. Dados da equipe técnica multidisciplinar:

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

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

2. REQUISITOS MÍNIMOS PARA ELABORAÇÃO DO PCA

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

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

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

- Descrição das ações propostas para execução das medidas apontadas no item anterior e sua periodicidade;
- Descrição do método de registro que comprove o controle dos impactos/interferências (fotos, relatórios, fichas de registro, CTR, documentos fiscais, etc.) e sua periodicidade de medição;
- O PCA deverá ser assinado pelo responsável pela elaboração e implantação do plano; e
- O PCA deverá servir de subsídio para a elaboração do Relatório Final da Obra, a ser entregue para solicitação da Licença de Operação (LO).

O PCA poderá conter os seguintes planos e programas:

- Programa de gestão ambiental, contendo subprogramas de controle de resíduos sólidos, mitigação e monitoramento de ruídos;
- Programa de comunicação social e de educação ambiental;
- Programa de recuperação de áreas degradadas;
- Programa de prevenção, monitoramento e controle de processos erosivos;
- Programa de recuperação de passivos ambientais.
- Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo-PMFA, conforme a Resolução CONAMA nº 466/2015.

3. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

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