

IMPORTÂNCIA DA CORRETA INTERPRETAÇÃO E APLICAÇÃO DAS LEIS AMBIENTAIS PARA A ELABORAÇÃO DE EIA/RIMA NA CONSTRUÇÃO DE AEROPORTOS PARA A CONSERVAÇÃO, PRESERVAÇÃO E A RECUPERAÇÃO DA BIODIVERSIDADE LOCAL.

¹Felipe Pires de Araujo, ¹Guilherme Hilário Vilela, ²Fernanda Frois Faria

¹Universidade do Vale do Paraíba/Faculdade de Engenharias, Arquitetura e Urbanismo, Av. Shishima Hifumi, 2911 – Urbanova, São José dos Campos - SP, pires_eu@hotmail.com

²Universidade do Vale do Paraíba/Faculdade de Direito, Praça Cândido Dias Castejón, 116, CEP 12245-720, São José dos Campos – SP, froisfaria@ig.com.br

Resumo - O presente artigo tem por objetivo abordar e interpretar a Legislação Brasileira quanto ao que concerne à obrigatoriedade da elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental para a instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente visando a correta manutenção da Biodiversidade apresentada na área de execução de projeto para a construção de um aeroporto. Os impactos ambientais causados pela construção e operação de um aeroporto podem afetar de forma desastrosa a manutenção das comunidades da região desequilibrando a biodiversidade local, podendo em alguns casos levar à extinção de algumas espécies. A importância do correto desenvolvimento de todas as diretrizes mínimas exigidas em lei e a impessoalidade na avaliação dos resultados que são obtidos na elaboração do EIA/RIMA para a implantação e operação de um aeroporto acaba por culminar com a preservação e/ou reparação dos impactos diretos ou indiretos na biodiversidade da região em que o projeto será executado.

Palavras-chave: EIA/RIMA, legislação, CONAMA, aeroporto, biodiversidade.

Área do Conhecimento: Engenharia Ambiental

Introdução

A biodiversidade é um dos fatores influenciadores mais importantes em um ecossistema e seu perfeito equilíbrio. A riqueza dessa estrutura ecológica está diretamente relacionada com a riqueza de diversidade de indivíduos, espécies e elementos constituintes de um meio.

Para entendê-la melhor, devemos abordá-la de forma que possamos visualizar essa diversidade não só em números de diferentes indivíduos e/ou espécies, mas também a inter-relação entre os mesmos e como essas inter-relações afetam a vida de diferentes espécies e formas de vida, compreendendo desde a micro até a macro fauna e flora, em um determinado ecossistema.

Os projetos para a construção de aeroportos representam grande perigo à biodiversidade na região de implantação, com um impacto que pode gerar um desequilíbrio sem precedentes a uma área e suas redondezas, uma vez que o equilíbrio de um ecossistema é muito frágil e facilmente afetado por intervenções antrópicas.

Observando o perigo e o impacto significativo que esses projetos podem representar à biodiversidade local, abordaremos nesse trabalho a obrigatoriedade da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto

ambiental (EIA/RIMA) para a obtenção das devidas licenças ambientais nos projetos de construção de aeroportos, conforme regido pela legislação brasileira pertinente.

Metodologia

O método de trabalho constitui no levantamento no ordenamento jurídico brasileiro das normas que regulam a obrigatoriedade da realização de EIA/RIMA para projetos de atividades modificadoras do meio ambiente e causadoras de impacto, como um aeroporto, e no detalhamento das diretrizes mínimas estipuladas nas leis no que concerne à proteção da biodiversidade. As normas jurídicas que tratam do licenciamento e do EIA/RIMA em projetos de construção de aeroportos são:

Legislação	Identificação
Constituição Federal	1988, art. 225
Política Nacional do Meio Ambiente – PNMA	Nº 6938/1981
Estatuto da Cidade (lei federal)	Nº 10257/2001
Resolução do CONAMA	Nº 001/1986
Resolução do CONAMA	Nº 04/1995
Resolução do CONAMA	Nº 237/1997
Portaria ANAC	Nº 13/GM5/1994

Discussão

Podemos citar como base das leis que estão sendo tratadas nesse trabalho, a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. A questão do licenciamento de obras de impactos significativos está expressa claramente em seu art. 225, parágrafo 1º, inciso IV, em que, as obras ou atividades potencialmente causadoras de significativa degradação do meio ambiente dependem de um estudo prévio de impacto ambiental. Esse artigo insere diretamente a Constituição Federal como uma base para toda a questão do licenciamento para a implantação de um aeroporto e a obrigatoriedade desse processo de licenciamento para a proteção da biodiversidade, uma vez que, nos demais parágrafos desse mesmo artigo da Constituição Federal, a proteção da biodiversidade também se encontra devidamente prevista.

Ainda no campo constitucional, o tema da política urbana foi tratado em capítulo próprio, nos artigos 182 e 183, regulamentado pela Lei nº 10257/01 que instituiu o Estatuto da Cidade, que em seu artigo 4º elenca os instrumentos da política urbana, dentre eles o Plano Diretor, na esfera de planejamento municipal, regulamentando a expansão urbana de forma planejada. Esse estatuto se mostra de extrema importância na construção de um aeroporto, uma vez que o planejamento para a correta expansão urbana e o zoneamento de áreas tem papéis fundamentais para uma cidade planejada, bem como na proteção ao meio ambiente e toda a sua biodiversidade, observando que problemas ambientais gravíssimos se encontram principalmente em cidades não planejadas corretamente. Conforme o planejamento de expansão de uma cidade pode-se observar e determinar áreas compatíveis com a construção de obras que venham causar um impacto significativo.

A legislação elementar para a elaboração de um EIA/RIMA é a Resolução do CONAMA (Conselho Nacional de Meio Ambiente) nº 001/86 que dispõe sobre os critérios básicos e diretrizes gerais para a avaliação de impacto ambiental. Em seu artigo 2º, inciso IV, essa resolução nos fala da obrigatoriedade de apresentação do estudo e do relatório de impacto dos projetos de construção de aeroportos para o órgão estadual competente (CETESB no Estado de São Paulo) e ao IBAMA – Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis, em caráter supletivo, para a avaliação e, dependendo dessa, o licenciamento para a atividade.

Fica clara a incorporação dos cuidados relativos à preservação da biodiversidade no parágrafo 6º, inciso I, alíneas a e b, em que o

estudo de impacto ambiental desenvolverá como atividades:

- avaliação da área de influência, análise dos recursos naturais e suas interações;
- o meio físico, compreendendo a biosfera como um todo, em que suas condições de salubridade são elementares à biodiversidade;
- o meio biológico e os ecossistemas naturais, destacando espécies indicadoras da qualidade ambiental.

Com base nessa resolução, podemos visualizar como a biodiversidade está inserida nos processos de licenciamento por EIA/RIMA e como é importante a sua correta avaliação e estudo para a obtenção do licenciamento ambiental, ou seja, pode-se dizer que o principal objetivo é realizar a preservação e/ou reparação das comunidades existentes da biodiversidade na região do projeto.

No que diz respeito à implantação de aeroportos, a Resolução CONAMA nº 04/95 que dispõe sobre restrições no limite territorial das instalações do aeroporto, criando a ASA (Área de Segurança Aeroportuária), delimita o espaço territorial em que algumas diretrizes de segurança devem ser seguidas com vista a evitar o choque de aves em aeronaves. A preocupação com a segurança operacional é o foco desta resolução, mas sempre é interessante ressaltar, que atrelada com as outras leis em vigor, o EIA/RIMA deverá contemplar não só a segurança operacional do aeroporto, como também a preservação de espécies.

Os impactos ocasionados na construção de um aeroporto afetam de forma desastrosa e irreparável não só o solo, localização terrestre em que será construído, mas, por exemplo, o processo de reprodução de aves migratórias dos pólos, que buscam em nosso território, lugar propício para a reprodução, um ambiente favorável em época de extremo inverno no seu local de origem.

Complementando e revisando os procedimentos e critérios obrigatórios no licenciamento ambiental previstos na Resolução CONAMA nº 001/86, temos como ferramenta a Resolução CONAMA nº 237/97 em que a obrigatoriedade do licenciamento ambiental para a construção de um aeroporto é reforçada no art. 2º, parágrafo 1º e seu respectivo anexo, no tópico “transporte, terminais e depósitos”.

Importante salientar a distinção entre ambas as resoluções acima mencionadas no que diz respeito à presunção da gravidade do impacto ambiental causado pela obra em comento.

Isso porque, apesar do artigo 3º da Resolução CONAMA 237/97 reforçar a obrigatoriedade da elaboração do EIA/RIMA “para empreendimentos e atividades consideradas efetiva ou potencialmente causadoras de significativa

degradação do meio”, seu parágrafo único prevê a possibilidade da dispensa do EIA/RIMA, sendo substituído por outros estudos ambientais pertinentes, caso o impacto ambiental não seja significativo, o RAIAS (Relatório de Ausência de Impacto Ambiental Significativo), a ser analisado pelo DAIA (Departamento de Análise de Impacto Ambiental), com poder discricionário para:

- dispensar a realização do EIA/RIMA;
- exigir a complementação do RAIAS;
- exigir a realização do EIA/RIMA;
- indeferir de plano o empreendimento.

Verifica-se, portanto, que a presunção de gravidade do impacto ambiental dos empreendimentos previsto em tal resolução é relativa, admitindo-se prova em contrário (presunção *jure et de jure*).

Já no caso da Resolução 001/86, tal presunção é absoluta, ou seja, não admite prova em contrário (presunção *juris tantum*).

Se eventualmente uma atividade ou empreendimento estiver previsto em ambas as resoluções, deve prevalecer a norma mais restritiva, seguindo os ditames constitucionais.

Isso porque, na construção de um aeroporto, podemos ter um risco significativo não só à biodiversidade local, mas também impactos sobre a biodiversidade e ecossistemas regionais e/ou estaduais, compreendendo até impactos que possam ultrapassar os limites territoriais do País. Podemos citar como exemplo o regime de aves migratórias, que pode ser afetado significativamente pela construção e operação de um aeroporto, em que a interferência nesse regime pode ocasionar um desequilíbrio no ecossistema em que essas aves estão inseridas e na perfeita inter-relação que essas possuem com outras espécies e indivíduos.

Analisando esse quadro, quanto ao licenciamento ambiental, verificamos que segundo o art. 4º, inciso III da Resolução 237/97, compete ao IBAMA o licenciamento ambiental, cujos impactos ambientais diretos ultrapassem os limites territoriais do País ou de um ou mais estados, após considerar os exames técnicos procedidos pelos órgãos ambientais Estaduais e municipais em que se localizar a atividade e, quando couber, parecer técnico de outros órgãos ambientais competentes envolvidos no licenciamento.

Essa competência do IBAMA é dada pela Lei Federal nº 6938/81, que institui a Política Nacional de Meio Ambiente, em seu artigo 10, parágrafo 4º.

A competência do CONAMA no que concerne à regulamentação do licenciamento de obras e empreendimentos causadores de degradação ambiental é dada pelo artigo 8º da PNMA, seguindo seu artigo 9º que elenca os instrumentos da política ambiental, dentre eles a avaliação dos impactos ambientais e o licenciamento e a revisão

de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras, previstos nos incisos III e IV, respectivamente,

Voltando à Resolução do CONAMA 237, em seu art. 5º, parágrafo 2º, o IBAMA poderá delegar ao Estado o licenciamento, ressalvada a sua competência supletiva.

Nessa mesma situação, será de competência do órgão ambiental estadual ou do Distrito Federal os empreendimentos e atividades cujos impactos ambientais diretos ultrapassem os limites territoriais de um ou mais municípios, conforme o art. 5º, inciso III.

Conforme analisado, compreendemos que a construção de um aeroporto pode gerar a necessidade de licenciamento inserida nos dois artigos estudados, com o licenciamento cedido pelo IBAMA ou pelo órgão ambiental estadual competente, uma vez que, como já citado acima, os impactos dessa atividade podem atingir níveis municipais, regionais, estaduais, e até mesmo internacionais.

Cabe cada caso ser estudado e compreendido corretamente para a correta aplicação da legislação, uma vez que segundo o art. 7º da Resolução nº 237/97 os empreendimentos e atividades serão licenciadas em único nível de competência – artigo este que encontra certa resistência na doutrina, eis que pode ser interpretado como inconstitucional, diante das regras de competência comum entre União, Estados, Distrito Federal e Municípios em matéria ambiental, nos termos do artigo 23, VI da Constituição Federal.

Conclusão

Concluimos após pesquisas e estudos, que o nosso país se encontra amplamente protegido quando se diz a respeito de preservação da biodiversidade através de mecanismos legais.

Existem hoje no país diversas leis específicas que vigoram com o intuito de proteger, preservar e recuperar a biodiversidade de áreas afetadas por atividades antrópicas, mas o sucesso só poderá ser alcançado com a correta análise dos processos de Licenciamento Ambiental seguindo os princípios da moralidade e da impessoalidade, que, previstos na nossa Constituição Federal, norteiam a administração pública.

Acreditamos desta forma, que fica clara a necessidade da aplicação da legislação específica para casos específicos, uma vez que, a má interpretação de uma lei, ou a aplicação de uma lei impertinente para determinado caso pode gerar irregularidades quanto ao licenciamento e um inevitável dano à biodiversidade e aos processos ecológicos a ela relacionados.

Referências

- Conselho Nacional de Meio Ambiente. Resoluções do Conama: resoluções vigentes publicadas entre julho de 1984 e novembro de 2008 – 2. ed. / Conselho Nacional de Meio Ambiente – Brasília: Conama, 2008. 928 p.
- FIORILLO, Celso Antonio Pacheco. Curso de Direito Ambiental Brasileiro. 10. ed. São Paulo: Ed. Saraiva, 2009.
- MIRRA, Álvaro Luiz Valey. Impacto Ambiental – Aspectos da Legislação Brasileira. 2ª ed, São Paulo: Ed. Juarez de Oliveira, 2002.