

AO JUÍZO DA 2ª VARA DA COMARCA DE SÃO JOÃO DA BARRA - RJ

Distribuição por dependência nº 0004009-40.2020.8.19.0053

GRUPO DE DEFESA AMBIENTAL (GDA – NORTE AMBIENTAL), organização não governamental inscrita no CNPJ/MF sob o nº 00.072.361/0001-43, com sede na Avenida das Américas, s/nº, Ilha de São Jorge, Casa 15, Lagoa da Tijuca, Barra da Tijuca, CEP: 22640-036, Rio de Janeiro, RJ, representado por seu Diretor Executivo, Sr. Edmundo Moraes Silveira, identidade nº 03.700.651-7, inscrito no CPF/MF sob o nº 495.715.087-72, por intermédio de seus advogados signatários, que este subscreve, com endereço eletrônico em charlton.muller@gmail.com, e escritório profissional sediado na Av. Embaixador Abelardo Bueno 1, Ed. Lagoa 1, sl. 206, Barra da Tijuca, Rio de Janeiro/RJ, para onde deverão seguir todas as informações referentes ao presente feito, vem respeitosamente à presença de Vossa Excelência na presente ação em desfavor da AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A., elucidar e contextualizar os fatos novos relacionados à ação de Mandado de Segurança impetrado por esta empresa, ora ré, e apresentar, em conformidade com o art. 311 do CPC, o necessário pedido de **TUTELA DE EVIDÊNCIA INCIDENTAL**, considerando o absoluto arrepio aos entendimentos e manifestações, inclusive deste Douto Juízo, perante o caso e os termos da presente ACP.

I - BREVE SÍNTESE DA DEMANDA

1 - Em breve síntese, se trata, na origem, de Ação Civil Pública ajuizada pelo Grupo de Defesa Ambiental (GDA) em face do Instituto Estadual do Ambiente (“INEA/RJ”) e da AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A (“AEROPART”) por atos praticados na condução do procedimento administrativo de nº E-07/002.7859/2015 (físico) e, posteriormente, do EXT-PD/011.9687/2021, destinados ao licenciamento do Aeródromo do Açú, no decorrer dos quais foram concedidas a Licença Prévia e de Instalação – LPI nº IN0502259 (68327553) e a Licença de Operação – LO nº IN011182 (68330612), ambas tendo como objeto um “Heliporto Privado com pista de pouso e decolagem de aeronaves”.

2 - Insurgiu-se a autora perante a não observância da exigência de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (“EIA”) e Relatório de Impacto Ambiental (“RIMA”), com o objetivo de evitar grave risco de lesão ao interesse público, notadamente, ao patrimônio ambiental, requerendo o reconhecimento da obrigatoriedade de realização de EIA/RIMA para a construção do empreendimento, o consequente desfazimento das obras até então realizadas, bem como a condenação das rés ao pagamento de indenização e reparação dos danos ambientais e danos morais coletivos.

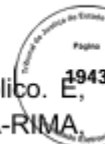
3 - À vista disso, ao longo da presente ação, reiteradamente, a autora demonstrou que a empresa se valeu de todos os expedientes possíveis para licenciar um aeródromo público como se privado fosse, de modo a reduzir a complexidade do licenciamento exigido, tendo até mesmo induzido o órgão ambiental e este D. Juízo a erro acerca da real destinação do empreendimento.

4 - Nesse sentido, destacamos trecho da promoção do D. *Parquet*, que versa sobre a centralidade da destinação do empreendimento para o enquadramento da atividade, e, conseqüentemente, para a determinação da exigibilidade do EIA/RIMA:

No entanto, o cerne da discussão se prende ao real destino do aeródromo - se público ou privado. A diferença, de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, bem colacionado pelo autor na inicial, se dá quanto à possibilidade

1 / 2

de exploração econômica, somente possível em caso de aeródromo público. E, neste, caso, como também demonstrado pelo autor, é necessário o EIA-RIMA, somente sendo dispensado em caso de aeródromo privado, premissa de que



Folhas 1942 -1943 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

5 - Salienta-se também que, a real destinação do empreendimento foi objeto de questionamento por este D. Juízo em sede de decisão liminar, que determinou a suspensão da execução e conclusão da obra até que a empresa comprovasse o destino do aeródromo, se público ou privado, como se verifica do trecho abaixo.

Todavia, por outro lado, é prudente que se suspendam as atividades da obra porque, se edificada em desacordo com todos os ditames legais, a licença do órgão competente não terá o condão de autorizar a sua existência, podendo mesmo vir a ser afinal desfeita, se constatada ofensa ao meio ambiente.

Por tal razão, além do acolher o parecer do Ministério Público pelo não desfazimento da obra, há necessidade de que o réu comprove, agora, o real destino do aeródromo, se público ou privado, devendo suspender desde já a execução e finalização da obra, o que será objeto de nova avaliação após realização a comprovação do destino do aeródromo.

Estão presentes os requisitos do art. 300 do CPC, ênfase para necessidade de cautela quanto à proteção do meio ambiente pela necessidade, não de desfazimento, senão de suspensão da execução das obras. Cautela, não satisfação da pretensão.

Pelo exposto, indefiro o pedido de desfazimento da obra.

Outrossim, determino a suspensão da execução e conclusão da obra.

Intime-se o réu para, no prazo de cinco (5) dias, comprovar o destino do bem.

Folha 1948 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

6 - Consoante a d. decisão deste I. Juízo, a suspensão das obras se justificava ante a possibilidade de desfazimento do licenciamento, caso se verificasse que a obra foi edificada em desacordo com os parâmetros legais, uma vez que o procedimento de controle ambiental e seu respectivo instrumento não teriam o condão de autorizar sua existência se constatada ofensa ao meio ambiente.

7 - Contudo, mais uma vez a empresa reafirmou a destinação pública do empreendimento na sua manifestação em que solicitou a revogação da tutela provisória, conforme trecho destacado a seguir.

45. Se o heliponto do empreendimento *sub judice* não é público, como se provou, só pode ser privado, e, como tal, não pressupõe a realização de EIA/RIMA, nos termos da legislação ambiental do Estado do Rio de Janeiro que foi muito bem indicada nos pareceres e atos oficiais dos órgãos respectivos, dentre eles o INEA, Corrêu. **O próprio GDA, em sua exordial, cuidou de deixar claro que o EIA/RIMA é exigível apenas de “aeroportos”, que são, por definição, públicos, como se vê entre as fls. 14 e 17 dos autos.**

Folha 1980 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

8 - No entanto, após a referida manifestação, a empresa realizou pedido de averbação no processo da Licença de Operação (LO), a fim de suprimir a condicionante nº 7, que veda a exploração comercial do Aeródromo do Açú, conforme fatos novos trazidos aos autos às fls. 5197-5205, acerca do qual trazemos trecho da Manifestação nº 07/2024 – RRC – INEA/RJ/Proc/Gerdam Processo nº SEI-070002/001826/2024, em que se encontra a fundamentação à negativa ao pedido de averbação.

Anos após a emissão da licença, foi formalizado pedido de averbação anexado ao doc. 65058937, datado de 16 de novembro de 2023, em que a empresa solicita a alteração do objeto para aeródromo público e a exclusão da condicionante que veda a exploração comercial, em decorrência da publicação do aeroporto, nos seguintes termos:

1. Alteração do Objeto da LO que, mantidos todos os demais itens inalterados passará a ser: “ Operar o Aeródromo Civil Público - Aeródromo Norte Fluminense - Heliporto do Açú com pista de pouso e decolagem de aeronaves contento as seguintes estruturas: Estação de Tratamento de Esgotos – ETE; Estação de Tratamento de Água de Reuso; Posto de Abastecimento de Aeronaves, com capacidade de armazenamento de 140 m³ de querosene de aviação e com previsão de expansão de mais um tanque de 58 m³ de querosene de aviação; 03 (três) hangares, com capacidade de expansão para mais 03 (três) hangares; 01 (um) terminal de passageiros; 01 (um) pátio de estacionamento de aeronaves, com capacidade para 21 aeronaves e capacidade de expansão para mais 9 (nove) aeronaves; 01 (uma) subestação de entrada de energia”.

2. Exclusão de condicionante

Com a transformação do objeto de exploração de Heliporto Privado em exploração de Aeródromo Civil Público deixa de ter sentido a condição de validade específica nº 7, da LO Nº IN011182 (“É vedada a exploração comercial, nos termos do § 2º art. 30 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica)”, que deve ser retirada da LO.

Quanto ao pedido, destaca-se que há empecilho jurídico para a averbação da licença nos termos solicitados, uma vez que ocorrerá a alteração da magnitude do impacto ambiental, conforme art. 74, § 1º, inciso V, do Selca. Confira-se:

Art. 47. O Documento de Averbação - AVB é o ato administrativo mediante o qual o órgão ambiental altera dados constantes de Licença Ambiental ou dos demais instrumentos do SELCA.

§ 1º As licenças ambientais e demais instrumentos de controle ambiental podem ser averbados para alteração dos seguintes dados:

I - titularidade;

II - razão social;

III - endereço de sede do titular;

IV - condicionantes, com base em parecer técnico do INEA;

V - objeto, desde que a sua modificação não aumente a magnitude do impacto ambiental, conforme classificação na Tabela do Anexo II, tampouco altere o escopo da atividade principal nem a descaracterize. (grifou-se)

Portanto, em que pese no âmbito do licenciamento ambiental em análise terem sido observados todos os preceitos legais para a concessão do respectivo instrumento de controle, em especial, a Resolução Conama nº 470/2015^[3] e a análise técnica de Relatório Ambiental Simplificado – RAS^[4], há óbice jurídico para a

averbação da LO nº IN011182 (68330612), considerando a alteração da magnitude do impacto do empreendimento com a desqualificação do aeródromo privado e o enquadramento do empreendimento como aeroporto civil público.



O reenquadramento da atividade conduz à necessidade de elaboração de EIA/RIMA, imposição da compensação ambiental a que se refere o art. 36 da Lei Federal n. 9.985, de 18 de julho de 2000, e outras medidas decorrentes da qualificação da atividade como de significativo impacto ambiental, em consonância com o que dispõe a Resolução Conama nº 01/1986 e a Lei Estadual nº 1.356/1988.

É a manifestação que submete à apreciação superior.

Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 2024.

Rafaella Ribeiro de Carvalho
Gerente Jurídica / ID 5128395-6
Gerdam / Procuradoria do Inea

9 - Nesse sentido, trazemos ainda manifestação do INEA/RJ nos autos da presente ação, em que reitera os termos da manifestação anterior, asseverando que o órgão ambiental “*pôs fim à tentativa da sociedade empresária corrê de transformar o empreendimento em um aeródromo público, ante a inexistência de licenciamento apropriado para tanto*”.

Verifica-se no parecer juntado em id. 5198 que o INEA deixou claro que o licenciamento se referia a um aeródromo privado, e pôs fim à tentativa da sociedade empresária corrê de transformar o empreendimento em um aeródromo público, ante a inexistência de licenciamento apropriado para tanto.

Ou seja, restam confirmadas todas as alegações de id. 5194, no sentido de que "o fato de existir condicionante expressa no sentido de que é vedada a exploração comercial do aeródromo torna suficientemente claro que a atividade permitida pela licença está muito bem delimitada", bem como de que "se o empreendedor vier a exercer atividade de modo diverso do autorizado, como presume a autora, o fará por sua conta em risco, já que surgirá o poder-dever não só do Inea, mas de diversos órgãos, de reconduzir as atividades à legalidade, se não suspendê-las ou encerrá-las."

Pelo exposto, a pretensão direcionada ao Inea deverá ser julgada improcedente.

Folha 5205 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

10 - Ocorre que, no dia 17 de abril de 2024, a Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC publicou as Portarias nº 14.325 e 14.326, excluindo o Heliporto Porto Açu do cadastro de aeródromos privados e o inscrevendo no cadastro de aeródromos públicos, restando, assim, comprovado que a intenção da corrê AEROPART sempre foi a exploração comercial do aeródromo, como a GDA vem se propondo a demonstrar.

Imagem 01: Portaria nº 14.325, que determinou a exclusão do Porto Açu do cadastro de aeródromos privados

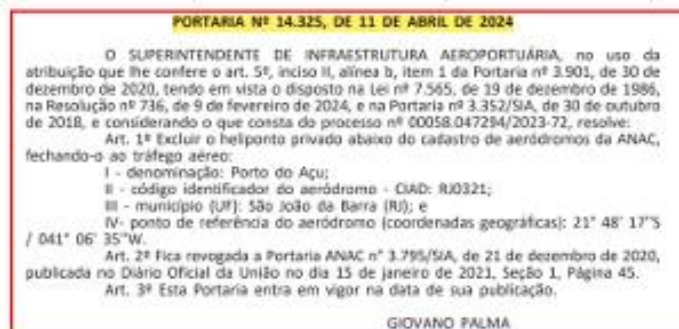


Imagem 02: Portaria nº 14.326, que determinou a inscrição do Porto Açu no cadastro de aeródromos públicos



Folhas 5209 - 5210 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

11 - Assim, munida das referidas portarias, diante do indeferimento do pedido de averbação da Licença de Operação do empreendimento, a corré AEROPART impetrou Mandado de Segurança autuado sob o nº 0898750-59.2024.8.19.0001, e distribuído à 6ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital do Rio de Janeiro, sustentando que o ato de indeferimento teria sido imotivado, além de representar usurpação de competências da ANAC por parte do INEA/RJ.

12 - Claramente induzido a erro, o juízo da 6ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital do Rio de Janeiro deferiu medida liminar pleiteada, suspendendo a incidência da condicionante nº 7 da Licença de Operação nº IN011182, além de garantir, provisoriamente, que até a decisão final do *mandamus*, o Aeródromo do Açu ostentasse o enquadramento de aeródromo civil público.

13 - Importa acentuar que, o requerimento da tutela provisória consubstanciava-se na urgência do enquadramento do Aeródromo do Açu como aeródromo civil público, com vistas a possibilitar a sua eleição por empresas aéreas participantes do processo licitatório vinculado à Oportunidade nº. 7004267235, tornada pública pela PETROBRAS, com o objetivo de contratação

de afretamento de aeronaves para atendimento às demandas de transporte de pessoal de atendimento na Bacia de Campos, exigindo, assim, a utilização do Aeródromo do Açú, no formato comercial, com cobrança de tarifas.

14 - Ademais, vale evidenciar que, a Corré Aeroparte, não comunicou este I. Juízo da Impetração do *Mandamus*, bem como naqueles autos fez apenas breve menção de trechos que lhe eram favoráveis na presente ação, de maneira a não permitir ao juízo uma compreensão total da demanda que pudesse revelar sua intenção precípua de licenciar aeródromo público como se privado fosse.

69. Nesse sentido, o próprio INEA, representado pela Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, já se manifestou, em mais de uma oportunidade, em descabida ação civil pública movida em face do INEA e da Impetrante Aeropart (ACP nº. 0004009-40.2020.8.19.0053, Doc. 37, e Agravo de Instrumento nº. 0008467-31.2021.8.19.0000, Doc. 38):

Fl. 4.931 dos autos nº. 0004009-40.2020.8.19.0053:

No entanto, ao contrário do que alega o autor, todo o licenciamento do Aeródromo realizado pelo INEA foi feito em concordância com a lei, pelo que deverão ser julgados totalmente improcedentes os pedidos autorais, conforme será demonstrado a seguir.

Fl. 4.936 dos autos nº. 0004009-40.2020.8.19.0053:

Por esse motivo, a pretensão autoral, tal como formulada – isto é, baseada em distinção terminológica entre aeródromo público e privado –, não é capaz de infirmar a conclusão da CECA pela inexistência de EIA/RIMA para o empreendimento em questão, já que, independentemente do rótulo que se pretenda dar ao aeródromo, fato é que já se consolidou o entendimento técnico de que dele não decorrerá potencial e significativo dano ambiental.

Fls. 4.937/4.938 dos autos nº. 0004009-40.2020.8.19.0053:

Inclusive, o RAS foi juntado aos autos (fls. 3598/4571) e se trata de extenso documento, com profunda análise técnica sobre o impacto ambiental. Veja-se, neste ponto, a conclusão apontada no Relatório Ambiental Simplificado (RAS):

"O empreendimento proposto, constitui um aeródromo privado (Aeródromo do Açú) e situa-se na Região Norte Fluminense que tem passado por intensa reconfiguração socioeconômica em função do desenvolvimento do setor petrolífero na bacia de Campos e do aporte dos royalties originários da exploração de petróleo e gás no PIB dos municípios. Mais recentemente, o município de São João da Barra passou a ser foco de grandes investimentos da iniciativa privada nos setores industrial e logístico, principalmente devido

9



PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
10ª PROCURADORIA REGIONAL – CAMPOS DOS GOYTACAZES



à instalação do Complexo Logístico e Industrial do Porto do Açú, o que tende a acelerar ainda mais este processo de reconfiguração socioeconômica local.

Na que se refere aos aspectos ambientais, a análise realizada indicou que os impactos mais significativos ocorrerão na fase de implantação do empreendimento e incidem, predominantemente, sobre os meios Físico, Biótico e Socioeconômico. Já a fase de operação caracteriza-se pela prevalência dos impactos no Meio Biótico, sobretudo sobre a avifauna, e positivos sobre o Meio Socioeconômico.

O balanço geral entre os impactos negativos e positivos, estes últimos apresentam maior significância, uma vez que a grande maioria dos impactos negativos se encontram na fase de implantação e podem ser facilmente mitigados, reduzindo sua magnitude, cessando após a paralisação da ação geradora ou mesmo controlados pelas medidas propostas nos programas ambientais."

Fl. 4.939 dos autos nº. 0004009-40.2020.8.19.0053:

Em resumo, verifica-se que (1) trata-se de um aeródromo privado, o que, por si só, dispensa a realização do EIA/RIMA; (2) ainda que se considere o empreendimento um aeródromo público (aeroporto), a CECA poderia dispensar a realização de EIA/RIMA, com base no art. 1º, §5º, da Lei Estadual n. 1.356/1988, o que foi efetivamente feito; e (3) ainda que se trate de um aeroporto, a Resolução CONAMA nº 470, de 27 de agosto de 2015 admite o licenciamento simplificado, que tem por base o Relatório Ambiental Simplificado – RAS, que foi o estudo exigido pelo INEA ao empreendedor.

Fl. 71 dos autos nº. 0008467-31.2021.8.19.0000:

14. Já se vê que, mesmo que se adote a distinção do Código Brasileiro de Aeronáutica, o Relatório Ambiental Simplificado é aplicável até mesmo para aeródromos públicos. Então, mesmo que a parte autora possua razão em relação ao enquadramento do empreendimento, trata-se de conclusão inócua do ponto de vista prático, pois, mesmo assim, é possível a realização de Relatório Ambiental Simplificado ao invés do EIA/RIMA.

Index 134199221 – pags. 19 – 21- Autos nº 0898750-59.2024.8.19.0001

15 - Assim, em que pese a negativa do órgão ambiental ao pedido de averbação da Licença de Operação, após a concessão da tutela provisória de urgência, que autorizou o enquadramento do Aeródromo do Açú como aeródromo civil público, se verifica que o empreendimento vem sendo organizado e estruturado para exploração comercial.

16 - Nesse sentido, cumpre-nos citar a recente aprovação pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis de requisição de autorização para o exercício da atividade de revenda varejista de combustíveis de aviação no empreendimento (Anexo 3), obtida após a celebração de contrato de cessão de área pela **AEROPART para a JETFLY REVENDEDORA DE COMBUSTÍVEIS LTDA**, designada à implantação de instalações destinadas aos serviços de revenda e abastecimento de combustíveis de aviação, Anexo 4.

02/04/2025, 17:50

SEI/ANP - 4706045 - Análise



AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS

ANÁLISE Nº 47/2025/SDL-CREV/SDL

PROCESSO Nº 48610.202624/2025-74

INTERESSADO: JETFLY REVENDEDORA DE COMBUSTÍVEIS LTDA, FABIO DOS SANTOS LEAL

JETFLY REVENDEDORA DE COMBUSTÍVEIS LTDA

Logradouro: ESTRADA PÚBLICA DO AÇU – RJ 240, nº s/n – Bairro: CAMPO DA PRAIA

CEP: 28.200-000 – Município: SÃO JOÃO DA BARRA – Estado: RJ.

Assunto: Solicitação de Autorização

Referência: **Processo 48610.202624/2025-74.**

1. Acuso o recebimento de documentação anexada ao processo nº **48610.202624/2025-74** por meio da qual Vossas Senhorias requerem autorização para o exercício da atividade de revenda varejista de combustíveis de aviação, nos termos da Resolução ANP n.º 936, de 05/10/2023 (Art. 4º).
2. A análise da referida documentação foi APROVADA.

17 - À vista disso, resta claro que a exploração comercial do empreendimento, intenção, outrora, tão veementemente refutada pela ré, já vem se consolidando, entretanto, mediante ardis utilizados para evadir-se do procedimento mais complexo pertinente ao licenciamento de um aeródromo público, como se evidencia afinal.

18 - Contudo, acerca do ponto incontroverso que fundamenta a própria causa de pedir desta ação, qual seja, a exigibilidade de EIA/RIMA para o licenciamento do aeródromo público, trazemos em apoio as manifestações do INEA/RJ e do i. *Parquet* no Mandado de Segurança, com a certeza de que, apesar do evidente equívoco a que foi induzido aquele juízo, nesta ação, o desenrolar dos fatos, com a clara demonstração da má-fé da corré AEROPART, apenas revela a acuracidade dos pedidos autorais, como se demonstrará a seguir.

II - DO PROCEDIMENTO ADMINISTRATIVO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

19 - O procedimento administrativo de licenciamento ambiental é um instrumento fundamental para a preservação do meio ambiente, assegurando que empreendimentos e atividades potencialmente poluidores sejam previamente avaliados quanto aos seus impactos ambientais e efetivos reflexos ambientais, sociais e econômicos

20 - No Estado do Rio de Janeiro, a legislação estabelece procedimentos específicos para o licenciamento, destacando-se a exigência do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e a realização de audiências públicas. Este documento visa analisar a relevância desses procedimentos, comparando-os com estudos ambientais simplificados, à luz da legislação e jurisprudência aplicáveis.

21 - O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) é um dos instrumentos mais abrangentes no processo de licenciamento ambiental, destinado a avaliar detalhadamente os possíveis impactos de um empreendimento no meio ambiente, físico, biótico, econômico e social.

22 - A Constituição Federal de 1988, **em seu artigo 225, §1º, inciso IV**, estabelece:

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

...

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;"* (BRASIL, 1988).

23 - No âmbito federal, a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que dispõe sobre a Política Nacional do Meio Ambiente, prevê em seu artigo 9º, inciso III, que o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras como instrumentos dessa política. **A Resolução CONAMA nº 01/1986, por sua vez, estabelece em seu artigo 2º:**

...

Art. 2º Dependerá de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), a serem submetidos à aprovação do órgão estadual competente, e em caráter supletivo, do IBAMA, o licenciamento de atividades modificadoras do meio ambiente, tais como:

...

IV - aeroportos;

...

24 - No Estado do Rio de Janeiro, da mesma forma, a Lei Estadual nº 1.356, de 3 de outubro de 1988, dispõe sobre os procedimentos vinculados à elaboração, análise e aprovação dos Estudos de Impacto Ambiental. Conforme o artigo 1º dessa lei:

...

Art. 1º - Dependerá da elaboração de Estudos de Impacto Ambiental e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA a serem submetidos à aprovação da Comissão Estadual de Controle Ambiental - CECA, o licenciamento da implantação e da ampliação das seguintes instalações e/ou atividades: [...]" (RIO DE JANEIRO, 1988).

25 - A referida lei enumera diversas atividades que exigem a elaboração do EIA/RIMA, incluindo estradas de rodagem com duas ou mais pistas, ferrovias, portos, **aeroportos**, oleodutos, entre outros. A exigência do EIA para esses empreendimentos visa garantir uma análise aprofundada dos impactos ambientais, permitindo a adoção de medidas mitigadoras adequadas, mesmo quando se tratam de licenciamentos ambientais corretivos.

26 - Ainda, cumpre mencionar que a região do Açu, localizada no município de São João da Barra, Estado do Rio de Janeiro, abriga o Complexo Industrial e Portuário do Açu (CIPA), que compreende diversos empreendimentos de grande porte, incluindo terminais portuários, indústrias de petróleo e gás, e unidades de produção de equipamentos offshore, diversos passíveis de procedimentos de licenciamento ambiental inserem-se nas atividades exigidas para a elaboração de estudos mais aprofundados, na forma de EIAs. A concentração desses empreendimentos evidencia-se pela preocupação quanto aos impactos ambientais cumulativos e sinérgicos na região.

27 - Neste contexto, cabe considerar e trazer à luz a **Lei Estadual nº 3.111, de 9 de novembro de 1998**, que complementa a Lei nº 1.356, de 3 de outubro de 1988, estabelecendo o princípio de análise coletiva de EIA/RIMA quando se tratarem de empreendimentos localizados em uma mesma bacia hidrográfica.

28 - Este princípio também conhecido como “análise de impactos sinérgicos ou de sinergia”, estabelece, que quando houver mais de um EIA/RIMA para a mesma bacia hidrográfica, o órgão ambiental estadual, deverá realizar a análise

conjunta dos empreendimentos, para definir a capacidade de suporte do ecossistema, a diluição dos poluentes e os riscos civis, sem prejuízo das análises individuais dos empreendimentos.

29 - Resta, inclusive, o entendimento que o não atendimento ao previsto nesta lei anulará o licenciamento ambiental.

30 - Neste conceito, relevante destacar o teor da ADI 5.312 – STF, na qual, Ação Direta de Inconstitucionalidade, julgada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), questionava a constitucionalidade do artigo 10 da Lei nº 2.713/2013 do Estado do Tocantins, que dispensava as atividades agrossilvipastoris do prévio licenciamento ambiental.

31 - O Procurador-Geral da República argumentou que tal dispensa invadia a competência da União para legislar sobre normas gerais de proteção ambiental e contrariava o direito fundamental ao meio ambiente equilibrado, bem como o princípio da prevenção.

32 - O STF, por unanimidade, julgou procedente a ação, declarando a inconstitucionalidade do dispositivo questionado. O Tribunal entendeu que, embora os estados tenham competência suplementar para legislar sobre proteção ambiental, não podem editar normas que fragilizem as diretrizes estabelecidas pela União.

33 - A dispensa do licenciamento para atividades potencialmente poluidoras, como por exemplo as agrossilvipastoris, representaria uma flexibilização indevida das hipóteses de licenciamento, violando o direito fundamental ao meio ambiente equilibrado e o princípio da prevenção.

II.1 - A IMPORTÂNCIA DAS AUDIÊNCIAS PÚBLICAS NO PROCESSO DE LICENCIAMENTO

34 - A participação pública é um princípio basilar do direito ambiental brasileiro, assegurando transparência e democratização nas decisões que afetam o meio

ambiente, indicando-se as audiências públicas como o momento mais relevante e decisivo da participação popular no processo de licenciamento, mediante, até a indicação de possíveis estudos complementares ou mesmo para a elucidação de equívoco ou a explanação de possíveis omissões.

35 - A Constituição Federal de 1988 estabelece, em seu artigo 225, que todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, impondo ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações. Nesse contexto, a participação popular é um dos pilares para a efetivação desse direito.

...

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

§1º Para assegurar a efetividade desse direito, incumbe ao Poder Público:

IV - exigir, na forma da lei, para instalação de obra ou atividade potencialmente causadora de significativa degradação do meio ambiente, estudo prévio de impacto ambiental, a que se dará publicidade;"

...

36 - Sua relevância se exprime a todo o contexto no qual empreendedor e órgão ambiental apresentam o empreendimento e seus impactos à coletividade, colhendo manifestações e entendimentos de suma relevância para a condução do respectivo licenciamento ambiental, direcionando e promovendo sua

adequação, conforme sejam acolhidas as manifestações dentro de um processo participativo e representativo.

37 - Especificamente, a Resolução nº 9 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA), de 3 de dezembro de 1987, dispõe sobre a realização de audiências públicas no processo de licenciamento ambiental. O artigo 1º da referida resolução estabelece:

...

Art. 1º - No processo de licenciamento de atividades com significativo impacto ambiental, assim considerado pelo órgão ambiental competente, este promoverá audiências públicas para informar sobre o projeto e seus impactos ambientais e ouvir as opiniões da comunidade."(CONSELHO NACIONAL DO MEIO AMBIENTE, 1987).

38 - Além disso, a Lei nº 6.938, de 31 de agosto de 1981, que institui a Política Nacional do Meio Ambiente, prevê em seu artigo 9º, inciso III, o licenciamento e a revisão de atividades efetiva ou potencialmente poluidoras como instrumentos dessa política.

39 - A participação popular, por meio das audiências públicas, é, portanto, um mecanismo essencial para assegurar a transparência e a legitimidade desses processos.

40 - A Lei Estadual nº 1.356/1988 prevê, em seu artigo 6º, a realização de audiências públicas como parte do processo de licenciamento ambiental:

...

Art. 6º - A Comissão Estadual de Controle Ambiental - CECA promoverá, sempre que julgar

necessário ou quando for solicitada por entidade civil, pelo Ministério Público ou por 50 (cinquenta) ou mais cidadãos, a realização de audiências públicas para apresentação e discussão do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - RIMA. (RIO DE JANEIRO, 1988).

40 - As audiências públicas permitem que a comunidade afetada e demais interessados tenham acesso às informações detalhadas sobre o empreendimento proposto, possibilitando a manifestação de opiniões, preocupações e sugestões. Essa interação não apenas democratiza o processo decisório, mas também enriquece a análise ambiental com perspectivas locais e específicas que podem não ter sido contempladas inicialmente.

41 - Conforme destacado por Pasini e Damke (2017), a audiência pública visa informar e consultar a sociedade civil sobre o caminho que deverá seguir o processo administrativo em trâmite, obtendo assim um retorno e o respaldo da população envolvida. Essa dinâmica contribui para a construção de decisões mais robustas e alinhadas com os interesses coletivos.

42 - Ainda, segundo Rocco (2019), o EIA/RIMA abriu o procedimento de licenciamento ambiental à participação social, emoldurando-se com os princípios da informação e da participação, estabelecendo uma arena na qual projetos de desenvolvimento são discutidos com a sociedade.

43 - Evidencia-se, desta forma, que as audiências públicas são instrumentos indispensáveis no processo de licenciamento ambiental, assegurando a participação efetiva da sociedade nas decisões que afetam o meio ambiente. Através delas, é possível aprimorar os projetos propostos, incorporando perspectivas locais e garantindo que os empreendimentos se desenvolvam de

maneira sustentável e em harmonia com os interesses das comunidades envolvidas.

44 - Neste contexto, destaca Sánchez (2019) que a participação pública efetiva pode contribuir para a identificação de impactos não previstos e para a proposição de medidas mitigadoras mais adequadas, enriquecendo o processo de avaliação ambiental, que, em suma, é o que se almeja desde a petição inicial da presente ACP!

45 - Não obsta a exemplificar que, respeitados os portes dos empreendimentos, no licenciamento ambiental da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, no Pará, durante as audiências públicas realizadas, comunidades locais e organizações não governamentais apresentaram diversas preocupações relacionadas aos impactos socioambientais do empreendimento e essas manifestações levaram à imposição de condicionantes específicas no licenciamento, visando mitigar os impactos identificados e assegurar medidas compensatórias adequadas.

46 - A ausência do EIA/RIMA e da participação social no licenciamento ambiental pode acarretar a nulidade do processo, conforme entendimento consolidado na jurisprudência brasileira.

47 - O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da ADI 4069, destacou a importância desses instrumentos para a legitimidade do licenciamento ambiental.

48 - A Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 4069, julgada pelo Supremo Tribunal Federal (STF), versou sobre a constitucionalidade das normas que exigem a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) como condições essenciais para o licenciamento de atividades potencialmente poluidoras.

50 - No julgamento, o STF reafirmou a importância desses instrumentos para a proteção do meio ambiente, enfatizando que a realização do EIA/RIMA é fundamental para assegurar a transparência, a participação popular e a efetiva prevenção de danos ambientais.

51 - O Tribunal entendeu que a obrigatoriedade do EIA/RIMA está em consonância com os preceitos constitucionais, notadamente os expressos no artigo 225, §1º, inciso IV, da Constituição Federal, que impõe ao Poder Público o dever de exigir estudos prévios para a instalação de obras ou atividades que possam causar significativa degradação ambiental.

52 - O STF destacou que a exigência de que tais estudos sejam apresentados em linguagem acessível – permitindo a ampla consulta e o engajamento da sociedade por meio de audiências públicas – é medida indispensável para o controle social e para a efetiva proteção dos direitos difusos relativos ao meio ambiente.

53 - Em síntese, a ADI 4069 consolidou o entendimento de que a realização dos estudos de impacto ambiental, acompanhada da realização de audiências públicas, não só é constitucional, mas representa um mecanismo crucial para a melhoria dos processos de licenciamento ambiental, contribuindo para a prevenção e mitigação de danos ambientais e para o fortalecimento do controle social sobre as políticas públicas ambientais.

54 - A exclusão da participação social no procedimento de licenciamento ambiental, bem como a não realização do Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), contrariam princípios fundamentais do Direito Ambiental brasileiro.

55 - Esses instrumentos são essenciais para assegurar a transparência e a efetividade na avaliação dos impactos de empreendimentos potencialmente degradadores do meio ambiente.

56 - Suprimir a participação social no procedimento de licenciamento ambiental do empreendimento, a não promover a necessária elaboração do Estudo de Impacto Ambiental - EIA e respectivo Relatório de Impacto Ambiental – RIMA, que trata-se exatamente de um resumo daquilo entendido como essencial para entendimento da maioria da sociedade, vide a obrigação de ser apresentado em linguagem de fácil entendimento, disponível para consulta popular, de forma pretérita às audiências públicas, enseja ao singelo e evidente entendimento que, além de rechaçar a população do engajamento necessário para o entendimento dos impactos do empreendimento, ainda, sugere a possíveis omissões das informações prestadas.

II.II - O LICENCIAMENTO AMBIENTAL CORRETIVO

57 - Afastada a odiosa tese do “dano consolidado/fato consumado”, ao se deparar com empreendimento cuja obras de instalação encontram-se quase completamente concluídas para atividade dissonante daquela então licenciada, alçado a ser transformado, de um aeródromo privado para um aeródromo público, impõe-se ao entendimento da promoção de um procedimento de licenciamento ambiental, no mínimo incompleto, ou mesmo inadequado, considerando o cerne primordial da presente ACP, qual seja a elaboração dos necessários Estudos de Impacto Ambiental, e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, considerando os impactos cumulativos e sinérgicos dos demais empreendimentos licenciados na mesma bacia hidrográfica, com a devida realização das audiências públicas, assegurando a participação social nos cursos da instalação do empreendimento.

58 - Neste conceito, a jurisprudência dos tribunais superiores reforça a importância da avaliação de impactos ambientais e da responsabilidade dos empreendedores. O **Superior Tribunal de Justiça (STJ)**, por meio da Súmula nº 613, estabelece que:

"Não se admite a aplicação da teoria do fato consumado em tema de Direito Ambiental."

59 - Essa súmula ressalta que a mera existência de um empreendimento não legitima a continuidade de atividades potencialmente lesivas ao meio ambiente sem a devida avaliação e regularização que, no caso, reporta-se ao devido licenciamento ambiental corretivo, com a necessária elaboração do estudo de impacto ambiental e audiências públicas, não obstante a avaliação sinérgica com os demais empreendimentos impactantes na região.

60 - Destaca-se que, de forma alguma, devem confundir-se com os estudos e análises promovidos por intermédio de Relatório de Avaliação **Simplificado**, que a despeito da eventual qualidade na sua elaboração, possuem como cerne fundamentação absolutamente diversa daquela na qual impõe-se a elaboração de estudos de impactos ambientais e respectivo EIA, como recentemente entendido pela Procuradoria Geral do Estado, quando da negativa da averbação da LO nº IN011182.

Em síntese, a mudança do escopo da atividade conduz à necessidade de elaboração de EIA/Rima, imposição da compensação ambiental a que se refere o art. 36 da Lei Federal n. 9.985/2000, e outras medidas decorrentes da qualificação da atividade como de significativo impacto ambiental, em consonância com o que dispõe a Resolução Conama nº 01/1986 e a Lei Estadual nº 1.356/1988.

Portanto, a alteração de categoria sem submissão ao procedimento de EIA/Rima ensejaria inobservância, por parte do INEA, dos ditames estabelecidos nos instrumentos normativos acima citados, posto que segundo a definição utilizada pela Portaria N° 1.141/GM5, aeródromos públicos são considerados aeroportos. Desta feita, o INEA concedeu as licenças para a implantação e operação de heliponto privado, e não público.

60 - Assim, recai-se ao entendimento que para o empreendimento em questão se almejará a necessário licenciamento ambiental corretivo.

61 - O licenciamento ambiental corretivo é um instrumento essencial na política ambiental brasileira, destinado a regularizar empreendimentos ou atividades que foram implementados ou operados sem a devida licença ambiental, ou como no caso em concreto, em dissonância ao objeto real de sua operação como aeródromo público.

62 - Esse procedimento visa assegurar que estes empreendimentos se adequem às normas ambientais vigentes, mitigando impactos negativos ao meio ambiente e garantindo a conformidade legal, incluindo, como observado, a necessária participação da sociedade e a indicação de eventuais ajustes e medidas mitigatórias e compensatórias.

63 - Não obstante, alude-se a menção que o **Supremo Tribunal Federal (STF)**, no Tema de Repercussão Geral nº 999, definiu que é *“imprescritível a pretensão de reparação civil de dano ambiental.”*

64 - Essa tese reforça a permanente responsabilidade dos empreendedores em relação aos danos ambientais causados, independentemente do tempo decorrido e das adequações decorrentes porventura da correta condução do procedimento de licenciamento ambiental e dos eventuais impactos causados sem a pertinente previsão e mitigação.

III – ELEMENTOS PROCESSUAIS: EMPREENDIMENTO PRIVADO

65 - Destaca-se ao histórico processual, inclusive para a decisão judicial que deferiu, em primeiro plano, a suspensão do prosseguimento das obras por este Emérito Juizado e delimitou que a desnecessidade de EIA-RIMA evidenciava-se

na premissa de se tratar de um aeródromo privado e, portanto, sendo dispensado pelo órgão ambiental.

66 - Destacou, ainda, que a discussão ora em comento dar-se-ia quando da Licença de Operação, considerando que todos os encaminhamentos e procedimentos adotados pelo órgão ambiental baseavam-se no insistente e reiterado pedido da parte ré em afirmar se tratar o empreendimento de um aeródromo privado, a despeito de evidências paralelas em contrário.

No entanto, o cerne da discussão se prende ao real destino do aeródromo - se público ou privado. A diferença, de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica, bem colacionado pelo autor na inicial, se dá quanto à possibilidade de exploração econômica, somente possível em caso de aeródromo público. E, neste, caso, como também demonstrado pelo autor, é necessário o EIA-RIMA, somente sendo dispensado em caso de aeródromo privado, premissa de que partiu o INEA.

A esta altura da obra, penso que o resguardo dessa discussão pode se dar em nível de licença de operação. Vale dizer, deferindo-se parcialmente a tutela pretendida para, nada obstante permitir o prosseguimento da obra, condicionar a licença de operação à comprovação do real destino do aeródromo. Vale dizer, impedir que o aeródromo entre em operação até que se comprove sua real destinação, em especial o movimento estimado de aeronaves que, se dedicado aos voos offshore, muito provavelmente mostrar-se-á incompatível com um aeródromo privado".

Folha 1195 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

67 - Em contestação à tutela então concedida, de forma expressa e evidente, argumentou a ré, mais uma vez, que a **feição de empreendimento era privada**, devidamente grifada, ressaltando que o empreendimento não poderia ser utilizado por quaisquer aeronaves, nem mesmo mediante o pagamento de tarifa, citando manifestação da ANAC, na qual esclarecia sobre a vedação da exploração comercial do empreendimento.

15. E qual é a feição do empreendimento? Ora, aquela que sempre foi divulgada e se encontra licenciada perante a ANAC, privada. Trata-se, com efeito, de projeto privado, efetivado com 100% de capital também privado, e que diverge de um aeródromo público – mormente no campo aeronáutico, no qual a própria legislação específica cuida de distinguir, didaticamente, os aeródromos públicos dos privados, com as fulcrais consequências daí decorrentes, notadamente na perspectiva da possibilidade de exploração econômica.

29. Mas há mais: o empreendimento *sub judice*, depois de pronto, não poderá ser utilizado por quaisquer aeronaves, nem mesmo mediante o pagamento de tarifa (art. 37, CBA), ao menos enquanto dotado de aeródromo privado. Somente clientes da ora RÉ é que poderão utilizá-lo e estes **NÃO** pagarão tarifas aeroportuárias para tanto, apenas os demais serviços lá utilizados (hangaragem, apoio à aeronave [como abastecimento, manutenções etc.], controle de acesso de pessoas, guarda, segurança etc.), os quais não constituem exploração econômica do aeródromo propriamente dito, dado que são atividades autônomas e inseridas na seara da livre iniciativa, garantida constitucionalmente.

- se o aeródromo do empreendimento for público, uma possibilidade que poderá ser adotada pela ora RÉ, já que depende de seu exclusivo critério por força de previsão normativa específica⁶, a **AEROPART TERÁ** como fonte de receita os pousos e decolagens realizados em seu aeródromo, além daquelas que pode auferir acima exemplificadas. Nesse caso, sendo o aeródromo público, a ora RÉ poderá ser remunerada pela quantidade de pousos e decolagens e também auferir receitas por meio das outras atividades que serão realizadas no empreendimento.

40. Tanto é assim que a ANAC, órgão máximo da aviação no Brasil, traz a seguinte explanação sobre “*Como é feita a inscrição cadastral de um aeródromo privado?*”:

“Os aeródromos privados só poderão ser utilizados com permissão de seu proprietário, vedada a exploração comercial, ou seja, o proprietário não pode sujeitar os usuários de seu aeródromo ao pagamento de tarifas.”⁷

Folhas 1972 a 1974 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

68 - Destaca-se neste contexto, que uma das considerações expressas da CECA¹ pelo entendimento da inexigibilidade da apresentação de EIA/RIMA era exatamente que “*baseado na definição do Código Aeronáutico, o empreendimento é um aeródromo privado, não sendo desta forma um aeroporto, não estando, portanto, obrigado à apresentação de EIA-RIMA*”.

Folha 2038 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

69 - Defendida, então, pela parte ré, que a natureza do empreendimento era privada, não restou, mediante a indução ao erro ora amplamente salientado, outra providência que não o entendimento deste Juízo no sentido que, de fato,

¹Instituída pelo Decreto-Lei nº 134, de 16 de junho de 1975, regulada pelo Decreto Estadual nº 21.287, de 23 de janeiro de 1995; e pela Lei nº 5.101/2007, regulada pelo Decreto nº 46.619/2019.

ao menos aparentemente, a natureza do empreendimento tratar-se-ia como privada e que o órgão ambiental competente, da mesma forma incauto mediante as informações do requerente da licença, promovia o procedimento de licenciamento de forma adequada, revogando a suspensão das obras e indicando ao seu prosseguimento.

Estado do Rio de Janeiro Poder Judiciário
Tribunal de Justiça
Comarca de São João da Barra
Cartório da 2ª Vara
São Benedito, 222 CEP: 28200-000 - Centro - São João da Barra - RJ e-mail: sjb02vara@tj.rj.jus.br

Página
2117
Comarca de São João da Barra

Fls.

Processo: 0004009-40.2020.8.19.0053

Processo Eletrônico

Classe/Assunto: Ação Civil Pública - Flora / Meio Ambiente

Autor: GRUPO DE DEFESA AMBIENTAL (GDA)
Réu: INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE - INEA
Réu: AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUARIAS S.A.

Nesta data, faço os autos conclusos ao MM. Dr. Juiz
Glicerio de Angiolis Gaudard

Em 01/02/2021

Decisão

Deferida parcialmente a liminar, o réu informa que cumpriu a decisão, ao mesmo tempo em que, atento ao protesto do Ministério Público, prestou informações quanto à natureza do empreendimento, se público ou privado.

A manifestação do réu, no sentido de que a liminar deve ser revogada, tem suporte jurídico.

Na verdade, agora que esclarecida a situação quanto à natureza do empreendimento, parece não haver razão jurídica para obstar o prosseguimento da obra.

Folha 2117 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

70 - Alertou a parte autora, em petição contestatória aos argumentos da ré, que realmente se ensejava a possível movimentação no intuito de utilização dispare àquela enunciada pela empresa, tanto no requerimento inicial ao órgão competente, assim como nas manifestações em Juízo.

No parecer da SAC abaixo fica evidente a pretensão que o aeródromo seja público, reconhecendo que se trata de requisito ao projeto; além disso, juntam no requerimento o layout do aeródromo completo, sem nenhuma segregação da pista em relação às demais infraestruturas, como busca em sua manifestação diferenciar o empreendimento total (Doc. anexo):

I - Introdução

1. A presente Nota Técnica tem por objetivo analisar o pleito da Empresa Aeropart Participações Aeroportuárias S.A., que por meio da Carta s/n, de 17 de outubro de 2019 (SEI nº 2033653), requereu a outorga, pela modalidade autorização, nos termos do Decreto nº 7.871, de 21 de dezembro de 2012, para a exploração do Aeródromo Norte Fluminense - Heliporto do Açú (sem código ICAO), localizado no Município de São João da Barra - RJ.
2. Cumpre esclarecer que se trata de aeródromo ainda não homologado, sendo intenção da empresa interessada a sua homologação como aeródromo civil público junto à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), tão logo seja definido o seu modelo de outorga por parte deste Ministério da Infraestrutura (Minfra), nos termos do art. 21 do Decreto nº 7.624, de 22 de novembro de 2011:

Folha 2132 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

71 - Em pedido de reconsideração em face da decisão que revogou a suspensão das obras e indicou pelo seu prosseguimento, mais uma vez destacou a Autora sobre as reais intenções dos responsáveis pelo empreendimento que, naquele momento, **já não alçavam algum disfarce**, explicitando de forma calculada e antecipada, as movimentações processuais e procedimentais **a fim de, em suma, operar um aeródromo público, com exploração comercial**.

A AEROPART – Participações Aeroportuárias S.A., em decorrência de contrato assinado com a Porto do Açu Operações S.A., está comprometida com a implementação de um heliporto privado situado no Complexo do Porto do Açu, no município de São João da Barra - RJ e com o objetivo de atender à operações de apoio às explorações de petróleo e gás ao sul da bacia de Campos e norte da bacia de Santos, incluindo o pré-sal.

Os procedimentos necessários para a materialização do empreendimento estão em estágio avançado, com seus projetos, especificações e dimensionamento de equipamentos concluídos, já tendo sido obtidas todas as licenças necessárias para o início das obras, como se pode ver na documentação que acompanha este ofício, produzida de acordo com o manual fornecido pela SAC, publicado no DOU e disponível na Internet.

Assim vimos por meio deste solicitar a V.Sa. se digne analisar nosso pleito de "Outorga para a Exploração de Aeródromo Civil Público por meio de Autorização", nos termos do Decreto Nº7.871, de 21 de dezembro de 2012

No pedido da Ré, tal como reproduzido acima, *alega-se inclusive a obtenção das licenças necessárias ao empreendimento*, para ao cabo requerer a outorga do direito de explorar AERÓDROMO PÚBLICO, consoante categoria prevista no Decreto n. 7.871/2012, que afinal dispõe sobre “*as condições de delegação da exploração de aeródromos civis públicos por meio de autorização*”.

O fato de que ainda não tenha conseguido⁴ regularizar perante a União a construção e operação pretendida, como *aeródromo público*, não pode ser usado como subterfúgio para não se submeter ao licenciamento devido como tal, eis que o que se tem neste caso são a instalação e operação planejadas de um *aeródromo público*.

Tem-se no caso um empreendimento que consiste, sim, na construção e eventual futura operação de um aeródromo público. O seu licenciamento, ao deixar de observar essa qualificação, torna-se flagrantemente ilegal.

Folha 2176 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

72 - Da mesma forma, então induzido ao erro pelos elementos então trazidos aos autos pela parte ré e pelo corréu, o Instituto Estadual do Ambiente – INEA/RJ/RJ, entendeu, também, o Ministério Público Federal sobre a utilização privada do empreendimento, não se tratando de um aeródromo público, não

destinado ao uso coletivo e que, desta forma, o Relatório Ambiental **Simplificado** (grifo do Autor) seria cabível para a natureza do empreendimento, indicando pelo arquivamento da representação.

Em atendimento à requisição desta Procuradoria, a empresa Porto do Açú apresentou manifestação circunstanciada (fls. 31/39) quanto à representação de Rafael Veloso. No referido documento, a empresa prestou, em suma, os seguintes esclarecimentos: o empreendimento consiste na construção de um aeródromo privado e não de um aeródromo público; o aeródromo privado tem como objetivo atender uma demanda privada do seu proprietário e daqueles por ele autorizados a utilizar o aeródromo e não se destina ao uso coletivo; sustenta, assim, que não cabe falar em exigência de EIA/RIMA para o empreendimento em questão; a exigência do RAS no caso em questão decorreu da aplicação das normas ambientais federais e estaduais, sendo que o INEA avaliou o caso concreto e decidiu que o estudo cabível é o RAS.

1

MPF Documento eletrônico assinado digitalmente. Data/Hora: 28/08/2019 17:28:31
Ministério Público Federal
Signatário(a): BRUNO DE ALMEIDA FERRAZ
Código de Autenticação: E475344048E8ED8AFF5DF30027653D9A
Verificação de autenticidade: <http://www.prf.mp.br/transparencia/autenticacao-de-documentos/>

Folha 3575 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

73 - O Instituto Estadual do Ambiente, correu na presente ação, de forma reiterada, reforça a manifestação que o requerimento de licença ambiental se deu, tão exclusivamente, para um **aeródromo privado**.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Instituto Estadual do Ambiente
Presidência

MANIFESTAÇÃO TÉCNICA INEA

O autor da representação contra o Inea se equivoca quando alega que para o empreendimento Aeródromo do Açú, haveria a obrigatoriedade de apresentação de Eia/Rima, pois confunde a tipologia “aeroporto” com “aeródromo”. De acordo com a Lei 1356/88, [Art. 1](#) - Dependerá da elaboração de Estudos de Impacto Ambiental e do respectivo Relatório de Impacto Ambiental - Rima a serem submetidos à aprovação da Comissão Estadual de Controle Ambiental - Ceca, o licenciamento da implantação e da Ampliação das seguintes instalações e/ou atividades, IV- aeroportos, conforme definidos na legislação pertinente. Somente a atividade de aeródromo público pode ser considerada como Aeroporto de acordo com o Código Brasileiro de Aeronáutica (Lei 7565/86) e o requerimento de licença ambiental da atividade em questão refere-se a um Aeródromo Privado.

Folha 4944 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

74 - Trouxe a manifestação do INEA/RJ, no âmbito da presente ACP, a expressa exemplificação da ATA da 610ª Reunião Ordinária de Licenciamento Ambiental do Condir, do dia 05.01.2022, na qual, de forma evidente e ressaltada, é indica pela **vedação da exploração comercial do empreendimento**.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Instituto Estadual do Ambiente
Presidência

ATA DE REUNIÃO

63.01.01.01

ATA da 610ª Reunião Ordinária de Licenciamento Ambiental do Condir do dia 05/01/2022

Aos cinco dias do mês de janeiro de dois mil e vinte e dois, às onze horas, realizou-se por meio de videoconferência (considerando os Decretos nº 47.102, de 01/06/2020, e suas alterações, e as Resoluções Conjuntas Seas/Inea nº 18, de 16/03/2020, e nº 21, de 31/03/2020) a Sexcentésima décima Reunião Ordinária de Licenciamento Ambiental do Conselho Diretor do Inea (CONDIR), na forma instituída pelo Decreto Estadual nº 46.619, de dois de abril de dois mil e dezenove. Estavam presentes os Senhores Conselheiros: Philippe Campello Costa Brondi da Silva, Presidente; João Eustáquio Nacif Xavier, Diretor de Biodiversidade, Áreas Protegidas e Ecossistemas (DIBAPE); Cauê Bielschowsky, Diretor Adjunto de Licenciamento Ambiental (DILAM); Ricardo Marcelo da Silva, Diretor Adjunto de Pós-Licença (DIPOS); Daniel Moraes de Albuquerque, Diretor de Recuperação Ambiental (DIRAM); e Felipe Freitas dos Reis, Diretor Adjunto de Segurança Hídrica e Qualidade Ambiental (DISEQ). **I. Abertura:** Abrindo os trabalhos, o Presidente cumprimentou a todos e deu início à reunião. **1. EXT-PD/011.9687/2021 - Aeropart Participações Aeroportuárias S.A.. Requerimento:** Licença de Operação para heliporto com pista de pouso e decolagem de aeronaves contendo as seguintes estruturas: Estação de Tratamento de Esgotos (ETE); Estação de Tratamento de Água de Reuso; Posto de Abastecimento de Aeronaves, com capacidade de armazenamento de 140m³ de querosene de aviação e com previsão de expansão de mais um tanque de 58m³ de querosene de aviação; 03 (três) hangares, com capacidade de expansão para mais 03 (três) hangares; 01 (um) terminal de passageiros; 01 (um) pátio de estacionamento de aeronaves, com capacidade para 21 aeronaves e capacidade de expansão para mais 9 (nove) aeronaves; 01 (uma) subestação de entrada de energia, no Município de São João da Barra. **Decisão:** Licença aprovada conforme considerações da equipe técnica da Gerência de Licenciamento de Atividades Não Industriais (GELANI) e Parecer Técnico nº 10/2022. O Conselho Diretor esclareceu, ainda, que o aeródromo em questão foi considerado privado, com vedação à exploração comercial, nos termos do §2º do art. 30 da Lei Federal nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), sendo dispensada a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto ao Meio Ambiente, nos termos da Deliberação CECA nº 6.283/19. Por isso foi incluída a condicionante nº 7, conforme estabelecido no referido parecer técnico: “7- É vedada a exploração comercial, nos termos do § 2º art. 30 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica)”. **2. E-07/203.197/02 – Light Serviços de Eletricidade S.A.. Requerimento:** Averbação da Licença de Operação (LO IN029171) a ser transformada em renovação da Licença de Operação (LO IN029171) para Linha de Transmissão Ilha - São José (ILH-SJS), com 138kV de potência e 162,97km de extensão, em diversos



TJRJ SJJB 2VARA 202200193801 17/01/22 17:27:06136248 PROGER-VIRTUAL

75 - Assim, devidamente reproduzida na condicionante de nº 07, da Licença de Operação do empreendimento, LO nº IN011182.



Governo do Estado do Rio de Janeiro
Secretaria de Estado do Ambiente e Sustentabilidade
Instituto Estadual do Ambiente

LICENÇA DE OPERAÇÃO

LO Nº IN011182

Condições de validade:

- 1 - Esta licença foi emitida por decisão do Conselho Diretor - CONDIR em sua 610ª Reunião Ordinária de Licenciamento Ambiental, realizada em 05.01.2022, tendo como base o parecer elaborado pela área técnica por força do art. 8º, inc. V, c/c art. 14, inc. III, do Decreto Estadual nº 46.619, de 02.04.19.
- 2 - Este documento diz respeito aos aspectos ambientais e não exime o requerente do atendimento às demais licenças e autorizações federais, estaduais e municipais exigíveis por lei.
- 3 - Este documento não pode ser alterado, sob pena de perder a validade.
- 4 - Requerer a renovação deste documento dentro dos prazos legais, preconizados no Decreto Estadual nº 46.890, de 23.12.2019;
- 5 - Apresentar ao INEA, Relatório de Medição dos Níveis de Pressão Sonora com frequência semestral nos 2 (dois) primeiros anos e, a partir do terceiro ano, com frequência anual;
- 6 - Apresentar, anualmente, ao INEA, a declaração e o relatório com as evidências do cumprimento das condições de validade desta licença, assinados pelo representante legal.
- 7 - É vedada a exploração comercial, nos termos do § 2º art. 30 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica);

Folha 4999 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

76 - Em alegações finais, contudo, mais uma vez exaustivamente argumentou a autora que a doutrina indica como **exemplificativa** as tipologias de empreendimentos que devem promover a elaboração Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, com a realização das necessárias audiências públicas, com a devida sinalização do entendimento sobre a necessidade das elaborações ao empreendimento em voga, mediante aos argumentos falaciosos então demonstrados, em especial que não haveria a finalidade para funcionamento de uso coletivo e sem exploração econômica.

77 - Em igual preceito, o **Decreto Estadual nº 46.890, de 23 de dezembro de 2019**, o qual institui o SELCA, reforça a obrigatoriedade de consideração dos impactos sinérgicos e cumulativos no licenciamento ambiental, e destaca-se, ainda, o disposto no **art. 18** do referido Decreto, que trata das tipologias das atividades e empreendimentos, ressaltando ao **caráter exemplificativo** da listagem apresentada, não sendo esta exaustiva.

78 - Assim, mesmo atividades não expressamente elencadas, mas com potencial significativo de impacto, devem ser submetidas à avaliação rigorosa, conforme os princípios da precaução e prevenção ambiental.

*"Na doutrina tem prevalecido o entendimento de que as hipóteses de atividades estabelecidas pela Res. 1/1986 estão regidas pelo princípio da obrigatoriedade, segundo o qual a Administração *deve*, e não simplesmente *pode*, determinar a elaboração do EIA. Ou seja, o elenco constante no art. 2º somente é exemplificativo para possibilitar o acréscimo de atividades, sendo, porém, obrigatório quanto àquelas relacionadas. Há nesses casos, por assim dizer, uma presunção absoluta de necessidade, que retira o EIA do âmbito do poder discricionário da Administração".¹⁴ (destacou-se)*

Folha 5147 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

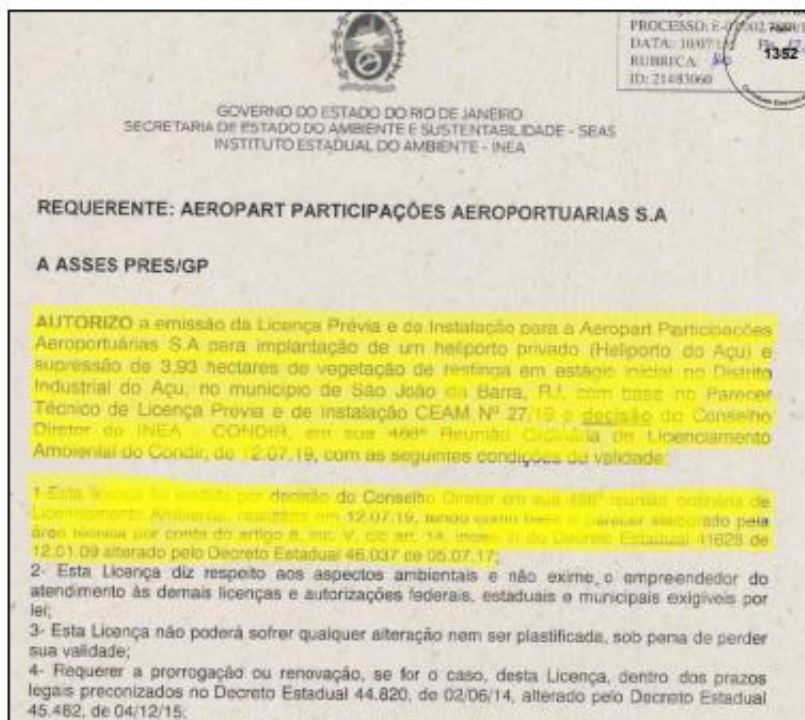
80 - Ainda, no Parecer Final do Ministério Público Estadual, destaca-se ao entendimento que, de fato, **recai ao Instituto Estadual do Ambiente, o INEA/RJ, as análises e decisão final acerca da expedição das licenças ambientais**, a despeito da interveniência da CECA.

81 - Reforça o MPE, de forma reiterada, que desde o início do procedimento administrativo de requerimento da licença ambiental pelo empreendedor, à época pela PORTO DO AÇU OPERAÇÕES S.A. e, posteriormente, quando da titularidade pela ré AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A., tratava-se de um aeródromo privado.

82 - **Destacou o MPE que, a despeito das modificações realizadas ao projeto inicial, permanecem os potenciais impactos da instalação e operação como um aeródromo privado ou público.**

83 - Ainda, ressaltou o MPE da manobra então realizada pelo empreendedor quando, assim que obtida a Licença para instalação do empreendimento, de forma furtiva, formulou peticionamento à Secretaria Nacional de Aviação Civil visando, então, a exploração de aeródromo civil público, alterando sua constituição, proporcionando, então, a devida exploração econômica em cenário dissonante de todos os argumentos então apresentados, inclusive ao próprio Poder Judiciário!

Assinala-se então que, em que pese a alegada interveniência da Comissão Estadual de Controle Ambiental (CECA) no curso do processo administrativo de licenciamento, foi do INEA, no exercício de suas competências, a decisão final acerca da expedição da Licença Prévia e de Instalação para AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A., consoante expressamente consta dos documentos de fls. 1352/1354 e 1370/1374:



GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO
SECRETARIA DE ESTADO DO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE - SEAS
INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE - INEA

PROCESSO: E-000027680/15
DATA: 10/07/19
RUBRICA: 1352
ID: 21483060

REQUERENTE: AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUARIAS S.A

A ASSES PRES/GP

AUTORIZO a emissão da Licença Prévia e de Instalação para a Aeropart Participações Aeroportuárias S.A para implantação de um heliporto privado (Heliporto do Açú) e supressão de 3,93 hectares de vegetação de restinga em estágio inicial no Distrito Industrial do Açú, no município de São João da Barra, RJ, com base no Parecer Técnico de Licença Prévia e de Instalação CEAM Nº 27/19 e decisão do Conselho Diretor do INEA - CONDIR, em sua 468ª Reunião Ordinária de Licenciamento Ambiental do Condir, de 12.07.19, com as seguintes condições de validade:

- 1- Esta Licença é emitida por decisão do Conselho Diretor em sua 468ª reunião ordinária de Licenciamento Ambiental, realizada em 12.07.19, tendo sido lida e aprovada pelo órgão técnico por conta do artigo 8, inc. V, do art. 14, inciso II do Decreto Estadual 41628 de 12.01.09 alterado pelo Decreto Estadual 46.037 de 05.07.17;
- 2- Esta Licença diz respeito aos aspectos ambientais e não exime o empreendedor do atendimento às demais licenças e autorizações federais, estaduais e municipais exigíveis por lei;
- 3- Esta Licença não poderá sofrer qualquer alteração nem ser plastificada, sob pena de perder sua validade;
- 4- Requerer a prorrogação ou renovação, se for o caso, desta Licença, dentro dos prazos legais preconizados no Decreto Estadual 44.820, de 02/06/14, alterado pelo Decreto Estadual 45.482, de 04/12/15;
- 5- Atender à Resolução nº 1.000/14, de 10/07/14, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA).

Da análise dos autos depreende-se que o “Aeródromo do Açú”, desde o início do processo de licenciamento ambiental para sua construção, no ano de 2015, foi qualificado pela PORTO DO AÇU OPERAÇÕES S.A., responsável pelo empreendimento até o ano de 2018, quando houve a transferência de titularidade para a ré AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A. (vide fl. 1219), como sendo um aeródromo privado.

Nota-se então, na linha do que dispõe o § 2º do artigo 30 da Lei nº 7.565/83, acima colacionado, que, em se tratando de aeródromos privados, estes não poderão ser explorados comercialmente.

Fixada esta premissa, de plano chama atenção o fato de a demandada AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A., em tese, erigir um empreendimento de grande monta como o “Aeródromo do Açu”, sem que houvesse a intenção de explorá-lo comercialmente, como foi sustentando ao longo do processo de licenciamento ambiental e do presente feito.

Não se ignora que, ulteriormente, foram informadas alterações no projeto, com redução do número de passageiros, primeiro para 510.000 (quinhentos e dez mil) e depois para 292.000 (duzentos e noventa e dois mil) por ano, redução da área de instalação para 210.000m² (duzentos e dez mil metros quadrados), com 112.000m² (com cento e doze mil metros quadrados) de área construída, redução do pátio de 40 (quarenta) para 20 (vinte) aeronaves, com consequente diminuição da quantidade de pistas e da área de supressão de vegetação (fls. 931/932 e 1280/1281)

Contudo, tais modificações por certo não afastam a elevada magnitude do empreendimento, nem tampouco os significativos e múltiplos impactos que sua instalação e operação ocasionam para o meio ambiente, ressoando absolutamente inverossímil a assertiva de que seria ele voltado exclusivamente para uso particular.

Serriamente, o exame acurado dos autos conduz à conclusão de que desde o princípio do processo de licenciamento ambiental para a construção do “Aeródromo de Açú”, ao que parece, busca-se de todo modo a dispensa da realização de EIA/RIMA.

Nessa esteira, realça-se o que foi aduzido pela Assessoria Jurídica do INEA no curso do processo de licenciamento ambiental (fls. 1099/1102):

“O presente administrativo versa sobre o licenciamento do empreendimento “Aeródromo do Açú” cujo requerimento para obtenção de Licença Prévia de Instalação se deu em 10 de julho de 2015 indicando se tratar da implantação de um aeródromo em área aproximada de 1.825.000 m² com movimentação prevista de 650.000 passageiros/ano.

Ocorre que, no curso do processo de licenciamento, o empreendedor informou a diminuição da previsão inicial de passageiros, passando dos 650.000 para 510.000 passageiros/ano e, a partir desta redução, pretendeu se enquadrar no limite previsto na Resolução Conama 470/2015 que prevê a capacidade máxima de 600.000 passageiros/ano para que o licenciamento de aeroportos regionais possa ser feito por meio de apresentação de Relatório Ambiental Simplificado – RAS em lugar do Estudo de Impacto Ambiental EIA/RIMA”.

Prova disso, é que, tão logo houve a obtenção da licença necessária para o início das obras do “Aeródromo do Açú”, após, sublinhe-se, todo o trâmite de licenciamento ambiental considerá-lo como aeródromo privado, foi formulado pela demandada AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A. requerimento direcionado à Secretaria Nacional de Aviação Civil visando à “outorga para a Exploração de Aeródromo Civil Público por meio de Autorização”, ou seja, postulou-se a alteração do aeródromo de privado para público, propiciando seu aproveitamento econômico, mediante processamento de operações de serviços aéreos privados, de serviços aéreos especializados e de táxi aéreo, à luz do artigo 36, IV, da Lei nº 7.565/1986, do Decreto nº 7.871/2012 e da Resolução ANAC nº 330/2014 (fl. 4630).

A valer, emitida em 18 de setembro de 2019 a Licença Prévia e de Instalação, em 17 de outubro de 2019, ou seja, 01 (um) mês depois, foi deduzido por AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A. requerimento perante a Secretaria Nacional de Aviação Civil de outorga para a exploração de aeródromo civil público por meio de autorização.

Folhas 5147a 5182 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

84 - A Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro – PGE/RJ, em representação ao corréu INEA/RJ-RJ, em manifestação ao relatório do MPE, evidenciou que, em sentido tautológico, o empreendedor só poderia exercer a atividade efetivamente licenciada, ou seja, um aeródromo privado, mencionando de forma expressa que o exercício de atividade diversa (aeródromo público) fará o empreendimento funcionar sem o devido licenciamento ambiental, passível então que sejam adotadas as providências administrativas e judiciais cabíveis.

PROCURADORIA GERAL DO ESTADO
COORDENADORIA GERAL DAS PROCURADORIAS REGIONAIS - 10ªPR CAMPOS
AO JUÍZO DA 2ª VARA DA COMARCA DE SÃO JOÃO DA BARRA - RJ

Proc. n. 0004009-40.2020.8.19.0053

O INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE - RJ, pelo Procurador do Estado abaixo assinado, vem, nos autos do processo em epígrafe, ajuizado por GRUPO DE DEFESA AMBIENTAL - GDA, tendo em vista o conteúdo do parecer do Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro, esclarecer que a ata de reunião do Conselho Diretor do Inea (id. 4989), consta que

"O Conselho Diretor esclareceu, ainda, que o aeródromo em questão foi considerado privado, com vedação à exploração comercial, nos termos do §2º do art. 30 da Lei Federal nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica), sendo dispensada a apresentação do Estudo de Impacto Ambiental e do Relatório de Impacto ao Meio Ambiente, nos termos da Deliberação CECA nº 6.283/19. Por isso foi incluída a condicionante nº 7, conforme estabelecido no referido parecer técnico: "7- É vedada a exploração comercial, nos termos do § 2º art. 30 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica)" .".

Portanto, o fato de existir condicionante expressa no sentido de que é vedada a exploração comercial do aeródromo torna suficientemente claro que a atividade permitida pela licença está muito bem delimitada, a tornar improcedente a pretensão autoral.

Sendo tautológico, o empreendedor só poderá exercer a atividade efetivamente licenciada (aeródromo privado), pelo que se exercer atividade diversa (aeródromo público), como presume a parte autora, o fará sem o devido licenciamento ambiental, a ensejar todas as medidas administrativas e judiciais cabíveis.

Folhas 5194 - Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

III.I - ELEMENTOS PROCESSUAIS: DO INDEFERIMENTO ADMINISTRATIVO DA AVERBAÇÃO DA LICENÇA DE OPERAÇÃO

85 - Ao passo que promovida a manobra de solicitação de alteração da tipificação do aeródromo privado para público, no âmbito da ANAC, e

TJRJ SUB 2VARA 202400501992 05/02/24 11:20:00140848 PROGER-VIRTUAL

absolutamente respeitadas as competências do órgão regulador da aviação civil e não há que se mencionar de forma sorrateira a algum questionamento sobre, adveio ao empreendedor, então munido de autorização para funcionamento de aeródromo público emitido pela ANAC, sendo passível de exploração comercial e uso coletivo, peticionar ao Instituto Estadual do Ambiente averbação da Licença e Operação, excluindo umas das principais condicionantes, então, um dos cernes da presente ação judicial, **qual seja a exclusão da proibição para funcionamento como aeródromo público.**

86 - Neste cerne, coube ao INEA/RJ-RJ, a partir de sua Gerência de Licenciamento de Atividades Não Industriais – GERLANI, a elaboração do parecer técnico INEA/RJ/INEA/RJ/GERLANIPT/1014/2024 no âmbito do processo administrativo do empreendimento (EXT-PD/ 011.9687/2021), datado de 05.03.2024, Anexo 7.

87 - Destacou, mais uma vez, de forma exaustiva, que o empreendimento então licenciado se tratava de **natureza privada** (grifo do Autor).

2.0 CARACTERÍSTICAS DO EMPREENDIMENTO

Conforme apresentado no PARECER TÉCNICO DE LICENÇA AMBIENTAL DE OPERAÇÃO Nº 02/2022 a atividade sob análise deste parecer trata-se de um empreendimento privado que realizará operação de aeronaves (helicópteros).

2.1 BREVE HISTÓRICO

O empreendimento obteve a Licença Prévia e de Instalação LPI nº IN050259 para implantação de um heliporto privado, por meio do processo de licenciamento E-07/002.7859/2015.

Complementarmente, o empreendimento foi dispensado quanto da apresentação de Estudo de Impacto Ambiental / Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA) conforme Deliberação CECA nº 6.283 de 04 de junho de 2019, publicada no D.O.E.R.J. nº 106 de 07 de junho de 2019. Destaca-se, contudo, que a desnecessidade de apresentação de EIA/RIMA teve com uma das justificativas o fato de o empreendimento ser um aeródromo privado, não sendo assim um aeroporto comercial.

Dessa forma, levando-se em consideração a Lei Federal nº 7.565/1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica), art. 30, § 2º, e considerando que o empreendimento se trata de um aeródromo privado e não um aeroporto comercial, será condicionado no Item 8 deste Parecer Técnico que não poderá ser realizadas atividades para fins comerciais no empreendimento ora em licenciamento.

Folhas 3380 –Processo Administrativo INEA/RJ nº EXT-PD/ 011.9687/2021

88 - Buscou o réu, por meio do Ofício CE-AEROPART-MA003/2023, a alteração do objeto da licença de operação LO nº 011182, na seguinte forma:

De:

“Operar Heliporto Privado com pista de pouso e decolagem de aeronaves contendo as seguintes estruturas: Estação de Tratamento de Esgotos – ETE; Estação de Tratamento de Água de Reuso; Posto de Abastecimento de Aeronaves, com capacidade de armazenamento de 140 m³ de querosene de aviação e com previsão de expansão de mais um tanque de 58 m³ de querosene de aviação; 03 (três) hangares, com capacidade de expansão para mais 03 (três) hangares; 01 (um) terminal de passageiros; 01 (um) pátio de estacionamento de aeronaves, com capacidade para 21 aeronaves e capacidade de expansão para mais 9 (nove) aeronaves; 01 (uma) subestação de entrada de energia, localizado na região conhecida como Campo da Praia, município de São João da Barra / RJ.

“ Operar o Aeródromo Civil Público - Aeródromo Norte Fluminense - Heliporto do Açú com pista de pouso e decolagem de aeronaves contendo as seguintes estruturas: Estação de Tratamento de Esgotos – ETE; Estação de Tratamento de Água de Reuso; Posto de Abastecimento de Aeronaves, com capacidade de armazenamento de 140 m³ de querosene de aviação e com previsão de expansão de mais um tanque de 58 m³ de querosene de aviação; 03 (três) hangares, com capacidade de expansão para mais 03 (três) hangares; 01 (um) terminal de passageiros; 01 (um) pátio de estacionamento de aeronaves, com capacidade para 21 aeronaves e capacidade de expansão para mais 9 (nove) aeronaves; 01 (uma) subestação de entrada de energia”.

2- Exclusão de condicionante:

Com a transformação do objeto de exploração de Heliporto Privado em exploração de Aeródromo Civil Público deixa de ter sentido a condição de validade específica nº 7, da LO Nº IN01182 (“É vedada a exploração comercial, nos termos do § 2º art. 30 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica)”, que deve ser retirada da LO.”

Folhas 3381 –Processo Administrativo INEA/RJ nº EXT-PD/ 011.9687/2021

89 - Assim, ao menos de forma concernente a todos os elementos processuais já existentes, coube ao Instituto Estadual do Ambiente – INEA/RJ-RJ concluir pelo indeferimento do pedido, mediante a evidente alteração no objeto proposto, evidenciado, de toda a forma, que haveria substancial alteração na finalidade do empreendimento, **logo recaiando sobre a necessidade da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, com as respectivas audiências públicas.**

5.0 CONCLUSÃO

Diante do exposto, sugerimos o **INDEFERIMENTO** do requerimento de Averbação de Objeto e Condicionante da Licença de Operação (LO) N° IN011182, solicitado pela AEROPART PARTICIPAÇÕES AEROPORTUÁRIAS S.A.

Rio de Janeiro, 05 de março de 2023.

Folhas 3381 –Processo Administrativo INEA/RJ nº EXT-PD/ 011.9687/2021

90 - Ainda, de forma preliminar a análise técnica do INEA/RJ-RJ, coube a Procuradoria Geral do Estado – PGE promover análise jurídica acerca das pretensões da ré no âmbito administrativo.

91 - Deste efeito, a manifestação é contundente no sentido que, mediante a alteração do objeto do empreendimento licenciado, de um aeródromo público para privado, evidencia-se a existência de empecilho jurídico, recaiando na necessária imposição da elaboração de Estudos de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, com as necessárias audiências públicas e, ainda, evidenciada a necessidade de compensação ambiental, na forma do art. 36 da Lei Federal nº 9.985, de 18 de julho de 2000 (Lei do SNUC).

Quanto ao pedido, destaca-se que há empecilho jurídico para a averbação da licença nos termos solicitados, uma vez que ocorrerá a alteração da magnitude do impacto ambiental, conforme art. 74, § 1º, inciso V, do Selca. Confira-se:

Art. 47. O Documento de Averbação - AVB é o ato administrativo mediante o qual o órgão ambiental altera dados constantes de Licença Ambiental ou dos demais instrumentos do SELCA.

§ 1º As licenças ambientais e demais instrumentos de controle ambiental podem ser averbados para alteração dos seguintes dados:

I - titularidade;

II - razão social;

III - endereço de sede do titular;

IV - condicionantes, com base em parecer técnico do INEA;

V - objeto, desde que a sua modificação não aumente a magnitude do impacto ambiental, conforme classificação na Tabela do Anexo II, tampouco altere o escopo da atividade principal nem a descaracterize. (grifou-se)

O reenquadramento da atividade conduz à necessidade de elaboração de EIA/Rima, imposição da compensação ambiental a que se refere o art. 36 da Lei Federal n. 9.985, de 18 de julho de 2000, e outras medidas decorrentes da qualificação da atividade como de significativo impacto ambiental, em consonância com o que dispõe a Resolução Conama nº 01/1986 e a Lei Estadual nº 1.356/1988.

É a manifestação que submeto à apreciação superior.

Rio de Janeiro, 21 de fevereiro de 2024.

Rafaella Ribeiro de Carvalho
Gerente Jurídica / ID 5128395-6
Gerdam / Procuradoria do Inea

Folhas 5199–Autos nº 0004009-40.2020.8.19.0053

92 - Promovidas diversas manifestações da ré no escopo do processo administrativo, nas quais, de forma reiterada, promove informações que alçam a confundir o órgão licenciador, considerando a evidente e óbvia alteração no objeto, couber ao Condir, em 04.07.2024, conforme ATA da 733ª Reunião Ordinária de Licenciamento Ambiental do Condir promover o indeferimento do requerimento.

*comercial, nos termos do §2º art. 30 da Lei nº 7.565/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica)". **Decisão:** Conforme considerações da equipe técnica da GERLANI e Parecer Técnico INEA/INEA/GERLANIPT/1.014/2024, o Conselho Diretor indeferiu o requerimento de averbação. Registramos, porém, que no momento da reunião o representante da empresa destacou sua discordância com relação ao referido parecer técnico que considerou que a alteração solicitada irá aumentar a magnitude dos impactos ambientais, por se tratar de outro tipo de operação com características totalmente distintas daquelas autorizadas pela LO IN011182. **II. Encerramento:** Nada mais havendo a tratar, o*

Folhas 3461–Processo Administrativo INEA/RJ nº EXT-PD/ 011.9687/2021

III.II - ELEMENTOS PROCESSUAIS: DO MANDADO DE SEGURANÇA IMPETRADO PELA RÉ E MANIFESTAÇÕES DAS PARTES

93 - Em suma, o escopo do **Mandado de Segurança, registrado sob o nº 0898750-59.2024.8.19.0001**, e distribuído à 6ª Vara da Fazenda Pública da Comarca da Capital do Rio de Janeiro, tem como objetivo reverter o ato supostamente ilegal praticado pelo coator, o Ilustríssimo Presidente do INEA/RJ, consistente na recusa do pedido de averbação da Licença de Operação do empreendimento, mediante o interesse em participar de processo licitatório

94 - Argumenta a empresa, em falacioso arcabouço de entendimentos e denominações, que alçam, tão somente, a ludibriar a verdadeira intenção desde os primórdios da formulação do projeto, qual seja, o estabelecimento de um aeródromo público, a despeito de sua condição societária privada, que o INEA/RJ/RJ teria usurpado competências da ANAC ao definir ao enquadramento da atividade explorada.

95 - Sobre sua impetração, ressalta-se ao conceito que Max H. Bazerman e Ann E. Tenbrunsel² introduzem, de "pontos cegos" no contexto da ética comportamental, referindo-se às falhas de percepção que levam indivíduos e organizações a agirem de maneira contrária aos seus próprios padrões éticos, sem que percebam essas incoerências.

96 - Neste conceito, um dos fenômenos destacados é o "*ethical fading*" (desvanecimento ético), onde aspectos morais são gradualmente excluídos do processo decisório, permitindo que indivíduos justifiquem comportamentos inadequados sem sentirem que estão comprometendo seus valores.

97 - Esse processo pode ocorrer de forma sutil, tornando difícil a identificação de lapsos éticos que se identificam não a falhas de conduta, mas a uma percepção diferenciada da própria realidade.

98 - Assim, ao ter o pedido de averbação da licença devidamente negado, considerando, em resumo, o próprio objeto inicial da presente ação que, de fato, o empreendimento sempre buscou ter uma atividade como aeródromo público, com a devida, e justa até, exploração comercial, mas que, contudo, primou por se eximir da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, e, estranhamente, da promoção das audiências públicas, e das compensações pertinentes, explicitando os impactos do empreendimento, seja no meio físico, social e econômico, entendeu se a parte ré como inconformada, alçando a instrumento judicial próprio para ter seu pleito atendido.

²BAZERMAN, Max H.; TENBRUNSEL, Ann E. *Blind Spots: Why We Fail to Do What's Right and What to Do about It*. Princeton: Princeton University Press, 2011.

99 - O MS tem como arcabouço jurídico possível usurpação de competência da ANAC pelo INEA/RJ, em consideração ao enquadramento de operação do empreendimento de aeródromo, tendo em vista o interesse da empresa em participar de procedimento licitatório promovido pela PETROBRAS, conforme previsão no denominado Edital Oportunidade nº 7004267235, como objeto a contratação do afretamento de aeronaves para demandas na região, com a utilização do Aeródromo, no formato comercial, com cobrança de tarifas.

100 - Importa a revelação que o corréu na presente ACP, o INEA/RJ/RJ, incorreu como, então, impetrado, autor de ato coercitivo no escopo do aludido MS!

101 - Primou a Procuradoria Geral do Estado – PGE em indicar, na devida impugnação ao MS em face do Senhor Presidente do INEA/RJ, Anexo 5, em suma, que a Ré, no caso Impetrante, **não pode desconsiderar as questões ambientais** mediante a obtenção de documento baseado em decisão técnica operacional da ANAC.

102 - Reforça a PGE que a competência para **análise técnica que envolvam questões ambientais é do Instituto Estadual do Ambiente – INEA/RJ**, e que esta competência não pode ser suprimida, conforme melhor e mais conveniente entendimento do empreendedor!

orientações, políticas e diretrizes do Governo Federal, dentre elas conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos e de infraestrutura aeroportuária. O trabalho da Agência consiste em elaborar normas, certificar empresas, oficinas, escolas, profissionais da aviação civil, aeródromos e aeroportos e fiscalizar as operações de aeronaves, de empresas aéreas, de aeroportos e de profissionais do setor e de aeroportos, COM FOCO NA SEGURANÇA E NA QUALIDADE DO TRANSPORTE AÉREO. No entanto, não é de competência da ANAC a fiscalização ambiental das operações aeroportuárias, muito menos a análise desse impacto de atividade ao meio ambiente, onde se permitiu instalar um heliponto privado.

Assim, não pode a impetrante alterar as condições da LO obtida, baseada numa decisão técnica operacional da ANC, sem considerar as questões ambientais protegidas pela Constituição Brasileira e dever primordial deste Instituto, o que não se pode permitir.

Desse modo, não havendo irregularidade, ilegalidade ou violação à duração razoável do processo, deve-se prestigiar a análise do procedimento de licenciamento da atividade pela entidade ambiental.

IV. CONCLUSÃO

Por todos estes motivos, requer seja o presente mandado de segurança extinto sem resolução do mérito, ante a ausência de direito líquido e certo, conforme acima explicado. Caso assim não entenda V.Exa., seja denegada a segurança, ante a regularidade do processo administrativo.

Espera deferimento.

Rio de Janeiro, 18 de setembro de 2024.

Adriana De Biase Ninho

Procuradora do Estado

103 - Destaca-se, **de forma marcante e consolidada**, a manifestação da autoridade indicada como Coatora pela Impetrante, ora Ré na presente ACP, o Presidente do INEA/RJ, Senhor Renato Jordão Bussiere, Anexo 8.

104 - Evidenciou o Impetrado que o procedimento de licenciamento ambiental se deu em **absoluta conformidade** para um empreendimento, desde o início, pelo próprio empreendedor, autodeclarado como privado e sem a exploração econômica, **o que ensejou, então, a inexistência de obrigação para a elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental.**

Inicialmente, cumpre-se observar que de acordo com a Lei Estadual nº 1.356/1988^[1] e a Resolução Conama nº 01/1986^[2], que versa sobre atividades sujeitas a elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental - EIA/Rima e assuntos sobre a temática, empreendimentos enquadrados como aeroportos, conforme definição da Portaria Nº 1.141/GM5 - Ministério de Estado da Aeronáutica, que regulamenta a Lei Federal nº 7.565/1986, estão sujeitos à obrigatoriedade da elaboração de EIA/Rima.

É de se citar que à época do requerimento de licenciamento prévio não foi exigido da impetrante a elaboração de EIA/Rima em razão de a atividade então informada não exigir sua realização, visto que requereu a avaliação de licenciamento para um **aeródromo particular**. Assim, o empreendedor se utilizou das definições contidas nos atos normativos federais em comento para afastar do procedimento de licenciamento ambiental a análise complexa e multidisciplinar, que envolve participação popular, bem como o dispêndio de recursos financeiros com estudos e compensações, componentes estes da elaboração de um EIA/Rima, de alta complexidade frente a um empreendimento que não demanda a sua análise.

105 - Da mesma forma, destacou a impossibilidade legal mediante a alteração do objeto e que, **se inicialmente indicado sobre o uso público pretendido, ora com exploração comercial, o curso processual seria diverso, de modo a contemplar a elaboração do EIA/RIMA e todos os seus demais instrumentos complementares.**

O pedido de averbação não possui fundamento legal, uma vez que o Sistema Estadual de Licenciamento Ambiental - Selca (v. Decreto Estadual nº 46.890/2019) dispõe que a averbação é vedada quando há alteração no escopo da atividade principal. Veja-se:

Art. 47. O Documento de Averbação - AVB é o ato administrativo mediante o qual o órgão ambiental altera dados constantes de Licença Ambiental ou dos demais instrumentos do SELCA.

§ 1º As licenças ambientais e demais instrumentos de controle ambiental podem ser averbados para alteração dos seguintes dados:

I - titularidade;

II - razão social;

III - endereço de sede do titular;

IV - condicionantes, com base em parecer técnico do INEA;

V - **objeto**, desde que a sua modificação não aumente a magnitude do impacto ambiental, conforme classificação na Tabela do Anexo II, **tampouco altere o escopo da atividade principal nem a descaracterize**. (grifou-se)

A averbação resvala no procedimento adotado para o licenciamento ambiental desde o princípio. Caso o requerimento inicial fosse de aeródromo público, o rito processual seria diverso, de modo a contemplar o EIA/Rima para a atividade. Por isso, o pedido de averbação foi INDEFERIDO por este Instituto.

106 - Ainda, coube ao Ministério Público Estadual em absoluto e leal cumprimento a sua função constitucional, como absoluto guardião da ordem jurídica, o regime democrático e os interesses da sociedade, no escopo do aludido MS, manifestar-se, de forma basilar, ao questionar a esfera judicial estadual como via competente, Anexo 09.

107 - Reporta-se o MPE a entendimento que a matéria ambiental, decorrente de todas as suas implicações, supera as observações e evidências restritas, considerando as evidências que mal concluído o procedimento de licenciamento ambiental para um empreendimento privado, alçou a ré, no caso impetrante, buscar a alteração na atividade do empreendimento, a partir de “simples” averbação na qual relevante condicionante fosse excluída.

No caso vertente, ao fim e ao cabo, cuida-se de pretensão veiculando material de feição ambiental, na medida em que, sendo o deferimento da alteração da Licença de Operação nº IN011182, fins de eliminação de condicionante, imprescindível à conclusão do processo de licenciamento ambiental, e, ato contínuo a liberação do início das atividades como aeródromo civil público, a que está submetida a atividade-fim da impetrante, a intervenção do Poder Judiciário deverá ser promovida com singular temperança.

Ao prever o meio ambiente como um patrimônio público, o inciso I, do artigo 2º, da Lei nº 6.938/1.981, deve ser interpretado conforme o artigo 225, da Constituição Federal de 1.988, não como de propriedade das pessoas jurídicas de direito público, e sim como bem de uso comum do povo, de titularidade difusa, com feição imaterial e não patrimonial.

Quanto ao ponto, mister trazer à lume a valiosa lição do Professor Frederico Amado^[4], em conhecida obra de sua cátedra, para quem, *in verbis*:

Outra norma jurídica de grande valia é o **Princípio da Máxima Efetividade ou da Interpretação Efetiva**, que informa a hermenêutica constitucional, notadamente a interpretação dos direitos e garantias fundamentais, a fim de conferir-lhes, sempre que possível, a maior eficácia, mas que nada impede que possa prestar bons serviços na exegese da legislação ordinária sobre o meio ambiente, haja vista a criação de inúmeros direitos ambientais específicos na legislação infraconstitucional.

Na interpretação da legislação ambiental, é justo destacar a posição adotada pelo STJ na defesa do meio ambiente, pois essa Corte vem dando enormes contribuições para a preservação ambiental e a implantação do desenvolvimento sustentável, por meio da tomada de decisões vanguarda.

ANEXO 07

108 - Ressalta a evidente competência do INEA/RJ para análise de questões ambientais e decidir pela forma mais adequada para a condução do procedimento de licenciamento ambiental e, no caso, considerando se tratar de um aeródromo público e com exploração econômica, com a necessidade da elaboração do EIA/RIMA, incluindo as devidas análises de impactos ambientais cumulativos e sinérgicos em função do complexo portuário, energético e industrial instalado nas áreas direta e indiretamente afetadas pelo aeródromo.

E, no caso vertente, ao contrário do que sustenta o impetrante, é de destacar a competência do INEA, enquanto órgão técnico e responsável para ultimar a adequada avaliação técnica e de adequação das alterações havidas no projeto apresentado, com a atividade-fim, e o evidente impacto ambiental que surgirá da nova atividade, caso deferida a averbação pretendida, frise-se.

ANEXO 07

109 - Salienta e reitera que, mediante estudos realizados pelo Grupo de Apoio Técnico Especializado (GATE), que, mesmo em 2016, ainda com a indicação de se tratar de um aeródromo privado, almeja a necessidade de um procedimento mais rigoroso.

A propósito do temário, consistente na necessidade de adequação/apresentação do EIA/RIMA, para o pleno exercício das atividades desenvolvidas pelo demandante, impõe-se esclarecer que, segundo as informações trazidas pelo Grupo de Defesa Ambiental (GDA – Norte Ambiental), nos indexares 140592584 e 140592597, o Ministério Público fora contrário à opção da CECA pelo RAS, ao invés do EIA, para o licenciamento ambiental, ainda da LO originária, fundado na “[...] *ausência da transparência e participação pública no processo de licenciamento.*” (sic).

Isso porque, segundo a análise técnica promovida pelo Grupo de Apoio Técnico Especializado (GATE) do *Parquet* Fluminense, no Parecer Técnico nº 263/2016, após diligências *in loco*, a “[...] *a previsão de movimentação de aeronaves, passageiros e carga (fatores geradores de impacto ambiental de aeródromos) será superior à maioria dos aeroportos brasileiros – todos condicionados à EIA/RIMA para seu licenciamento ambiental.*” (sic), permitindo-se concluir que, se para o exercício da atividade-fim, em 2016, já era necessária a submissão ao procedimento mais rigoroso, por óbvio, a averbação da alteração desta atividade, a qual se pretende exercer de forma pública e comercial, com muito mais razão, impõe o tratamento dispensado, equivocadamente, desde àquele ano.

Anexo 07

110 - No escopo do MS, ainda, reforça o *Parquet* que há plenas competências ao órgão competente pelo procedimento de licenciamento ambiental para independente, até, de outros documentos, promover alterações na licença eventualmente concedida, conforme os fundamentos técnicos que forem entendidos como cabíveis ao pertinentes ao caso.

Forçoso rememorar, ainda, o que preconiza o artigo 19, da Resolução CONAMA nº 237/1.997, a qual "*Dispõe sobre a revisão e complementação dos procedimentos e critérios utilizados para o licenciamento ambiental.*", estatui que o órgão ambiental poderá modificar as condicionantes e as medidas de controle e adequação da licença ambiental, assim como suspendê-la ou cancelá-la, quando ocorrer, *in totum*:

Art. 19. O órgão ambiental competente, mediante decisão motivada, poderá modificar os condicionantes e as medidas de controle e adequação, suspender ou cancelar uma licença expedida, quando ocorrer:

I - violação ou inadequação de quaisquer condicionantes ou normas legais;

II - omissão ou falsa descrição de informações relevantes que subsidiaram a expedição da licença;

III - superveniência de graves riscos ambientais e de saúde.

Anexo 07

111 - Forçoso destacar no introito da presente Ação Civil Pública, e de toda a sua relevância como um instrumento judicial democrático e de esteios que alçam a maior participação popular na defesa do Meio Ambiente que, apesar da relevância de todas as informações prestadas neste Juízo, coube ao réu, como Impetrante do aludido MS, apresentar parcas informações que, de forma alguma, no âmbito do MS, ensejaram a possível entendimento específico e aprofundado pelo Meritíssimo Juiz competente daquela ação.

Preencher e assinar documentos ou solicitar
assinaturas eletrônicas

Por esse motivo, a pretensão autoral, tal como formulada – isto é, baseada em distinção terminológica entre aeródromo público e privado –, não é capaz de infirmar a conclusão da CECA pela inexigibilidade de EIA/RIMA para o empreendimento em questão, já que, independentemente da rótulo que se pretenda dar ao aeródromo, fato é que já se consolidou o entendimento técnico de que dele não decorrerá potencial e significativo dano ambiental.

4.937/4.938 dos autos nº. 0004009-40.2020.8.19.0053:

Inclusive, o RAS foi juntado aos autos (fls. 3598/4571) e se trata de extenso documento, com profunda análise técnica sobre o impacto ambiental. Veja-se, neste ponto, a conclusão apontada no Relatório Ambiental Simplificado (RAS):

“O empreendimento proposto, constitui um aeródromo privado (Aeródromo do Açu) e situa-se na Região Norte Fluminense que tem passado por intensa reconfiguração socioeconômica em função do desenvolvimento do setor petrolífero na bacia de Campos e do aporte dos royalties originários da exploração de petróleo e gás no PIB dos municípios. Mais recentemente, o município de São João da Barra passou a ser foco de grandes investimentos da iniciativa privada nos setores industrial e logístico, principalmente devido

9



PROCURADORIA-GERAL DO ESTADO
10ª PROCURADORIA REGIONAL – CAMPOS DOS GOYTACAZES



À instalação da Camêara Legislativa e Industrial da Barra do Açu, a sua tendo

Index 134199221 – pag. 20 - Autos nº 0898750-59.2024.8.19.0001

112 - Explana a então Impetrante de forma tão simplista a discussão objeto de todo o escopo da presente ACP, ao indicar que o Relatório Ambiental **Simplificado** é cabível para o caso do aeródromo público, com exploração econômica, de **forma dissonante** à lei, e às manifestações da **Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro, Instituto Estadual do Ambiente e Ministério Público Estadual**.

14. Já se vê que, mesmo que se adote a distinção do Código Brasileiro de Aeronáutica, o Relatório Ambiental Simplificado é aplicável até mesmo para aeródromos públicos. Então, mesmo que a parte autora possua razão em relação ao enquadramento do empreendimento, trata-se de conclusão inócua do ponto de vista prático, pois, mesmo assim, é possível a realização de Relatório Ambiental Simplificado ao invés do EIA/RIMA.

Index 134199221 – pag. 21- Autos nº 0898750-59.2024.8.19.0001

113 - Cabe não ocultar que, em especial perante as razões de ordem econômica então aduzidas pela ré, autora no MS, coube deferimento tutelar, em que pese ainda a necessidade de julgamento do mérito nos termos daquela ação.

114 - Importa-se mencionar a este Juízo que, de forma salutar e harmônica, no curso da presente Ação Civil Pública, em desejado e almejado cenário, pela **PRIMEIRA VEZ**, encontram-se a Autora, Procuradoria Geral do Estado do Rio de Janeiro e Instituto Estadual do Ambiente com a mesma avaliação concernente quanto à necessidade da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, com a realização das audiências públicas e compensações, celebrando a notória relevância da participação popular no curso do licenciamento!

115 - Neste sentido, importa-se ao cabimento dos pedidos ora a serem apresentados, em especial relevância à TUTELA DE EVIDÊNCIA ora a ser destacada.

IV - DA TUTELA DE EVIDÊNCIA

116 - A tutela de evidência, prevista no artigo 311 do Código de Processo Civil (CPC), permite ao Magistrado conceder tutela antecipada independentemente da demonstração de perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, desde que a parte requerente comprove a presença dos requisitos legais.

117 - O inciso I do referido artigo estabelece que a tutela de evidência será concedida quando "ficar caracterizado o abuso do direito de defesa ou o manifesto propósito protelatório da parte".

Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015

...

Art. 311. A tutela da evidência será concedida, independentemente da demonstração de perigo de dano ou de risco ao resultado útil do processo, quando:

I - ficar caracterizado o abuso do direito de defesa ou o manifesto propósito protelatório da parte;

118 - A tutela de evidência, prevista no artigo 311 do Código de Processo Civil (CPC), permite ao Magistrado conceder tutela antecipada independentemente da demonstração de perigo de dano ou risco ao resultado útil do processo, desde que a parte requerente comprove a presença dos requisitos legais.

119 - O inciso I do referido artigo estabelece que a tutela de evidência será concedida quando "ficar caracterizado o abuso do direito de defesa ou o manifesto propósito protelatório da parte".

120 - O Professor **Didier Jr. (2022)** argumenta que a tutela de evidência "representa um mecanismo de superação do formalismo exacerbado, permitindo que o juiz profira decisões liminares quando a parte requerente demonstrar, de plano, que a pretensão se encontra escorada em prova robusta e que a defesa da parte adversa visa apenas criar obstáculos artificiais à solução da lide".

121 - Evidencia-se ao caso em manifesto que, desde os primórdios da presente Ação Civil Pública, argumentou a Autora sobre o interesse e finalidade da ré em promover a exploração comercial da área, a partir de um empreendimento de caráter público, o quê evidenciava a necessidade que fossem elaborados estudos aprofundados, além das devidas consultas públicas e compensações, como ora já mencionados.

122 - Da mesma forma, reiteradamente, em todas as manifestações pretéritas, argumentou a ré, de forma explícita e consolidada que o empreendimento em questão tratar-se-ia de um aeródromo particular, sem exploração econômica e que, em especial por este fundamento não recairia pela necessidade expressa nas normas que indicavam pela obrigação da elaboração do EIA/RIMA.

123 - A despeito dos elementos que ensejavam a que, de fato, a intenção da ré era a movimentação de um empreendimento privado a ser explorado economicamente, além de que a relação das tipologias indicadas como de grande impacto e passíveis da elaboração de EIA/RIMA ser meramente exemplificativa, restou o entendimento, tanto ao INEA/RJ, MPF e a Justiça, sobre o uso privativo considerando a crença, ao menos documental, até então expresso pela ré.

124 - Ao alçar, quase que imediatamente a obtenção da Licença de Instalação, a autorização do registro da ANAC de aeródromo privado para público, assim como a averbação da Licença de Operação nº IN011182 (68330612), e exclusão da condicionante que impedia o funcionamento público, evidenciou o quanto se apresentavam como protelatórias as manifestações e impugnações calcadas na informação sobre a natureza privada do empreendimento e a real motivação da empresa.

125 - Ademais, pelo tempo decorrido e a toda tramitação processual da presente Ação Civil Pública, é de se espantar que se houvesse real motivação em promover estudos apurados e aprofundados sobre os impactos do empreendimento, nas diversas vertentes, como a física, biótica, social e econômica, o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental já estariam prontos, com as audiências públicas realizadas, e quiçá, aí sim, a eventual existência de um empreendimento de aeródromo público que, **efetivamente**, tivesse transcorrido por procedimento administrativo de licenciamento adequado, respeitado trâmites e devidamente colhidas, e acolhidas as manifestações da sociedade, com as mitigações e compensações acertadamente cumpridas.

126 - Mas coube a ré, inclusive, impetrar instrumento judicial contra a corrêu, o INEA/RJ, em argumento esdrúxulo que o órgão estadual definiu a tipologia do empreendimento aéreo, exatamente para a exclusão da condicionante que sempre se baseou a ré para impugnar os termos da presente ação.

127 - Evidencia-se que, transcorridos quase 10 anos da petição inicial pela GDA, a fim de que, em suma, fosse promovido adequado procedimento administrativo de licenciamento ambiental, com a realização dos estudos ambientais adequados, com a necessária participação social e cumpridas eventuais mitigações e compensações, ATÉ O CORRÊU, inclusive pela sua

representação judicial, a Procuradoria Geral do Estado, entendem pelo mesmo cabimento da necessidade da elaboração destes estudos!

128 - Ou seja, em que pesem todas as delongas promovidas no escopo do processo, alçadas na falsa premissa de um empreendimento privado, recaiu-se em consideração compartilhada e justificada concernente a elaboração dos estudos.

129 - Destarte, demonstra-se como plenamente cabível a concessão da TUTELA DE EVIDÊNCIA ora pleiteada, no intuito que, **FINALMENTE**, a ré promova os estudos ambientais adequados para o empreendimento, tal como o Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental, com a realização das necessárias Audiências Públicas, considerando o próprio entendimento do órgão responsável pela análise neste sentido.

130 - Neste feito, que a empresa mantenha suspensa a sua operação, até que sejam promovidas as devidas correções do licenciamento ambiental, advindas das análises e procedimentos decorrentes dos estudos produzidos e audiências realizadas, considerando a gestão do procedimento pelo órgão ambiental competente.

V - DOS PEDIDOS

131 - Assim, evidenciadas as razões e argumentos, cumpre apresentar os seguintes pedidos:

- a) Que, mediante os argumentos apresentados, seja deferida a TUTELA DE EVIDÊNCIA ora requerida para a suspensão de funcionamento do empreendimento, seja para a atividade como aeródromo privado ou público, até que seja realizado o necessário Estudo de Impacto Ambiental

e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, incluindo a participação social por intermédio das audiências públicas;

- b) Que o funcionamento do empreendimento, considerando a quase conclusão das obras físicas, seja realizado, tão somente, após as adequações decorrentes de procedimento de licenciamento ambiental corretivo estipulado, a ser devidamente conduzido pelo Instituto Estadual do Ambiente – INEA/RJ, mediante aos estudos e audiências ora mencionados;
- c) Que, de forma alternativa, considerando a existência da Licença de Operação para o empreendimento atuar de forma privada, não obstante os questionamentos acerca deste licenciamento, o aeródromo funcione, tão somente operando de forma privada, eximindo-se de operações que evidenciem a exploração econômica do empreendimento e desconsideração a condicionante da licença, ao passo que sejam conduzidos os estudos ambientais adequados e realizadas as audiências públicas, na forma de licenciamento ambiental corretivo, a fim do funcionamento de forma pública com a devida exploração comercial, nos ditames a serem conduzidos pelo órgão ambiental competente;
- d) Que, considerando o posicionamento concernente ao Autor do Instituto Estadual do Ambiente – INEA/RJ/RJ, no sentido da necessidade da elaboração do Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental, incluindo a participação social por intermédio das devidas audiências públicas, o órgão estadual seja consultado para alteração do polo, de passivo para ativo, promovendo o relevante apoio técnico e jurídico ao Autor.

Nestes Termos,

Pede o Deferimento.

Rio de Janeiro, 14 de abril 2025

DANIEL CHARLTON RODRIGUES

OAB/RJ 220.793

CRYSTAL HERMES MULLER

OAB/RJ 169.761

Anexos:

Anexo 1 - Procuração

Anexo 2 – Petição inicial MS

Anexo 3 – ANÁLISE Nº 47/2025/SDL-CREV/SDL - PROCESSO Nº
48610.202624/2025-74 - ANP

Anexo 4 – CONTRATO DE CESSÃO DE USO DE ÁREA – AEROPART/JETFLY

Anexo 5 – Parecer PGE MS

Anexo 6 – Parecer PGE Processo Administrativo Negativa Averbação

Anexo 7 – Parecer Técnico INEA/RJINEA/RJGERLANIPT10142024

Anexo 8 – Manifestação Presidente INEA/RJ

Anexo 9 – Relatório MPE MS

