

Degração Audiência Pública EIA/RIMA AERÓDROMO DO PLANALTO CENTRAL

Empreendedor: TERRACAP

Empresa responsável pelo estudo: Ecotech Tecnologia Ambiental e Consultoria

Legenda:

(mm:ss): Tempo da fala.

(...): Trechos ou palavras inaudíveis.

...: pausa.

(?): Palavra ou trecho sem compreensão.

*(!): dúvida na transcrição

Expressão(?) dúvida no entendimento escrito

Senhora Natália Almeida (09:38)

Olá pessoal, boa noite. A todas e a todos, sejam bem-vindos a nossa audiência pública na noite de hoje. Eu sou Nathalia Almeida, servidora do Brasília Ambiental. Além de dar as boas-vindas a todas e todos, eu gostaria de agradecer em meu nome, em nome do Brasília Ambiental, em nome do nosso presidente, Roney Nemer, pela atenção, a presença e a audiência de todos, sejam aqueles que estão nos acompanhando ao vivo ou que porventura estejam assistindo essa audiência num outro momento. Então, desde já agradecemos. E vamos dando início aos trabalhos dessa noite. Aqui ao meu lado direito, eu tenho Albatênio, que é o representante da TERRACAP, que estará aqui conosco para acompanhar a audiência pública e também, eventualmente prestar alguns esclarecimentos, enfim, que se façam necessários para apresentação do estudo de impacto ambiental do empreendimento que vamos não é discorrer aqui nessa noite. Então, não havendo mais, enfim, apresentações serem feitas, a não ser do meu colega Felipe, que está aqui ao lado, que eu vou apresentar o final da minha fala. Vamos então é iniciar. Hoje vamos apresentar e discutir um estudo de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental o EIA/RIMA para o aeródromo referente ao licenciamento que é de interesse na TERRACAP, o nome do empreendimento AERÓDROMO DO PLANALTO CENTRAL. Ele fica localizado na área isolada Cava de Cima número 3, gleba 1A, Papuda 2 na rodovia DF 251, na região administrativa de São Sebastião, RA número 14. Nessa noite nós estamos fazendo essa audiência no modelo presencial com a transmissão pelo canal do YouTube. Estamos aqui hoje no Instituto Federal de São Sebastião e aproveitamos também para agradecer a toda a direção do instituto por receber, né, a audiência nesta noite. E vamos então, iniciando hoje, no dia 7 de novembro, às 19h30, com encerramento previsto às 22h30, já incluído os 15 minutos de intervalo previstos entre a apresentação e a contribuição dos participantes. Como eu disse anteriormente, estamos aqui no campus de São Sebastião, do instituto federal e na entrada do nosso auditório encontra-se a lista de presença. Então aqueles que estiverem aqui no nosso auditório, por favor, faça um registro da sua presença logo ali na entrada. Bom, embasamento legal da nossa audiência pública vai de acordo com a resolução CONAMA número 9 de 87, de acordo com a Lei Distrital número 5081, de 2013, e de acordo com a Instrução Normativa número 11 de 2024 do Brasília Ambiental. Então, vamos passar aqui rapidamente pelos dados do processo de licenciamento. A numeração do processo é 0039100001017/2021-74. O empreendimento é o AERÓDROMO DO PLANALTO CENTRAL, localizado na área isolada Cava de Cima número 3, gleba 1A, Papuda 2, na rodovia DF 251, conforme a matrícula 158726, situado na Região Administrativa de São Sebastião, RA 14, e o tipo de licenciamento que está sendo requerido neste momento é a licença prévia. O tipo de atividade aeródromo e o interessado, no caso, é a Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal, TERRACAP. A empresa responsável pela elaboração do EIA/RIMA é a Ecotech Tecnologia Ambiental e Consultoria. Bom, o aviso da de publicação desta audiência, ele foi devidamente realizado, conforme previsto na legislação, na Lei 5081, no site e nas redes sociais do Brasília Ambiental, conforme previsto na Instrução Normativa número 27, desculpa, Instrução Normativa número 11, de 2024. O objetivo dessa audiência é apresentar e discutir o estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ambiental EIA/RIMA referente ao processo de licenciamento aeródromo, que nós já apresentamos, bem como colher sugestões e contribuições para o seu aprimoramento, conforme resolução CONAMA número 9 de 87 e Lei Distrital 5081 de 2013. Nesse momento só recapitulando, o procedimento de licenciamento ambiental é para a atividade de aeródromo. Nós temos aqui um licenciamento que é considerado trifásico, ou seja, ele ocorre em 3 etapas, licença prévia, depois da licença de instalação e, por fim, a licença de operação. O licenciamento prévio, que é a etapa que nós nos encontramos atualmente, é a etapa inicial que atesta a viabilidade ambiental da atividade. Depois de é alcançada a licença prévia, nós temos a licença de instalação que autoriza a realização de obras de infraestrutura, enfim, quaisquer outras necessidades de instalação do empreendimento e, por fim, a licença de operação, depois que todas as obras forem concluídas, para autorizar o funcionamento, no caso deste aeródromo, de

acordo com todos os projetos apresentados lá na primeira etapa, no caso, essa aqui é a primeira etapa. E, por fim, o empreendimento pode funcionar normalmente. Essa audiência ela não há ainda um fórum de decisão. Ela serve para acolher informações e aprimorar o processo de licenciamento de maneira que todas as contribuições que são recepcionados aqui, todas as sugestões e dúvidas, elas subsidiam a análise do trabalho e formam parte da convicção da técnica das equipes responsáveis pela análise. Essa audiência está sendo transmitida através do nosso canal do Brasília Ambiental no YouTube, o chat fica disponível para a interação entre os participantes, mas ele não é o meio adequado para se fazer contribuições. E exatamente sobre as contribuições, eu gostaria de prestar aqui alguns esclarecimentos. Primeiramente dizer que qualquer um pode fazer, pode participar da nossa audiência através da inscrição de fala para aqueles que estão aqui no presencial nesse momento antes da... na verdade, após essa apresentação do regulamento e depois da exposição técnica, então haverá um momento específico para fazê-lo. Então, é só pedir a inscrição de fala e fazer o uso dela. Ou através do envio de formulário. Porque aqui embaixo, na descrição do vídeo, temos um link para que as contribuições sejam encaminhadas por escrito. Para aqueles que já acompanham algum tempo a nossa audiência pública aqui na transmissão pelo YouTube, nós não temos mais o canal de WhatsApp nesse momento, como um mecanismo de envio oficial das contribuições. Então, pedimos que preencha um formulário de maneira que os registros das contribuições fiquem mais organizados, porque eles compõem o processo de licenciamento. Então, eles fazem parte como documentos. Então, entendemos que essa é a maneira mais organizada de fazer as contribuições por escrito. São admitidas manifestações desde que contenham a identificação do interessado. Pedimos que se apresente, coloque o seu nome e sobrenome e também diga se faz parte de alguma entidade, alguma associação e aqueles que forem fazer uso da palavra tem o direito de fazê-lo utilizando o tempo de 3 até 3 minutos. Se por um acaso representa alguma instituição tempo estendido, aí até 5 minutos. Nós pedimos que as manifestações, elas sejam realizadas de forma clara, de forma objetiva, especialmente é voltadas aos temas que são desenvolvidos aqui na audiência pública do estudo ambiental, ou seja, temas afetos ao meio ambiente, na medida em que surgirem assuntos que não são necessariamente da parte de meio ambiente a mesa aqui fará o possível para prestar os esclarecimentos, enfim, que se façam necessários e que sejam possíveis, mas esta é uma audiência que trata majoritariamente aos temas relacionados aos impactos ambientais desse aeródromo. Se não houver tempo hábil pessoal para a gente fazer não é a resposta e colher as contribuições de todos, todas elas farão parte da nossa ata, completa e nesse momento nós responderemos individualmente através do e-mail de cada um daqueles que, por um acaso, nos tenham encaminhado. Independente de terem participado ou não da transmissão ao vivo aqui da audiência qualquer cidadão poderá no prazo de até 10 dias, a contar da data de hoje, é encaminhar suas contribuições por e-mail. No e-mail SULAM de Maria sulam@ibram.df.gov.br ou outro canal, que é o outro e-mail, que é o licenciamento.ibram@gmail.com e como eu disse serão encaminhados aí as respostas individuais e todas as contribuições também entram na ata completa. Essa ata ela é publicada em até 30 dias, a contar da data de hoje. E mais informações, pessoal, sobre o regramento, o regulamento dessa audiência está lá no nosso site www.ibram.df.gov.br. A duração prevista aqui são 3 horas, já incluído aí a prorrogação, os tempos de contribuições e o intervalo. A audiência é dividida em 4 blocos. Essa abertura onde nós estamos aqui fazendo a leitura do nosso regulamento, a exposição técnica, agora na sequência, ela tem uma previsão aí de 30 minutos, mas pode ser estendido o prazo adicional de 15, se necessário, totalizando aí 45 minutos de apresentação. Após esses 45 minutos, temos aí 15 minutos de intervalo. É o tempo dedicado a organização aqui nossa para eventuais perguntas, inscrições de fala. Essas perguntas, elas serão respondidas preferencialmente aqueles que estão no auditório aqui conosco, sempre em ordem de inscrição e, na sequência, aquelas que chegarem através do nosso formulário. No momento após, enfim, todas essas respostas nós daremos aí ao encerramento da nossa audiência, que tem previsão aí de no máximo às 22h30. Bom, e já finalizando aqui essa introdução, gostaria de mais uma vez agradecer a presença e a audiência de todas e todos para conosco nessa audiência aqui e vou passar a palavra nesse momento para o Felipe. O Felipe ele é o coordenador do estudo ambiental. Ele é o representante da empresa ECOTECH que elaborou o estudo. E a partir de agora, Felipe, são 30 minutos, eventualmente, se precisar mais tempo, é só nos avisar, para que nós estendamos aí o tempo até 45 minutos e desejo então, a todas e todos uma excelente audiência. Felipe, uma excelente apresentação e obrigada.

Senhor Felipe (22:44)

Boa noite a todos. Boa noite a todas. Agradeço a participação. Em especial, participação dos membros da mesa. Boa noite, Natália. Boa noite, Albatênio. Boa noite, Henrique. Vou começar então, a exposição técnica do estudo de impacto ambiental e respectivo relatório de impacto ao meio ambiente do AERÓDROMO DO PLANALTO CENTRAL. Essas informações iniciais já foram colocadas na apresentação da Natália, mas vale a pena reforçar, trata-se então, da atividade do aeródromo, conhecido como AERÓDROMO DO PLANALTO CENTRAL, ele está localizado na Região Administrativa de São Sebastião e faz parte é de uma das matrículas da fazenda Papuda 2, de propriedade da TERRACAP. O imóvel onde o aeródromo está em operação possui 270 ha aproximadamente e há um destaque dessa área onde foi determinada zona aeroportuária de aproximadamente 170 há. Seu acesso é feito pela BR 251 e o objeto do projeto, o processo de licenciamento ambiental já citado. Eu acho que vale a pena registrar aqui, nesse momento, que o aeródromo se encontra em operação, no entanto, a fase como já colocada é a fase de licenciamento prévio, buscando a regularização do processo de licenciamento ambiental. Essas 2 figuras representam 2 possibilidades de acesso ao aeródromo. Ambas vão convergir pela BR 251, mas o acesso tanto pode ser feito através vindo do Plano Piloto tanto

através do balão da DF 140 como pela é a área urbana de São Sebastião, aí no caso, utilizando a DF 463 e a DF 473 até chegar a BR 251. Essa figura agora demonstra essa divisão que existe entre o imóvel, a gleba rural, e o que foi destacado dentro dessa gleba como zona aeroportuária. Em relação ao histórico. Estamos falando então de um aeródromo que já está em operação, a área ela já tem uma ocupação bem antiga. Imagens da década de 70 já demonstram que havia pastagem no lugar de vegetação nativa onde hoje é o aeródromo. No início dos anos 2000 é iniciada uma operação de uso familiar na atividade já de aeroporto, mas voltado para atividades agrícolas e o uso da própria família Botelho, que detinha a posse desse imóvel à época. Já agora, nos anos de 2010, é observado um aumento da infraestrutura aeroportuária e que esse uso já não passa a ser mais um uso só familiar e voltado ali as atividades agrícolas, tendo um caráter já de uso coletivo. Agora, já recentemente, a TERRACAP reintegrou a posse e colocou o aeroporto em operação através de um contrato com uma empresa privada. Em relação ao uso atual a infraestrutura instalada do aeródromo, essa figura demonstra aqui onde estão as etapas de instalação dos hangares. Você tem 2 etapas bem definidas, a etapa A com hangares maiores, e a etapa B com hangares menores. E a etapa ser onde está a principal parte de infraestrutura do aeródromo. Em termos de infraestruturas ali estão estacionamento, a unidade administrativa, o posto e atualmente está em funcionamento e o pátio das aeronaves para manobra. Na figura em azul escuro a pista de pouso decolagem e no azul mais claro com a figura com o número 5 a *taxiway*, a faixa de rolamento, para a manobra das aeronaves. Ainda em relação à infraestrutura, essa pista que foi colocada na figura anterior, ela possui aproximadamente 1500 m de comprimento e uma largura de 23 m. Esse conjunto de hangares das 3 etapas somam 115 andares, os menores em torno de 300 m² e os maiores vão até 900 m². Esses hangares hoje são ocupados por pessoas físicas e jurídicas através de um termo de autorização de uso a título precário. Estima-se atualmente cerca de 200 aeronaves estacionadas nesses hangares. O aeródromo, possui também uma estrutura de um posto de combustível que está licenciado pelo IBRAM e possui a LO de número 143/2022. Possui um pequeno terminal de passageiro que está em uma situação precária, haja vista que não é essa a característica do usuário do aeroporto. Vamos falar um pouco mais sobre as características mais à frente. Então, a situação do terminal de passageiros é considerada precária. O plano básico da zona de proteção do aeródromo foi aprovado pelo DECEA e foi publicada essa aprovação na portaria 596/ICA em setembro de 2019. Aqui a gente faz o registro dessas infraestruturas foram citadas, então aqui está o terminal de passageiros, o conjunto de hangares maiores, a pista principal de pouso decolagem, os 2 postos de gasolina, um está em operação e outro não está ativo no momento. Em relação à parte de infraestrutura na área de saneamento e energia, o abastecimento de água é uma solução independente através de um poço tubular devidamente outorgado pela ADASA. Atualmente com a outorga 198 de 2020. E o esgotamento sanitário também é operado por uma solução independente, por meio de 4 fossas sépticas seguidas de sumidouro. No caso aí do posto, é de abastecimento, ele tem também as caixas separadoras de água e óleo em funcionamento. A drenagem pluvial do aeroporto também é independente. Você tem um sistema simples, convencional de sarjetas, bocas de lobo e rede para as áreas impermeabilizadas. E aqui a gente já cita uma situação que é um passivo, que é uma erosão antes de se fazer uma regularização do sistema de drenagem. Vai ser detalhada também um pouco mais à frente. Em relação à energia elétrica. Essa daí está interligada ao sistema da Neoenergia distribuição Brasília. Do ponto de vista da inserção regional do aeródromo criamos essa figura que mostra o aeródromo numa situação entre o limite de uma zona urbana de expansão formada pela São Sebastião e pela DF 140 e no outro a leste é o polo agrícola do PAD DF. Nesse miolo onde está o aeródromo hoje é definido como um conector ambiental formado pela bacia do Descoberto, desculpe, do São Bartolomeu e na parte de biodiversidade, nós vamos colocar um pouco mais sobre essa situação. Citando aí nessa inserção regional Arco Sul, formado pelo anel rodoviário do Distrito Federal, onde é prevista aí a duplicação da BR 251 e da 001, formando a parte sul do anel rodoviário do Distrito Federal. Outro ponto de desenvolvimento regional são as obras de duplicação da DF 140, bem como a expansão urbana, que essa região vem sofrendo, assim como a região de São Sebastião, toda também vem em uma grande dinâmica de expansão urbana. Outro vetor de desenvolvimento é água potável que chega de Corumbá com a previsão de abastecer em breve essa região. A pujança da região agrícola do PAD DF é um vetor de desenvolvimento também. E cita-se aqui 2 empreendimentos de grande porte, hoje está empreendedora também tendo a TERRACAP a frente, que é o parcelamento de solo já em fase de instalação e operação, que é o Aldeias do Cerrado, e um parcelamento futuro ainda na fase de licenciamento prévio, que é o Centro Urbano do Tororó. Então, são 2 grandes vetores de crescimento nessa região. Em relação ao diagnóstico, começando aí pela situação do meio físico a localização da infraestrutura instalada do aeroporto aproveita um trecho de área de altiplano com uma situação bem favorável para a operação de um aeródromo, no entanto o seu entorno, ele possui regiões bastante dessecadas com alta declividade, o que requer cuidados ambientais significativos e serão demonstrados na parte aqui, tanto dos passivos, quanto nas medidas que serão propostas para adequação da situação ambiental do aeródromo. Então, na figura aqui, a gente pode mostrar essa área plana em cima do platô, onde você tem altas altitudes e baixas declividades, conforme a gente vai descendo no perfil do terreno, a gente chega para uma região já com a declividade moderada, no plano intermediário, até chegar nas rampas íngremes de alta declividade e depois essa declividade tende a diminuir no interior dos vales. Então, aqui é o detalhe dessa condição topográfica, demonstrando aí o mapa de declividades, escarpas realmente bem susceptíveis a processos erosivos, conforme estão ilustrados nas imagens aqui apresentadas. Em relação aos solos, foram avaliadas é 2 tipologias de solo na região, o latossolo vermelho e o cambissolo. Concreções lateríticas são observadas tanto nas 2 classes de solo. E essa característica de solos rasos é altamente favorável a parte de fundações, uma vez que apresentam solos muito rígidos, de grande compactação, com baixos riscos geotécnicos. No entanto, no momento que a gente passa a tratar de risco a susceptibilidade de erosão,

então, além dos solos, a gente vai ter que considerar a declividade e o uso atual passa a se enxergar a fragilidade ambiental do entorno direto do aeródromo, relacionado a riscos de erosões. Então, vocês têm, nós temos altas declividades associados a um platô que sofreu com a impermeabilização do solo pelas infraestruturas de pistas, *taxway*, hangares e o acúmulo dessa água, se não for bem tratado, gera alto risco de processos erosivos. Em relação ao meio biótico e considerando o sistema de unidades de conservação e o planejamento da paisagem para a conservação da biodiversidade no DF, como já colocado ali atrás, no interior dessa APA que é a APA do Rio São Bartolomeu, estão previstos importantes conectores ambientais. E então, mostrando aí a importância de que os fragmentos de vegetação nativa dessas áreas de influência tenham cuidados especiais e sejam também preservados. Aqui fazendo um detalhe da propriedade em relação ao uso e ocupação do solo e os remanescentes da vegetação, então, fica nítido que as áreas planas há muito já vêm sendo ocupada anteriormente por pasto e essa área do altiplano que está aparece aqui nesse tom de rosa é aonde estão as principais infraestruturas do aeródromo. Todo o entorno do aeródromo, onde está essa região escarpada ele está preservado e ocupado por vegetação nativa, principalmente formações florestais e uma mesclado com formações savânicas. Nesse trecho, onde tem um amarelo mais escuro, são remanescentes cerrado em 2 condições tanto em fase de regeneração mais avançada do cerrado quanto com maior disseminação de espécies exóticas, em menor taxa de recolonização de espécies nativas. Foi feito um trabalho de fauna com 2 campanhas com coleta de dados primários durante o EIA/RIMA e elas demonstram a importância ecológica anteriormente colocada tanto no zoneamento quanto na condição de corredor ecológico. Os resultados de fauna mostraram a ocorrência de espécies ameaçadas de extinção e também a ocorrência de um grande número de espécies consideradas topo de cadeia. Então tivemos registros de dados primários lá de um puma. Esse puma concolor que é essa onça parda. A gente também teve a presença de lobo-guará registrado com dados primários. Então, quando você tem a ocorrência dessas espécies consideradas topo de cadeia, significa que o ambiente tem um grau elevado de preservação fornecendo ainda alimento para todas as espécies da cadeia. Em relação ao meio socioeconômico, foram avaliadas 5 RA a do Jardim Botânico, Lago Sul, Paranoá, Plano Piloto e São Sebastião. Marcante a diferença socioeconômica entre essas RA e a importância, então, de operar com alguns mecanismos que possam melhorar a distribuição de renda. A localidade, por se tratar de uma zona rural, ainda tem um isolamento do sistema de transporte público, não sendo ofertado o transporte público para essa região. O vetor de ocupação urbana da DF 140 e São Sebastião é outra característica na dinâmica que chama atenção e o AEROPORTO DO PLANALTO CENTRAL pode se tornar um vetor de desenvolvimento local. Hoje, a quantidade de voos estimados por dia é de 10 voos de segunda a quinta e de 20 voos de sexta a domingo. Esse o aeroporto ganha um foco e o interesse da aviação geral de menor porte, por ter uns custos de operação inferiores ao Aeroporto Internacional JK. Em relação ao zoneamento territorial, o PDOT como foi colocado, estamos ainda numa zona rural e a zona rural de uso controlado. Em relação ao zoneamento ecológico econômico do DF, ZEE, aparecem 2 manchas, uma destinada a zona de dinamização produtiva, voltada à redução da desigualdade socioeconômicas que essa mancha mais no tom de rosa, e outra zona ecológica de diversão produtiva, voltada a serviços ecossistêmicos, estaria mais na zona rural quando associada ao PDOT. Aqui a gente tem uma sequência de imagens multitemporais, demonstrando que lá em 1964 a área já era desprovida de vegetação nativa. Na década de 80, a expansão da Fronteira agrícola nessa região e nesses tons mais escuros dessa imagem foi comum o plantio de pinus eucalipto por essa região nos programas da extinta Pro Flora. Em 91 essa característica se mantém alguns dessas áreas florestadas de reflorestamento já foram suprimidas. Nos anos de 2000, a gente já viu os primeiros traços da pista de aeroporto. Em 2015, já com a infraestrutura, em 2021, essa imagem mais próxima da atual. Como foi colocado e visto aqui, do ponto de vista geomorfológico da situação do aeroporto nesse platô de baixa declividade com alta visibilidade e de fácil acesso pela BR 251 são características interessantes para a atividade aeroportuária. Assim como, aquela te questão também na parte geotécnica de serem solos bastante rígidos, favorecem as infraestruturas e os níveis de compactação exigidos para uma pista de aeroporto. No entanto, estamos numa zona rural ainda, então ele tem uma distância de ocupação humana, o que do ponto de vista de proteção e segurança aeroportuária também é interessante, mas em relação à infraestrutura instalada ainda não existe uma infraestrutura urbana instalada na região dificultando uma possível ampliação da área, em contraponto também a necessidade de rever essa infraestrutura com a dinâmica atual de crescimento das regiões aí de São Sebastião e da DF 140. A fragilidade ambiental foi colocada em relação a essas escarpas de alta declividade no entorno. Então, uma vez que o aeroporto e suas estruturas acumulam grande quantidade de chuva, os riscos de processos erosivos nessas áreas são muito grandes. Outra questão a ser observada é a ocupação irregular e a dinâmica dos núcleos rurais Capão Comprido e Morro da Cruz, que mesmo ainda sem nenhum tipo de parcelamento regular vem cada imagem dessas que a gente vai olhando, ver que vão aumentando a característica de uma zona urbana irregular. Os remanescentes de vegetação que ainda existem no aeródromo, servem de refúgio da vida silvestre. Ficou comprovado pelo diagnóstico de fauna. E o Rio São Bartolomeu, como um corredor ecológico, também vem se caracterizando como útil nessa questão de manter a conectividade entre os bolsões de áreas preservadas no DF. Em relação à análise integrada dos impactos e das suas medidas de mitigação e compensação. Eu vou começar a sua. É citar aqui os aspectos ambientais. Então o aeroporto, ele causa poluição sonora, uma vez que essas aeronaves aumentam os níveis de ruído e existem medidas que são propostas para minimizar esses impactos. No caso de aeródromos, ele tem uma legislação específica que deve ser cumprida onde é obrigação do aeródromo desenvolver um plano específico para o zoneamento de ruído que vai apontar que tipo de medida deve ser implementada no caso desse aeródromo. Em relação à poluição do ar, a operação também é um impacto potencial. O que minimiza nesse caso é a distância é do aeródromo com habitações. Então, diminui o

impacto dos poluentes, mas de qualquer forma deve ser mantido o controle de qualidade dos motores dessas aeronaves e a manutenção para que cada vez mais seja diminuído esse impacto. Ainda em relação a poluição do ar uma das medidas que é comum em pontos já de abastecimento em aeródromos são combustíveis extremamente voláteis então, manter o ambiente de abastecimento com o maior tipo de vedação acaba diminuindo esses impactos. Em relação aos processos erosivos, essa é considerado pela equipe o principal risco e a principal fragilidade ambiental da área, exigindo que seja feito um projeto executivo para a drenagem pluvial do aeroporto de forma que 100% da água de chuva coletado pelos telhados, sistemas de pista e demais infraestruturas sejam tratadas no interior do aeródromo. Em relação à poluição do solo e água por efluentes as análises de coleta de águas que foram realizadas não demonstram nenhum tipo de impacto no sistema atual em funcionamento. Em relação aos resíduos sólidos, o aeródromo também deve desenvolver um plano de gerenciamento de resíduos sólidos específicos específico, a ser aprovado no IBRAM entre a fase de licenciamento prévio, aí corretivo e licença de instalação corretiva. Assim como citado, anterior a esse projeto executivo de drenagem também deverá ser submetido para aprovação e emitido uma licença de instalação corretiva que permita a instalação do sistema. Em relação aos danos da fauna é citado o plano de manejo de fauna dos aeródromos é uma exigência da RBAC 164, se não me engano, e ela deve não permitir a atração de aves, principalmente que possam gerar risco a operação do aeroporto. A questão do EPI, saúde ocupacional, o aeroporto como colocado, ele pode funcionar com o desenvolvimento socioeconômico da região. No entanto, é importante valorizar é emprego e renda local e promover treinamento para que as pessoas estejam prontas, caso haja a demanda de aumento de funcionários no aeródromo. Em relação aos impactos não mitigáveis, está prevista uma compensação ambiental no âmbito do EIA/RIMA foi feito um cálculo desse grau de impacto, que é de 1,323, que deve ser multiplicado pelo valor de investimento do aeroporto para se chegar no valor da compensação ambiental de forma pecuniária. O aeroporto então, já possui os impactos pretéritos da sua instalação e eles são compatíveis com uma obra de grande porte. O ambiente onde foi instalado o empreendimento, na época, estava coberta por pastagem plantada e desprovido de cobertura vegetal original. A infraestrutura atualmente instalada atende a operação atual do aeroporto. A vegetação original suprimida é tratada como um passivo ambiental, mas não é objeto de compensação Florestal por ter ocorrido ainda na década de 70 e 80 para uso rural que nunca deixou de ser exercido em outras áreas dessa propriedade. A existência e operação do aeroporto promove o desenvolvimento local e regional. A oferta de serviços aeroportuárias adicionais ao Aeroporto Internacional de Brasília JK tem demanda para aviação não comercial. Os impactos não mitigáveis com a regularização serão objetos de compensação ambiental. Não existe população vizinha impactada diretamente pela geração de ruídos. O posto de abastecimento está devidamente licenciado. O sítio aeroportuário possui certificado operacional emitido pela ANAC. A situação fundiária do aeródromo está regular e é de propriedade da TERRACAP. E as medidas aqui propostas para o controle ambiental são suficientes para mitigar a maioria dos impactos negativos identificados. Com fundamento no EIA/RIMA e nos destaques supracitados, a equipe multidisciplinar responsável pela elaboração deste EIA/RIMA considerou viável a regularização ambiental do aeroporto com a emissão das licenças. É está encerrada a partir da apresentação.

Senhora Natália Almeida (52:38)

Oi. Finalizamos, então, pessoal aqui a apresentação técnica. Felipe, muito obrigada pela apresentação, pelo detalhamento. Foi bastante esclarecedor e a apresentação seguiu aí é dentro do tempo previsto e nesse momento nós faremos um breve intervalo de 10 minutos para que possamos aqui nos organizar ao para eventuais perguntas e contribuições que chegarem ao que chegaram para aqueles que estão aqui no presencial, sejam bem-vindos, eu sei que alguns chegaram aí, já tinha iniciado a apresentação, sejam bem-vindos, fiquem à vontade após o intervalo para fazer uso da palavra pelo tempo de até 3 minutos ou se representarem alguma entidade pelo prazo de 5 minutos, basta sinalizar para a nossa equipe organizar aqui e nós passarmos aí o microfone para fazerem uso da palavra, OK? Então, a partir de agora nós contaremos 10 não, 15 minutos tá, 15 minutinhos para a gente fazer esse intervalo o nosso tempo regimental. E daqui a 15 minutos, então retornamos à mesa com a continuidade da transmissão, a continuidade dos trabalhos aqui também e até logo.

(69:14)

Olá pessoal, retornamos então do nosso intervalo de 15 minutos. Logo mais faremos é a leitura das contribuições de perguntas que chegaram. Antes eu gostaria de prestar alguns esclarecimentos quanto ao licenciamento de regularização, como o Felipe bem colocou. É um processo de regularização, pois o aeródromo, ele já se encontra instalado, no entanto, no processo de regularização e quando se faz a análise de um empreendimento como esse, muitas vezes são necessárias adequações, né? Adequações essas que dizem respeito a acessos, vias de acesso, infraestruturas, as instalações propriamente ditas relativas à operação do aeródromo. Então, no licenciamento de regularização, além de atestar a adequação das instalações que já estão lá, já foram realizadas no passado, o órgão ambiental pode e deve, com certeza, solicitar as adaptações necessárias para que ele opere realizando o menor impacto ambiental possível. Então, nesse momento de estudos, onde nós temos já algumas informações que como já vistas aqui sobre é fauna, flora, recursos hídricos, essas informações, elas dão subsídios para que todas essas solicitações de adequação que venham a ser necessárias, né, elas possam ser bastante específicas, bastante adequadas ao tipo de impacto e aí aquilo que se pretende mitigar. Certo? Então, nós estamos falando aqui de um licenciamento prévio, porque nós estamos fazendo uma análise do estudo ambiental, mas de fato é que é um estudo que ocorre na primeira etapa, mas de fato, trata-se aqui de um

licenciamento corretivo. Então, nesse sentido, eu gostaria de só frisar essas informações, prestasse esclarecimentos, para que não haja nenhuma dúvida quanto ao procedimento que nós estamos analisando lá no Brasília Ambiental. Antes de também passar para as perguntas que nós recebemos, eu gostaria de passar a palavra TERRACAP, passar para um representante, João, que ele vai prestar alguns esclarecimentos adicionais em relação aos arredores ali da região do aeródromo, para prestar alguns esclarecimentos. Durante o nosso intervalo, nós tivemos alguns interessados que nos procuraram aqui informalmente, não fizeram uso da palavra, mas acreditamos que as informações que foram solicitadas são de interesse coletivo. Então, por portanto, eu vou, vou passar a palavra para o João prestar alguns esclarecimentos.

Senhor João (72:14)

Boa noite. Teve um participante que nos questionou sobre a questão da infraestrutura, não é, ao redor, ali do aeródromo e a gente repassou para eles que a TERRACAP depois que assumiu a gestão daquela área vem desenvolvendo projetos de infraestrutura com a preocupação dele era relacionada ao acesso ao aeródromo. Então, a gente já está desenvolvendo junto com DER e o DNIT um projeto de acesso a fim de trazer mais segurança ali tanto para as pessoas que acessa a região ao lado quanto ao eródromo. Foi nesse sentido as tratativas.

Senhora Natália Almeida (73:08)

Perfeito, obrigada, tá João pelos esclarecimentos. Então, vou passar aqui para primeira pergunta que nós recebemos. Foi da senhora Juliana Pereira Miranda. Ela não está vinculada a nenhuma entidade. Ela registrou aqui no formulário e ela fez a seguinte pergunta, eu vou ler o conteúdo aqui. Boa noite. Gostaria de saber como ocorrerá o lançamento dos efluentes do aeródromo? Haverá algum tipo de compensação ambiental com a instalação desse empreendimento? É uma pergunta que eu vou endereçar então, a você, Felipe, como representante aqui da equipe que realizou o estudo. E antes de passar a palavra, eu gostaria de agradecer a senhora Juliana pela participação, pelos esclarecimentos. Nós faremos o possível para deixar claro a sua dúvida, sair daqui com elas a nada, mas eventualmente, caso não tenha, não tenhamos sido claros o suficiente, basta nos escrever novamente aí que nós faremos o complemento, se necessário.

Senhor Felipe (74:11)

O aeroporto com a infraestrutura instalada atualmente não precisa de sistema, de outro sistema de esgotamento sanitário que não seja o sistema já em operação de fossas sépticas seguidas de sumidouro. Como pode ser observado, se trata de 10 voos em média por dia, de segunda a quinta e de até 20 voos de sexta a domingo, o que não faz necessário nenhum tipo de sistema de esgotamento sanitário mais robusto do que esse que são as fossas sépticas, seguidas de sumidouro. Não tem nenhum plano de expansão que justifique um investimento maior para um sistema coletivo de captação e tratamento de esgoto sanitário. Outra pergunta em relação à compensação, o EIA/RIMA cumprindo o termo de referência que foi elaborado pelo IBRAM e a instrução normativa que trata do assunto foi preenchida a planilha e faz o cálculo do grau de impacto e chegamos a um grau de 1,353, se eu não me engano. Como o grau de impacto que que tem que ser multiplicado por um valor de referência da infraestrutura instalada no aeroporto para que o IBRAM negocie com a TERRACAP a compensação ambiental desse empreendimento, que é sim o nosso entendimento, é devida.

Senhora Natália Almeida (76:01)

Obrigada, Felipe. E em complementação, sobre especialmente sobre a compensação ambiental de fato é um empreendimento que é elegível a compensação, porque nós temos sim impactos, um significativo impacto, uma atividade como nós vimos aqui, passível de EIA/RIMA. O EIA/RIMA é o estudo ambiental mais complexo e mais completo que nós temos. Então, tipo de empreendimento que é legível sim a compensação. Essa compensação claro, ela é função de todas as intervenções que já foram feitas e que virão a ser feitas. E ela é função também do custo da implantação desse empreendimento, ou seja, o custo que já ocorreu no passado, como aqueles outros custos que venham aí futuramente, em virtude da adequação do aeródromo. O procedimento de compensação ambiental para que ele se efetive, não é, só esclarecendo também, a compensação ambiental ela funciona para quando o impacto é impossível de ser mitigado. Então, a compensação, ela é feita de forma pecuniária, ou seja, o interessado no caso da TERRACAP, ela vai através de um investimento a ser feito reforçar a fortalecer o recurso ambiental ou serviço ambiental próximo a região afetada. Então, se nós temos ali parques, unidades de conservação naquela região, essa compensação ela é revertida. Esse valor retorna para essas unidades conservação para que assim fortaleça os serviços e os recursos ambientais que foram de fato perdidos através do empreendimento. No momento do futuramente, se esse empreendimento passar pela primeira etapa, agora de licença prévia e lá na fase de licença de instalação, onde nós vamos saber exatamente o valor a ser compensado, o valor em reais, a aplicação desse recurso ela é deliberada através da Câmara de Compensação Ambiental e Florestal. A Câmara de Compensação Ambiental e Florestal do Brasília Ambiental ela tem representantes do órgão, representante de outras entidades do governo, representantes da sociedade civil, universidade e nesse colegiado é decidido sobre a melhor forma de aplicação desse recurso que é destinado para

aquela região, preferencialmente. Então, é feita uma avaliação, existe uma priorização de que forma que se é prioritário utilizar esse recurso. Isso tudo está previsto em normas e é assim que ocorre aí, de forma muito resumida, o procedimento da compensação ambiental. Então, mais uma vez, agradecer a senhora Juliana pela participação e vou passar então para a pergunta seguinte. Eu até queria saber se chegaram mais, mais, ainda não está? Então, vou passar aqui então para a pergunta que foi feita pelo senhor Robson. Ele não está vinculado a nenhuma entidade. E a pergunta dele é para o Felipe também. Quanto a fauna, considerando os animais que foram encontrados, quais serão as medidas práticas aplicadas, no caso, é muito importante a preservação e manutenção dos animais na região?

Senhor Felipe (79:35)

A verdade a gente tá falando de um diagnóstico ambiental é que foi feito no âmbito do EIA/RIMA com o aeroporto já em operação. Então, se essa fauna utiliza essa região como refúgio, mesmo com aeroporto em operação, não há o que se falar de novos impactos com a regularização do aeroporto. O que há de se falar é um potencializar a utilização da fauna nessas áreas no momento que nós recuperamos as áreas degradadas, por exemplo. Então, essa situação, como o aeroporto já está em operação, essa fauna hoje existente lá, ela já está considerada abrigada com os ecossistemas lá existentes.

Senhora Natália Almeida (80:31)

Obrigada, Felipe. Então, só em complementação de fato, durante a operação de empreendimentos do tipo, não é, aeroportos, aeródromos, enfim, nós temos um impacto aí que é previsto já sobre a fauna Silvestre. Temos assim, um recorte interessante que é preciso ser feito em relação à avifauna porque a presença das aeronaves, de certa maneira interferem ali no comportamento desses animais. Então, durante a fase sobretudo de operação, onde nós estaremos mais atentos ao funcionamento do aeródromo durante os próximos anos, certamente o Brasília Ambiental fará as solicitações necessárias para que esse impacto sobre a fauna em geral, mas sobretudo em relação à avifauna, que são todas as aves, ali ele seja mitigado ao máximo. Então, nós temos ações de manejo específicos aí de fauna voltados para esse segmento que já ocorrem, não necessariamente na escala de um aeroporto, como o aeroporto Internacional de Brasília, que tem as suas especificidades, mas de fato é possível sim incorporarmos aí rotinas e o manejo adequado desse grupo específico aí da fauna.

Senhor Felipe (82:05)

É pelo tipo da pergunta, eu, é de manutenção de animais da região, realmente abordei só o aspecto conservacionista, mas a Natália bem complementou, quanto ao perigo aviário e a necessidade então de que o aeroporto tenha uma cerca operacional que impeça que esses animais entrem na área de circulação de aeronaves e ao mesmo tempo o afugentamento da avifauna, que não pode ser barrada por cerca, mas existem outros mecanismos de afugentamento para que a operação do aeroporto fique a mais segura possível.

Senhora Natália Almeida (82:46)

Seguro, inclusive, para as equipes, para a fauna, para os humanos, para todos que estão ali na região, porque certamente um acidente em virtude de uma falta do manejo da fauna ele é prejudicial a todos. Então só pra fazer esse recorte. Temos mais perguntas? Não. Então, pessoal, agora são, vou olhar o relógio, que horas são? São 08h50 minutos, dia 7 de novembro. Eu falo na data certa, gente, estou? Estou sim, então tá bom? Nós vamos aqui então, nesse horário é finalizando os trabalhos dessa noite, dessa audiência. Gostaria de mais uma vez, em nome da superintendência de licenciamento ambiental, em nome do Instituto Brasília Ambiental, agradecer a presença de todos que estão aqui conosco. Agradecer a todos que estão nos acompanhando ao vivo pelo canal. Agradecer a toda a nossa equipe do Brasília Ambiental, a equipe da TERRACAP, a equipe da técnica que estão sempre por aqui com a gente fazendo a melhor transmissão possível para que esse processo cada vez se aprimore mais e mais. Gostaria de agradecer também em nome do presidente Roney, é a disponibilidade do Instituto Federal nos acolher nesta noite. E então nesse momento a também agradecer a ECOTECH pela apresentação, pela organização, sempre muito bem organizadas as audiências e eu gostaria de então, já finalizar desejando uma boa noite, um bom descanso, bom retorno para casa, a todas e todos os participantes. E até a próxima. Boa noite e até logo. Tchau, tchau.