

# ANÁLISE DO LICENCIAMENTO AMBIENTAL DO AEROPORTO REGIONAL DE SOBRAL

## *ANALYSIS OF THE ENVIRONMENTAL LICENSING OF THE REGIONAL AIRPORT OF SOBRAL*

Isadora Colaço Macêdo<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Universidade de Fortaleza – Graduação no curso de Direito.

### **RESUMO**

O presente artigo indagou sobre o Licenciamento Ambiental com relação ao caso concreto da construção do Aeroporto Regional de Sobral, analisando as decisões tomadas e a teoria ao redor da proteção contra danos ambientais, com materiais teóricos como meio de análise, foi preciso identificar os prós e contras do licenciamento, observando os aspectos internos e externos, além dos possíveis danos, indiretos e diretos à região, de forma a proteger a natureza dessa área ambiental. A metodologia envolve pesquisa interdisciplinar, com orientação epistemológica na teoria crítica, a congregar teoria e práxis na articulação do Direito Constitucional, Ambiental e da Economia, com as técnicas de análise documental e de revisão bibliográfica, diante do estudo. O artigo tem como objetivo a apreciação em volta do desenvolvimento ambiental com relação a construção de um aeroporto em ambiente completamente natural, ou seja, analisar como a obra humana pode influenciar nesse bioma e observar formas de como tais obras humanas podem ser realizadas de forma a respeitar a natureza por completo, para compreensão dessa importância para o mundo, será analisado como o assunto de desenvolvimento ambiental fora e ainda tem sido discutido por diversas nações com tamanha seriedade que o assunto merece. Com o estudo presente neste artigo é esperado que os resultados apontem para a melhor forma de se analisar um relatório técnico para um licenciamento ambiental e de forma mais específica, se o projeto do aeroporto de Sobral está de fato comprometido com a segurança da natureza e com as possíveis mudanças que ocorrerão na vida da população das regiões por perto.

Palavras – Chave: Licenciamento Ambiental. Aeroporto de Sobral. Dano Ambiental.

### **ABSTRACT**

*This article asked about Environmental Licensing in relation to the concrete case of the construction of the Sobral Regional Airport, analyzing the sources of theory around protection against*

*environmental damage, with theoretical materials as a means of analysis, it was necessary to identify the pros and cons of the licensing, observing the internal and external aspects, in addition to the possible damage, indirect and direct to the region, in order to protect the nature of this environmental area. The methodology involves interdisciplinary research, with epistemological orientation in critical theory, bringing together theory and praxis in the articulation of Constitutional, Environmental and Economics Law, with the techniques of document analysis and bibliographic review, before the study. The article aims to assess environmental development in relation to the construction of an airport in a completely natural environment, that is, to analyze how human work can influence this biome and to observe ways in which such human works can be carried out in such a way as to fully respecting nature, in order to understand this importance for the world, will be analyzed as the subject of environmental development abroad and has still been discussed by several nations with such seriousness that the subject deserves. With the study in this article, the results are expected to point to the best way to analyze a technical report for environmental licensing and in a more specific way, if the Sobral airport project is in fact committed to the safety of nature and to the possible changes that will occur in the lives of the people in the regions nearby.*

*Keywords: Environmental Licensing. Sobral Airport. Environmental Damage.*

## **1. INTRODUÇÃO**

O Aeroporto Regional de Sobral é um projeto de construção que será executada pela Secretaria de Infraestrutura do Ceará, segundo o site do Governo do Estado do Ceará: O novo equipamento ficará a 13 quilômetros da zona urbana de Sobral, em uma área de 143 hectares, e terá pista de pouso e decolagem de 1.800m x 30m, com capacidade para receber aeronaves de porte médio, tais como Boeing B737-800, Airbus A319, Embraer EMB 190/135/120 e ATR 52/72.



O aeroporto também contará com pistas de rolamento e pátio de aeronaves. Essa área não poderá ser estendida por questões ambientais. A justificativa dada fora que o projeto visa beneficiar toda a Região Norte, aproveitando que Sobral fora apontada como ma das cidades mais promissoras guia “American Cities of the Future 2015/16”, da FDI Magazine o aeroporto visa aumentar o turismo, a cidade conta com indústrias, hospitais, universidades, museus, além de outros equipamentos de influência regional, além de ser uma fonte de emprego. No dia 5 de Março de 2020, o Conselho Estadual de Meio Ambiente (Coema) aprovou o projeto, sem votos contrários e duas abstenções, se mantendo favorável aos pareceres técnicos apresentados pela Superintendência Estadual do Meio Ambiente – SEMACE que tomou como base o estudo e o respectivo relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA). O titular da pasta, Lucio Gomes, acompanhado de um consultor técnico, apresentou os detalhes do empreendimento aos 24 conselheiros presentes. Com a aprovação do Coema, a Semace poderá emitir a licença de instalação do aeroporto.

## **2. Discussão**

### *2.1 Desenvolvimento Sustentável*

Para uma visão geral sobre o assunto, é interessante ter conhecimento sobre a importância do desenvolvimento sustentável, esse conceito foi apresentado em 1987 no relatório Brundtland, também conhecido como “Nosso Futuro Comum“, preparado pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e teve seu desenvolvimento pela Organização das Nações Unidas(ONU).. A idealização no relatório era que “o desenvolvimento que satisfaz às necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades”. Para concretizar e formalizar a proteção do meio ambiente, em 1999, fora criado no Brasil Agenda Ambiental na Administração Pública (A3P), sob coordenação do Ministério Público do Meio Ambiente e se tornou um marco para adoção socioambiente sustentável, visando:

tem como objetivo estimular os gestores públicos a incorporar princípios e critérios de gestão ambiental em suas atividades rotineiras, levando à economia de recursos naturais e à redução de gastos institucionais por meio do uso racional dos bens públicos e da gestão dos resíduos

A partir do exposto, é de se interpretar que o assunto é de suma importância não apenas para o Brasil, mas para as nações ao redor do mundo. É tão importante que a necessidade de cada detalhe ser tratado faz parte de todos os processos de licenciamento, para que nenhum erro atinja ainda mais os biomas que restam. A obra humana e a natureza devem interagir sem violência e com respeito, a ideia arcaica de que o homem é o centro do universo não caba mais na realidade moderna, onde enfrentamos diversos problemas ambientais por causa da falta de consciência humana para com o ambiente em que se vivem.

Em 2010, o Congresso Nacional acabou instituindo o marco legal das licitações sustentáveis no âmbito da Administração Pública brasileira, obrigando todos os entes da Federação a promoverem os projetos com grande análise ao redor da sustentação ambiental, isto por meio da redação do artigo terceiro, caput, da lei número 8.666 de 21 de junho de 1993.

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se:[...]  
XXV - projeto básico: conjunto de elementos necessários e suficientes, com nível de precisão adequado para definir e dimensionar a obra ou o serviço, ou o complexo de obras ou de serviços objeto da licitação, elaborado com base nas indicações dos estudos técnicos preliminares, que assegure a viabilidade técnica e o adequado **tratamento do impacto ambiental do empreendimento** e que possibilite a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução, devendo conter os seguintes elementos: [...]

Para saber se a atividade necessita de licenciamento, é necessário procurar na listado na Resolução Normativa CONAMA nº237/97, nela estão listados todos os empreendimentos que são obrigados a possuir licenciamento ambiental.

## *2.2 Licitação*

Tendo essas informações vistas, a noção de importância da sustentabilidade em projetos que afetem a natureza é ainda mais ressaltada. Por isso para que um projeto passe por esses tópicos é necessário que preparem um relatório acerca de todas as formas de influência que este terá com o bioma.

Para que haja discussão é preciso ser estabelecido alguns conceitos para o entendimento da problemática, primeiramente a questão a ser abordada está atrelada ao

processo de licenciamento ambiental, o site ecycle conceitua e explica de forma clara que:

Licenciamento Ambiental é um instrumento da Política Nacional de Meio Ambiente, estabelecida pela Lei nº 6.938 de 31 de agosto de 1981, que tem como objetivo a preservação, melhoria e recuperação da qualidade ambiental propícia à vida, visando assegurar condições ao desenvolvimento socioeconômico, aos interesses da segurança nacional e à proteção da dignidade da vida. Assim, o Licenciamento Ambiental deve ser realizado junto ao órgão competente, desde as etapas iniciais de planejamento e instalação até a efetiva operação do empreendimento.

No relatório, fora evidenciado as medidas do aeroporto e a preocupação do distanciamento e proteção do ambiente, explicando suas escolhas e motivos.

A área escolhida para a implantação do Novo Aeroporto Regional de Sobral fica situada a 19 km a leste da área urbana da sede do município de Sobral, com acesso atual através da rodovia federal BR-222, de onde se percorre 1,4 km e CE-178 com mais de 14,9 km. Além destes percursos, será necessária a implantação de um acesso à área do aeroporto com mais 2,7 km de extensão. A construção do Novo Aeroporto de Sobral irá beneficiar mais de 1,8 milhão de habitantes da Região Norte. O local atendeu a critérios como distância até o centro urbano - a 22 quilômetros do Centro da Cidade, vias de acesso, uso do solo no entorno, ruído compatível, direção dos ventos, proximidade de outros aeródromos, movimentação de terra, dimensões de área e, também, a possibilidade de expansão.

Sobral é apontada como uma das principais cidades em desenvolvimento e abertas para investimentos estrangeiros, sendo este um dos principais pontos abordados como motivo da importância socioeconômico do projeto, já que o licenciamento ambiental, além de observar todas as condições do meio ambiente, também precisa ter uma visão geral de como aquela atividade pode servir de melhoria para a população e para economia, englobando turismo, chegada de novas empresas, abertura para investimentos e como o próprio projeto bem pensado e será bem realizado. Dessa forma, no relatório também vem explicando todas as ideias por trás da construção.

Em geral são 3 (três) as etapas para obter o Licenciamento Ambiental, primeiro a Licença Prévia (LP) - Licença que deve ser solicitada na fase de planejamento da implantação, alteração ou ampliação do empreendimento. Aprova a viabilidade ambiental do empreendimento, não autorizando o início das obras, por isso o Projeto foi elaborado baseado em informações de levantamento cadastral realizado em Etapa de Cadastramento com visitas realizadas no local, expostas no relatório.

A que estamos analisando no caso concreto diz respeito Licença Instalação (LI) - Licença que aprova os projetos. É a licença que autoriza o início da obra/empreendimento. É concedida depois de atendidas as condições da Licença Prévia.

Por fim, sendo a próxima fase no processo da construção do aeroporto de Sobral, Licença de Operação (LO) - Licença que autoriza o início do funcionamento do empreendimento/obra. É concedida depois de atendidas as condições da Licença de Instalação.

Figura 1



Fonte: <https://globoplay.globo.com>

### *2.3 Do Relatório Técnico*

Dessa forma, voltando ao caso, foi apresentado um relatório técnico sobre a operação de construção do Aeroporto Regional de Sobral, ou seja, foram feitos estudos ao redor da visão de segurança do desenvolvimento socioeconômico e proteção ambiental, esse relatório foi feito pela SEMACE, que pode conter em seu interior a descrição da atual ocupação e estado de conservação da área, a proposta de ocupação e suas alternativas locais, discriminação das operações que foram realizadas, os objetivos e justificativas técnicas. O relatório também contempla as áreas de influência, sendo

estas toda a área que de alguma forma sofre ou exerce influência sobre o empreendimento, seja nos aspectos físico-bióticos ou socioeconômicos, se dividem em Direta e Indireta.

A direta diz respeito às mudanças sobrepostas à antiga área que sofreu modificações decorrentes do processo de implantação ou ampliação, ou seja onde serão realizadas as obras do Novo Aeroporto de Sobral/CE. Na resolução CONAMA 349, em seu artigo segundo, é apresentada as áreas diretamente afetadas, as que estão presentes no projeto são: áreas necessariamente para implantação do empreendimento, estruturas de apoio para estas, vias de acesso privadas que ainda serão construídas, ampliadas ou reformadas, além de todas as operações unitárias associadas apenas à infraestrutura do presente projeto. No relatório é exposto que:

a região total de desapropriação, uma vez que este empreendimento atinge toda a área. Por se tratar de uma propriedade rural, foram respeitados as Áreas de Preservação Permanente e Reserva Legal, conforme será demonstrado adiante, dentro desta área, foram estudados aspectos de dados primários com relação a Clima, Geologia, Geomorfologia, Pedologia, Hidrologia, Vegetação, Fauna, e o Meio Antrópico nas proximidades.

Já a área indireta é influenciada pelas consequências do empreendimento. A justificativa dada pelo relatório foi a de que as consequências indiretas do projeto seriam positivas e de suma importância para o crescimento socioeconômico da região.

É importante lembrar que as licenças ambientais estabelecem as condições para que a atividade ou o empreendimento cause o menor impacto possível ao meio ambiente. Por isso, qualquer alteração deve ser submetida a novo licenciamento, com a solicitação de Licença Prévia.

Para que seja prestado maior atenção à avaliação de impactos ambientais e riscos, são usados muitas vezes geoindicadores. Segundo Bellen (2007, p. 43), “[...] os indicadores podem comunicar ou informar sobre o progresso em direção a uma determinada meta, como por exemplo, o desenvolvimento sustentável [...]”. Sendo assim, as principais funções destes são de: avaliação de condições e tendências; comparação entre lugares e situações; avaliação de condições e tendências em relação às metas e aos objetivos; prover informações de advertência e antecipar futuras condições e tendências.

Como percebemos, a principal preocupação nos estudos técnicos analisados no licenciamento é com relação aos possíveis danos ao meio ambiente, de forma a procurar evitar ao máximo qualquer tipo de impacto ambiental. De acordo com a Resolução Conama de 1986:

Impacto ambiental é qualquer alteração das propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, causada por qualquer forma de matéria ou energia resultante das atividades humanas que, direta ou indiretamente afetam: I. a saúde, a segurança e o bem-estar da população; II. as atividades sociais e econômicas; III. a biota; IV. as condições estéticas e sanitárias do meio ambiente; V. a qualidade dos recursos ambientais.

O relatório separou um tópico para o Diagnóstico Ambiental, com a pesquisa tendo sido realizado em Agosto e Setembro de 2019, ou seja, recolheram informações sobre o sistema do meio físico, biótico e socioeconômico de toda a região, além de pesquisas com objetivo de analisar as possíveis modificações que essa área ambiental pode sofrer.

Foram analisados o meio físico, que engloba atmosfera, terra e água, estudando questões como o clima, hidrologia, geologia, geomorfologia, pedologia e recursos hídricos. Além destes, estudam também a geologia regional, de forma a achar indicadores de falhas e lineamentos.

Faixa tectonizada extensa, relativamente estreita, caracterizada por apresentar rochas catacladas e milonizadas em vários graus com termos extremos de deformação quebradiça, como brechas e cataclasitos, de níveis crustais mais rasos, e de deformação dúctil, com milonitos, filonitos, blasto-milonitos, etc. de níveis mais profundos e aquecidos da crosta. Na Figura Abaixo são demonstrados as falhas e cisalhamentos para o município de Sobral/CE

Além dessas observações, também foram percebidos que “dentro da área foram identificados vários afloramentos rochosos”. Além de terem descrito com relação a geologia que:

A dinâmica geomorfológica do município de Sobral está associada a três ambientes principais, tais como: Depressão Sertaneja, Planície Fluvial e Maciços Residuais. A maior parte do território do município de Sobral está inserida na Depressão Sertaneja.

Ainda há análise Pedologia Regional, que estuda o solo do município por completo, destacando suas características, já que para a construção de tamanha dimensão é preciso atentar-se para cada ponto do solo.

A área do empreendimento está presente na classe de solo denominada Luvisolos, que estão normalmente associados aos Neossolos Litólicos e Argissolos Vermelho-Amarelos, em áreas de relevo plano suavemente ondulado na depressão sertaneja, sob litotipos anfíbolitos e gnáissico-migmatíticos.

Os recursos hídricos de Sobral, segundo dados da CPRM (1998) bacias hidrográficas do Rio Acaraú; do Rio Coreaú; e, do Litoral.

O sistema hidrográfico do município é composto pelos rios Acaraú, Aracatiaçu e Jaibaras. Nesse sentido, sua localização geográfica é receptora de cursos d'água proveniente de vertente barlavento do maciço residual Meruoca-Rosário que sazonalmente alimentam o baixo curso das microbacias formadas (Rocha, 2013) O Rio Acaraú é



a principal drenagem natural do município de Sobral, que conta, ainda, com os rios Jaibaras, Aracatiaçu riachos Papoco, Santa Luzia, Carioca, Madeira, Riachão e do Mendes.

Já os recursos hídricos superficiais, ou seja, aquelas que escoam ou acumulam na superfície do solo, como os rios, lagos, lagoas, pântanos.

No município de Sobral, o Rio Acaraú, com 352 km de extensão, é a principal drenagem natural. Das nascentes do Rio Acaraú, no município de Monsenhor Tabosa, até chegar ao município de Varjota, o Rio Acaraú é um rio seco e as cheias acontecem somente na estação chuvosa, e segundo moradores ribeirinhos, em períodos cada vez mais curtos. No início do século XX, foi construído o açude Paulo Sarasate (Araras) que permitiu a perenização do Rio, garantindo, a partir de Varjota, a oferta de água o ano todo, fazendo com que muitas áreas das margens fossem desmatadas, indiscriminadamente, cedendo lugar a agricultura. A partir da cidade de Sobral, primeiro grande município às margens do rio, ele sofre com a poluição dos esgotos urbanos. Há ainda grandes retiradas de areia de suas margens destinadas a construção civil acelerando o processo de assoreamento (Diniz, 2010).

O Meio Biótico é de grande importância, por meio dele são observadas as características mais básicas e pode ser levantado por meios mais fáceis como identificação das espécies que vivem ali, assim como o material botânico e faunístico.

As variações dos fatores climáticos, edáficos e geomorfológicos exercem grande importância nos padrões fisionômicos e na distribuição da flora. A instalação do Novo Aeroporto de Sobral/CE resultará na intervenção direta e indireta em ecossistemas naturais. A Política Nacional de Meio Ambiente (PNMA) fundamenta seus objetivos no desenvolvimento sustentável, sendo que, nesse estudo, procurou-se abalizar as principais características desses ambientes.

FLORA: Os tipos vegetacionais encontrados na Área Diretamente Afetada podem ser classificados como a composição de um sistema de Vegetação Nativa com fitofisionomia de Caatinga Arbustiva Arbórea e Floresta Mista Dicótilo – Palmácea.

FAUNA: O levantamento de fauna foi realizado entre os dias 21 a 25 de outubro de 2019, correspondendo ao início do período seco na região. Ressalta-se que a fauna de vertebrados retratada no presente estudo compreende os grupos da herpetofauna (anfíbios e répteis), ornitofauna (aves) e mastofauna (mamíferos).

Já o Meio Antrópico tem relação com aspectos sociais na região de Sobral, tal estudos podem se basear em dados já existentes, como do IBGE ou das prefeituras municipais, pode também planejar entrevistas com a população local para entender o perfil da população afetada e como esse projeto pode afetar suas vidas, se será preciso deslocar pessoas, por exemplo. No relatório está presente o conhecimento de entrevistas com os moradores locais como forma de compreender melhor como os efeitos surgiriam para eles.

Foram diagnosticadas as seguintes comunidades nas proximidades da área do empreendimento: Fazenda Mutuca, esta comunidade está no entorno da área do empreendimento, foram realizadas entrevistas com lideranças e moradores locais, usando um questionário previamente idealizado, para a obtenção de dados socioeconômicos das comunidades.

Como outra forma de analisar o Município de Sobral, no relatório fora colocado em questões duas pirâmides etárias como base para conclusões que possibilitem a visão futura sobre as consequências que podem ocorrer no estilo de vida das pessoas da região. Dessa forma, análise vai procurar um padrão para que o estudo siga, analisando dados passados com dados mais recentes.

Foto 3

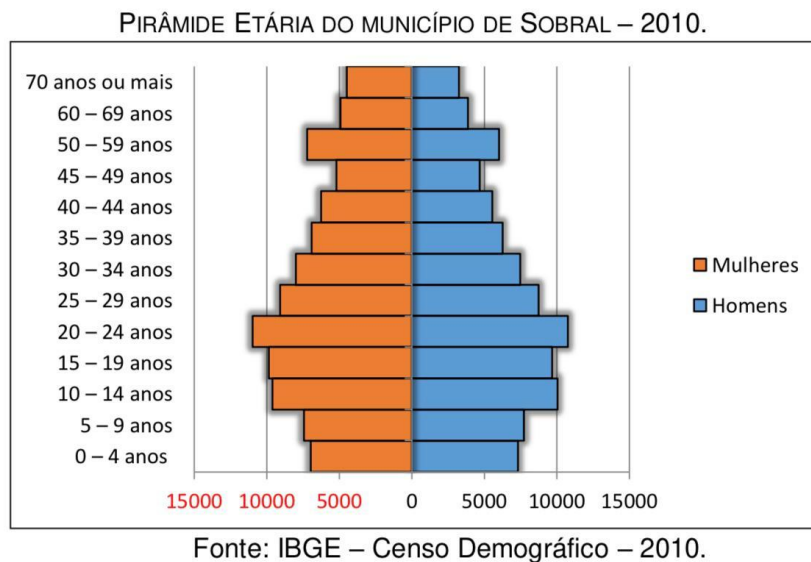
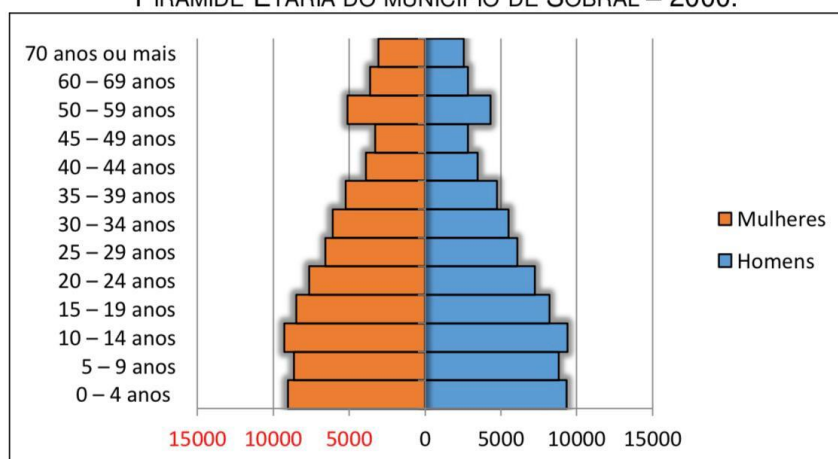


Foto 4

PIRÂMIDE ETÁRIA DO MUNICÍPIO DE SOBRAL – 2000.



Fonte: IBGE – Censo Demográfico – 2000.

Comparando as pirâmides etárias de 2000 e 2010, vê-se uma considerável mudança, tanto na base, no corpo e no cume das pirâmides. A base, onde está relacionada a população jovem (0 – 9 anos), ocorreu um sutil decréscimo, mostrando uma diminuição na taxa de natalidade e fecundidade do município de Sobral. Com relação ao corpo das pirâmides, onde estão representadas a população jovem e adulta (10 - 59 anos), nota-se um alargamento, aumentando assim o número de provável mão de obra, criando uma potencial alavancagem na economia do município. Por fim, o cume das pirâmides, onde estão representadas a população idosa (igual ou acima de 60 anos), ocorreu um considerável crescimento nos 10 anos entre as pesquisas, mostrando assim um aumento na expectativa de vida, isso vem a acarretar novos investimentos do estado e município, principalmente no que se refere ao sistema previdenciário e ao atendimento médico e social, não deixando de lado que para que esse aumento ocorresse, a qualidade de vida no município tenha se elevado nesses 10 anos.

É por meio desses estudos e análises que pode-se instruir quais serão as modificações do meio devido a instalação e operação do empreendimento. Por isso no relatório há a descrição de cada uma dessas dinâmicas geomorfológicas, com apresentação de imagens, tudo de forma muito didática, para que nada passe em branco pelos olhos daqueles que irão ler.

Os principais impactos ambientais observados durante as pesquisas realizadas apontam que “na localidade de Mutuca, distrito de Caioca, zona rural do município de Sobral causará alterações significativas no meio ambiente natural e nas diferentes áreas de influência diagnosticadas anteriormente”. Os fatores que tem maior probabilidade de causar riscos ao meio ambiente são: manipulação de óleos, radiação, ruídos e gases.

Com relação a prevenção desses riscos, não apenas trata do meio ambiente, mas também da prevenção de não impacto aos trabalhadores.

O Programa de Prevenção de Riscos Ambientais (PPRA) que é regulamentado e exigido nos termos da NR-9, do Ministério do Trabalho, e que aborda especificamente os riscos de natureza ocupacional, quantificando

os graus de exposição a que estão sujeitos os trabalhadores no ambiente aeroportuário e adotando as medidas cabíveis para sua compatibilização com a legislação.

Apesar de não estar ao alcance um empreendimento com zero reflexos na natureza, o projeto proporciona alguns planos de ajudar no desenvolvimento do meio ambiente, como o plano de monitoramento da qualidade da água, do solo e da fauna que gera dados que trazem o diagnóstico desses pontos para que possam melhor controlá-los, programa de recuperação de áreas degradadas como forma a tentar trazer o equilíbrio, programa de educação ambiental é uma forma de ensinar aos envolvidos como identificar causas e efeitos de danos ambientais, esse programa é de suma importância a que ajuda a prevenir problemas futuros.

Este deverá formar uma consciência preservacionista, que não depende só da existência de um conjunto ordenado de leis, mas principalmente da concepção dos valores éticos, morais, técnicos e ambientais, dentre outras atividades que visem o desenvolvimento sustentável.

Programa de gerenciamento de riscos é outro de suma importância porque auxilia no mínimo de gastos para destinados a reparação de danos, por meio desse tipo de plano se demonstra que é possível conseguir empreender de uma forma consciente e sem elevados custos, mas esse não é o único ponto desse plano:

Este gerenciamento passará a ser implantados em todos os processos que envolvam o manuseio, processos de fabricação, armazenamento de matéria-prima, produto intermediário ou produto final e transporte e logística de substâncias tóxicas e/ou inflamáveis requeridas pelo Empreendimento. Por outro lado, a atuação das agências oficiais de meio ambiente, sejam elas federais, estaduais ou municipais, apoiadas por legislações cada vez mais rigorosas, torna necessária a implantação de uma série de medidas. O objetivo principal deste programa é prevenir a ocorrência de acidentes que possam causar danos ao público e ao meio ambiente, além de atenuar sua severidade quando um evento desta natureza ocorrer.

Por fim, outros planos como o plano de ações de emergência, plano de comunicação social plano de desmatamento racional, plano de conservação paisagístico, programa de resgate do patrimônio, plano de eventual desativação do empreendimento.

Tendo esses pontos definidos como prioridades com relação a precaução de danos ambientais feito por um técnico no assunto, deve ser exposto para COEMA analisar e votar. No caso em questão neste artigo, a COEMA votou favorável ao licenciamento para a construção do aeroporto, isto quer dizer que o relatório apresentado sobre o planejamento não submete a área ambiental à degradação.

Para execução do Projeto em foco haverá Intervenção em Algumas partes do empreendimento que estão inseridas em Áreas de Preservação Permanente – APP, e tratando-se da implantação de aeroporto regional e sistema viário, obra de interesse público, caso excepcional legal em conformidade com a Resolução CONAMA N° 369, de 28 de março de 2006, a qual dispõe sobre os casos excepcionais, de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto

ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente – APP

Por fim, foi relatado os possíveis impactos, deixando ciente para aqueles que votaram a favor sobre tais, é claro que todo empreendimento gera efeito sobre a natureza e a população, a questão mais precisa é sobre como tais projetos podem diminuir ao máximo ao ponto de seus impactos ruins serem menores do que os positivos.

[...] total de impactos ambientais identificados ou previsíveis para o projeto, 28 (48,28%) correspondem aos impactos de efeito benéfico e 30 (51,72%) são impactos de efeito adverso. Vale ressaltar que para os impactos negativos foram propostas medidas mitigadoras.

### **3. CONCLUSÃO**

Tendo sido exposto a discussão e avaliações sobre o caso concreto, chega-se a conclusão que a Superintendência Estadual do Meio Ambiente, com seu poder de análise e conhecimento com relação aos danos ambientais ao redor da implantação do Aeroporto, julgou, sem votos contrários, ser favorável ao projeto após leitura do relatório técnico relata maior impactos positivos e nenhum dano agravante ao meio ambiente. Conseguimos ter a visão, por meio de todas as informações expostas no relatório que fora completo e claro de forma a transparecer a intenção de proteção da área ambiental em questão.

Não apenas com questões teóricas, mas como vimos nas discussões, também foram feitas análises concretas de como o bioma poderia ser afetado, direto ou indiretamente, trazendo segurança para a implantação do projeto. Por meio de todos os pontos analisados podemos tirar a mesma conclusão que o Coema, que votou a favor da aprovação do licenciamento, já que todos os pontos importantes que deveriam ser discutidos foram abordados no relatório, suprimindo a necessidade no atual momento de compreensão e consciência ambiental.

No entanto, o dever de fiscalização deve ocorrer durante todo o processo de construção, não bastando apenas o licenciamento favorável no início, mas a observação durante, em caso de mudanças tanto no projeto como ambientais. Assim, como fora dito mais cedo, a necessidade atual não será sempre a mesma, conforme for se fixando o projeto e se concretizando, novos tópicos deverão ser analisados e estudados, para suprir

as necessidades da fase em que se apresentarão. É possível concluir que o licenciamento deve ser sempre revisto, não é uma decisão sem reforma futura, é algo a ser estudado conforme novos acontecimentos, para que o desenvolvimento sustentável não deixe de ser uma pauta sempre presente antes, durante e depois do dito projeto.

Além disso, se pode ver como as medidas adotadas para diminuir os impactos faz grande diferença para a preservação da natureza, já que inevitavelmente haverá danos a este, assim como para as pessoas que moram na região, um dos passos mais sensatos de se realizar é o de procurar diminuir esses danos ao máximo, sem deixar de fazer os empreendimentos humanos que a cidade precisa.

Por fim, a conclusão que fora alcançada é o tamanho da importância de um relatório técnico tem sobre um projeto, além da clara necessidade de dar suporte ao meio ambiente ao invés de continuar destruindo-o, é necessário que sejam provadas todas as premissas de boa-fé. Não há forma mais eficaz do que provas concretas de que o bioma da região está seguro do que com profissionais realizando análises precisas de forma a detectar os impactos.

#### 4. REFERÊNCIAS

BRUNDTLAND, Gro Harlem, **Nosso Futuro Comum** (*Our Common Future*), 1987

Cartilha da Agenda Ambiental na Administração Pública, Brasília – DF | 2009 5ª Edição, disponível em: [http://www.cuiaba.mt.gov.br/upload/arquivo/cartilha\\_a3p\\_36.pdf](http://www.cuiaba.mt.gov.br/upload/arquivo/cartilha_a3p_36.pdf), acesso em: 25 maio 2021 Brasília – DF | 2009 5ª Edição 2021

BRASIL. **Lei nº 8.666 de 21 de junho de 1993**. Institui o Código Civil. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/18666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18666cons.htm), Acesso em: 25 maio 2021.

Bellen, Hans Michael van; **Indicadores de Sustentabilidade: uma Análise Comparativa**; FGV editora, p.43; 2008

HASSEGAWA, Toshikazu; **Licenciamento Ambiental**; Disponível em: [https://www.inesul.edu.br/professor/arquivos\\_alunos/doc\\_1487924718.pdf](https://www.inesul.edu.br/professor/arquivos_alunos/doc_1487924718.pdf) . Acesso em: 25 maio 2021

**ROCHA, Camila, SEINFRA, Ascom; Coema aprova projeto de construção do Aeroporto de Sobral**; Disponível em: <https://www.ceara.gov.br/2020/03/06/coema-aprova-projeto-de-construcao-do-aeroporto-de-sobral/> Acesso em: 25 maio 2021

AZEVEDO, Julia; **O que é o Licenciamento Ambiental?**; Disponível em: <https://www.ecycle.com.br/8537-licenciamento-ambiental.html#:~:text=Licenciamento%20Ambiental%20C3%A9%20um%20instrumento,de%20envolvimento%20socioecon%C3%B4mico%2C%20aos%20interesses%20da> . Acesso em: 25 maio 2021