



**GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**SUPRAM ALTO SÃO FRANCISCO - Diretoria Regional de Regularização Ambiental**

Parecer Técnico SEMAD/SUPRAM ASF-DRRA nº. 61/2022

Divinópolis, 29 de abril de 2022.

<b>PARECER ÚNICO N° 45770704 (SEI)</b>		
<b>INDEXADO AO PROCESSO:</b>  Licenciamento Ambiental	<b>PA COPAM:</b> 01181/2009/004/2019 <b>SEI nº:</b> 1370.01.0048158/2021-95	<b>SITUAÇÃO:</b> Sugestão pelo Deferimento
<b>FASE DO LICENCIAMENTO:</b>  LAC - Licenciamento Ambiental Convencional	<b>VALIDADE DA LICENÇA:</b> 10 (dez) anos	
<b>PROCESSOS VINCULADOS CONCLUÍDOS:</b>	<b>PA COPAM:</b>	<b>SITUAÇÃO:</b>
Outorga - Captação de água subterrânea por meio de poço tubular	074564/2019	Análise Técnica Concluída para deferimento
Licença Prévia e Licença de Instalação Concomitantes	01181/2009/001/2009	Licença Concedida
APEF	02890/2009	Autorização Concedida
Licença de Operação	01181/2009/003/2013	Licença Indeferida
<b>EMPREENDEDOR:</b> Município de Cláudio	<b>CNPJ:</b> 18.308.775/0001-94	
<b>EMPREENDIMENTO:</b> Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino	<b>CNPJ:</b> 18.308.775/0001-94	
<b>MUNICÍPIO:</b> Cláudio	<b>ZONA:</b> Rural	
<b>COORDENADAS GEOGRÁFICA (DATUM):</b>	<b>LAT/Y:</b> 20°26'39.70"S	<b>LONG/X:</b> 44°48'58.93"O
<b>LOCALIZADO EM UNIDADE DE CONSERVAÇÃO:</b>		
<input type="checkbox"/> INTEGRAL	<input type="checkbox"/> ZONA DE AMORTECIMENTO	<input type="checkbox"/> USO SUSTENTÁVEL
<input checked="" type="checkbox"/> X	<input type="checkbox"/> NÃO	
<b>BACIA FEDERAL:</b>  Rio São Francisco	<b>BACIA ESTADUAL:</b>  Rio Pará	<b>UPGRH:</b>  SF-2
<b>CÓDIGO</b>	<b>ATIVIDADE OBJETO DO LICENCIAMENTO (DN COPAM 217/17):</b>	<b>CLASSE</b>

CONSULTORIA/RESPONSÁVEL TÉCNICO	REGISTRO
André Henrique dos Santos	CREA-MG nº 205.342/D
AUTO DE FISCALIZAÇÃO: 39904/2021	DATA: 24/09/2021
EQUIPE INTERDISCIPLINAR	MASP:
Wagner Marçal de Araújo - Assessor Técnico (Eng. Civil)	1.395.774-1
Hortênsia Nascimento Santos Lopes - Gestora Ambiental	1.364.815-9
De acordo: Viviane Nogueira Conrado Quites – Diretora Regional de Regularização Ambiental	1.287.842-7
De acordo: Márcio Muniz dos Santos - Diretor Regional de Controle Processual	1.364.507-2



Documento assinado eletronicamente por **Wagner Marcal de Araujo, Servidor(a) Público(a)**, em 29/04/2022, às 15:55, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Viviane Nogueira Conrado Quites, Diretor(a)**, em 29/04/2022, às 15:57, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Hortensia Nascimento Santos Lopes, Servidor(a) Público(a)**, em 29/04/2022, às 15:59, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Marcio Muniz dos Santos, Diretor(a)**, em 29/04/2022, às 16:02, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site [http://sei.mg.gov.br/sei/controlador\\_externo.php?acao=documento\\_conferir&id\\_orgao\\_acesso\\_externo=0](http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0), informando o código verificador **45770978** e o código CRC **2460FD68**.



## 1. RESUMO

O presente Parecer único trata-se da Licença Ambiental Concomitante em fase de Licença de Operação Corretiva do **Município de Cláudio / Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino**, em operação, no município de Cláudio/MG. O empreendimento obteve em 2009 a Licença Prévia concomitante com Licença de Instalação e posterior, no ano de 2013 formalizou o processo de LO que no qual foi concluído para o indeferimento tendo em vista o desempenho insatisfatório no cumprimento de condicionantes.

O processo em análise foi formalizado no dia 27 de dezembro de 2019, para exercer a atividade de código E-01-09-0, descrita na Deliberação Normativa COPAM 217/2017, como Aeroportos (Capacidade anual de passageiros: 21.900). Tais parâmetros caracterizam o empreendimento como sendo de grande porte. Considerando o potencial poluidor/degradador da atividade estabelecido na DN COPAM 217/2017 como sendo pequeno, temos a classificação do empreendimento como classe 4

Em 24/09/2021, com o objetivo de subsidiar este parecer, os técnicos da equipe interdisciplinar da SUPRAM ASF realizaram a vistoria na área em que está inserido o empreendimento, gerando o Auto de Fiscalização nº 39904/2021.

Em 28/10/2021, foram requeridas informações complementares do processo, através do DOC nº 37282861 no processo SEI nº 1370.01.0048158/2021-95. Em 20/12/2021 por meio do DOC nº 39780825 foi solicitado a prorrogação de prazo para apresentação das informações complementares. A prorrogação solicitada foi deferida, por um prazo máximo de 60 (sessenta) dias, findando-se em 28/02/2022. O protocolo das informações complementares foi realizado em 25/02/2022 através do protocolo SEI, DOC nº 42880596. Posteriormente, houve a necessidade de esclarecimentos adicionais, com encaminhamento de novo ofício, que foi atendido no prazo estipulado, com as informações protocoladas em 14/04/2022.

O abastecimento de água do aeroporto é realizado através de uma captação de água por meio de poço tubular, processo de outorga nº 74564/2019 que se encontra no *status* de “análise técnica concluída” para deferimento. O empreendimento foi autuado através do Auto de Infração nº 127109/2022 por “*Extrair água subterrânea sem a devida outorga ou em desconformidade com a mesma*” e “*Deixar de instalar equipamentos de medição e horímetro, quando exigido pelo órgão gestor ou CERH-MG, ou deixar de apresentar os dados de medição, quando solicitados durante a fiscalização*”

Quando da emissão da licença ambiental de instalação corretiva, houve autorização para supressão de vegetação nativa. Entretanto, em análise a imagens de satélite



verificou-se que a intervenção foi além da área autorizada, e considerando que atualmente tal área não faz parte efetiva da Área Diretamente Afetada pelo empreendimento, a recuperação ou regularização da intervenção foi condicionada.

Atualmente, o empreendimento não abrange Área de Preservação Permanente, nos termos da Lei 20.922/2013, entretanto, foi verificado que houve intervenção em APP, que já fora objeto de autuação no ano de 2010, conforme definido na Lei 14.309/2002, vigente à época. Naquele momento foi exigido PTRF visando a recomposição da APP, mas que não fora analisado até o presente momento. Considerando que este foi considerado insatisfatório, foi condicionado a apresentação de novo PTRF visando a recomposição de APP, conforme declarada na Lei 20.922/2013.

Quanto à Reserva Legal, por se tratar de empreendimento destinado à infraestrutura de transporte público, não se exige a demarcação de tal área protegida. Ressalta-se que foi averiguado que não houve intervenção em área de Reserva Legal das matrículas de origem (matrículas n. 12.329 e 3.929) para a instalação do empreendimento.

Os efluentes líquidos gerados pelo empreendimento são objeto de adequado tratamento, sendo o efluente sanitário destinado a fossa, filtro anaeróbico com lançamento em sumidouro.

O armazenamento temporário e a destinação final dos resíduos sólidos apresentam-se ajustados às exigências normativas.

Assim, é apresentado, nesta oportunidade, o presente Parecer Único elaborado pela SUPRAM-ASF, para avaliação da Superintendência Regional de Meio Ambiente do Alto São Francisco.

## 2. Introdução

Este Parecer visa subsidiar o Superintendente Regional de Meio Ambiente do Alto São Francisco na decisão do pedido de Licença Ambiental Concomitante (LAC1) no modo de Licença de Operação Corretiva, pelo empreendimento **Município de Cláudio / Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino**, referente à atividade de Aeroportos. O empreendimento está localizado na Rodovia MG 260, Km 1.120, s/ nº, no Município de Cláudio – MG.

O processo em análise foi formalizado no dia 27 de dezembro de 2019, para exercer a atividade de código E-01-09-0, descrita na Deliberação Normativa COPAM 217/2017, como Aeroportos (Capacidade anual de passageiros: 21.900). Tais parâmetros caracterizam o empreendimento como sendo de grande porte. Considerando o potencial poluidor/degradador da atividade estabelecido na DN



COPAM 217/2017 como sendo pequeno, temos a classificação do empreendimento como classe 4.

Em um breve histórico esclarece-se que, em 17/09/2009, o empreendimento obteve a Licença Prévia concomitante com Licença de Instalação (Certificado LP+LI nº 009/2009), com validade de quatro anos, até 17/09/2013 (Proc. COPAM nº 01181/2009/001/2009). Posteriormente, em 17/09/2013, o empreendimento formalizou o processo solicitando a Licença de Operação (Proc. COPAM nº 01181/2009/003/2013) para início da operação da atividade. No dia 11/11/2016, o processo de LO foi indeferido, tendo em vista o desempenho insatisfatório (cumprimento de condicionantes) relacionado ao processo de LP+LI.

O Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino possui uma área total de 23,09 ha com uma área total construída é de 4,05 ha, sendo composta por pista de pouso e decolagem, pista de táxi, estacionamento de aeronaves, Terminal de passageiros, Casa de força, sistema de drenagem (canaletas, escadas, dissipadores) e fossa séptica.

Os estudos ambientais apresentados foram o relatório de controle ambiental – RCA e plano de controle ambiental – PCA, ambos elaborados pela Engenheiro Ambiental, Sr. André Henrique dos Santos, ART nº 14201900000005727250. De acordo com o artigo 3º e 4º da Resolução nº 470/2015, no qual “Estabelece critérios e diretrizes para o licenciamento ambiental dos aeroportos regionais”, uma vez que o aeroporto de Cláudio está em operação, o processo de regularização ambiental deverá ser instruído com através do RCA – Relatório de Controle Ambiental.

A equipe técnica da SUPRAM-ASF vistoriou o empreendimento em 24/09/2021, conforme auto de fiscalização nº 39904/2021, quando foi constatado que o mesmo estava em operação. As atividades foram suspensas, com exceção daquelas que envolvam voos de utilidade pública, interesse social e relacionados a questões de saúde. Foi lavrado o Auto de Infração nº 234298/2021 por operação atividades sem licença ambiental.

Em 28/10/2021, foram requeridas informações complementares do processo, através do DOC SEI nº 37282861 no processo SEI nº 1370.01.0048158/2021-95. Em 20/12/2021, por meio do DOC nº 39780825 foi solicitado a prorrogação de prazo para apresentação das informações complementares. A prorrogação solicitada foi deferida, por um prazo máximo de 60 (sessenta) dias, findando-se em 28/02/2022.

O protocolo das informações complementares foi realizado em 25/02/2022 através do protocolo SEI, DOC nº 42880596. Foi solicitado informações adicionais através do DOC SEI nº 44408225 no qual foi devidamente atendimento através do DOC SEI nº 45168972.



### 3. Caracterização do Empreendimento

O empreendimento em questão está localizado na zona rural do município de Cláudio/MG em análise trata-se de uma pista de pouso, pátio principal de aeronaves e pista de táxi do Aeroporto de Cláudio, com revestimento em concreto betuminoso usinado a quente (CBUQ) na pista de pouso, no táxi e no pátio de aeronaves.

Conforme estudos, as instalações contam com uma pista de pouso e decolagem de 1.000 m x 30 m, categoria 2B com faixa de pista preparada 1.120 m x 80 m, pista de táxi de ligação, de 65 m x 18,00 m; pátio de estacionamento de aeronaves de 120 m x 60 m; um terminal de passageiros (TEPAX), uma casa de força e alambrado composto por postes de concreto e tela no entorno de toda a área. No aeroporto não consta garagem para aeronaves, nem oficina de manutenção e posto de abastecimento de combustíveis.

A área patrimonial do aeródromo é de 23,14,21 ha. Apresenta topografia ondulada/suave e forte atividade humana



Figura 01: Localização do empreendimento. Fonte: Google Earth

O aeroporto foi projetado para operar aeronaves do tipo R2 – Aeronave de Aviação Regional, com capacidade máxima de 50 passageiros, modelo ATR-42-300. As dimensões projetadas para o aeródromo possibilitam ainda a capacidade de pouso e decolagem de aeronaves de pequeno e médio porte, conforme especificado na tabela abaixo.



FABRICANTE	MODELO	CONFIGURAÇÃO	PESO MÁXIMO DECOLAGEM (KG)	TREM DE POUso	COMPRIMENTO BÁSICO DE PISTA
EMBRAER	EMB-110 (Bandeirantes)	18PAX, asa baixa, biturbohélice	5.670	Simples	675
EMBRAER	EMB-121 (Xingu)	09PAX, asa baixa, biturbohélice	5.600	Simples	520
EMBRAER	EMB-201 (Ipanema)	01PAX, asa baixa, monomotor, pistão	1.550	Simples	438
EMBRAER	EMB-710C (Carioca)	04PAX, asa baixa, monomotor, pistão	1.360	Simples	396
EMBRAER	EMB-711C (Corisco)	04PAX, asa baixa, monomotor, pistão	1.202	Simples	488
EMBRAER	EMB-720 (Minuano)	06PAX, asa baixa, monomotor, pistão	1.542	Simples	427
EMBRAER	EMB-721C (Sertanejo)	06PAX, asa baixa, monomotor, pistão	1.633	Simples	515
EMBRAER	EMB-810C (Senaca II)	06PAX, asa baixa, bimotor, pistão	2.073	Simples	378
EMBRAER	EMB-820 (Navajo)	06PAX, asa baixa, bimotor, pistão	3.175	Simples	759
AEROTEC S/A Indústria Aeronáutica	A-112B (Uirapuru)	02PAX, asa baixa, monomotor, pistão	840	Simples	200
Cessna Aircraft Corporation	Skyline (182)	04PAX, asa alta, monomotor- pistão	1.338	Simples	411
Cessna Aircraft Corporation	Centurion (210)	06PAX, asa alta, monomotor, pistão	1.723	Simples	619
Cessna Aircraft Corporation	310	05PAX, asa baixa, bimotor, pistão	2.495	Simples	518
Cessna Aircraft Corporation	402	06/08PAX, asa baixa, bimotor, pistão	2.858	Simples	677
Britten Norman Ltd.	BN-2A (Islander)	08/10PAX, asa alta, bimotor, pistão	2.933	Duplo	332

Ressalta-se que atualmente somente aeronaves de pequeno porte estão pousando e decolando no aeroporto.

O aeroporto de Cláudio opera pelas regras de voo visual (VFR) e, portanto, o seu regime de operação hoje é somente diurno, todos os dias da semana conforme autorizado pela ANAC pela Portaria nº 1.389. Foi informado que o empreendimento pretende futuramente operar voos noturnos.

O abastecimento de água do aeroporto é realizado através de uma captação de água por meio de poço tubular, processo de outorga nº 74564/2019 que se encontra no *status* de “análise técnica concluída” para deferimento.

O fornecimento de energia é realizado através da CEMIG. No empreendimento existe ainda uma casa de força que foi construída para fornecer toda a energia demandada pelo aeroporto.

Compete à administração municipal/distrital, segundo a Portaria nº 957/2015, a compatibilização adequada do ordenamento territorial. A Lei Complementar nº 122/2019 (municipal), dispõe sobre o zoneamento do uso e ocupação do solo nas áreas do entorno do aeródromo do município de Cláudio, define a zona de proteção ao aeródromo.



Vale ressaltar que o aeródromo de Cláudio está devidamente homologado e registrado pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC.

### 3.1 – Pavimentação das pistas

#### Pavimentação Asfáltica:

Os pavimentos construídos da pista de pouso e decolagem, da pista de taxiamento e do pátio de estacionamento das aeronaves foram calculados para o peso máximo de decolagem (PMD), considerado para dimensionamento do pavimento 16.700 kg (36.790 lb) que corresponde ao da aeronave ATR 42-300. O revestimento foi executado em duas camadas: a inferior com CBUQ, na espessura de 5 cm com o agregado atendendo a faixa 1 ou 2 e a superior com CBUQ, na espessura de 5 cm com o agregado atendendo a faixa 2. O material betuminoso utilizado foi o CAP-50/60, proveniente da Refinaria da PETROBRÁS, localizada em Betim-MG.

Foi aplicada uma pintura de ligação sobre a camada de CBUQ – binder construída, antes da execução da camada de CBUQ - capa, com emulsão tipo RR-1C, diluída em água na proporção de 1:1. Sobre a camada de base, antes da execução da camada de revestimento, foi realizada uma imprimação com asfalto diluído CM-30.

A camada de base para o pavimento, com espessura constante de 15 cm, foi constituída de brita graduada. A camada de sub-base, com espessura constante de 10 cm, foi constituída de solo estabilizado granulometricamente. Importante ressaltar que todos serviços mencionados foram executados de acordo com a Especificação da Diretoria de Engenharia Da Aeronáutica (**DIRENG**).

A sinalização da pista de pouso e decolagem, pátio de estacionamento de aeronaves e pista de taxi foram projetadas e executadas de acordo com as normas técnicas: NBR-8169 - Tinta para sinalização horizontal de pistas e pátios em aeroportos; NBR-763 - Execução de sinalização horizontal de pistas e pátios em aeroportos – procedimento; e Item P-620 - “Runway and Taxiway Painting” – AC 150/5370-10 “Standards for Specifying Construction of Airports” – FAA

### 3.2 – Zona de Proteção do Aeródromo

A zona de proteção do aeroporto de Cláudio foi delimitada pelo Plano Básico de Zona de Proteção do Aeródromo - PBZPA e pelo Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PBZR. A observância da zona de proteção de um aeroporto está diretamente ligada ao adequado ordenamento territorial, mediante o planejamento e



o controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo das áreas no entorno do sítio aeroportuário.

A zona de proteção garante que haja a regularidade, a segurança na execução das operações aéreas desenvolvidas por um aeroporto.

Outro objetivo a ser alcançado com a delimitação da zona de proteção de um aeroporto diz respeito a prevenção ou atenuação dos efeitos negativos dos ruídos produzidos pelas aeronaves nas populações humanas.

### 3.2.1 – Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo- PBZPA

O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo – PBZPA foi elaborado de acordo com as características do aeroporto de Cláudio, tais como, o comprimento básico da pista (nível médio do mar, temperatura padrão e gradiente nulo), o tipo de operação pretendida, categoria de performance das aeronaves, dentre outras.

O PBZPA tem como finalidade estabelecer o espaço aéreo exclusivo para voo das aeronaves, restringindo construções de edifícios em alturas que possam colocar em risco a segurança da população e usuários. Através desse plano é possível visualizar um “mapa” tridimensional sobre o aeródromo que determina os limites observados para distanciamento e as alturas das edificações na redondeza. Podemos expressar que são superfícies imaginárias que podem ser vistas na imagem abaixo:

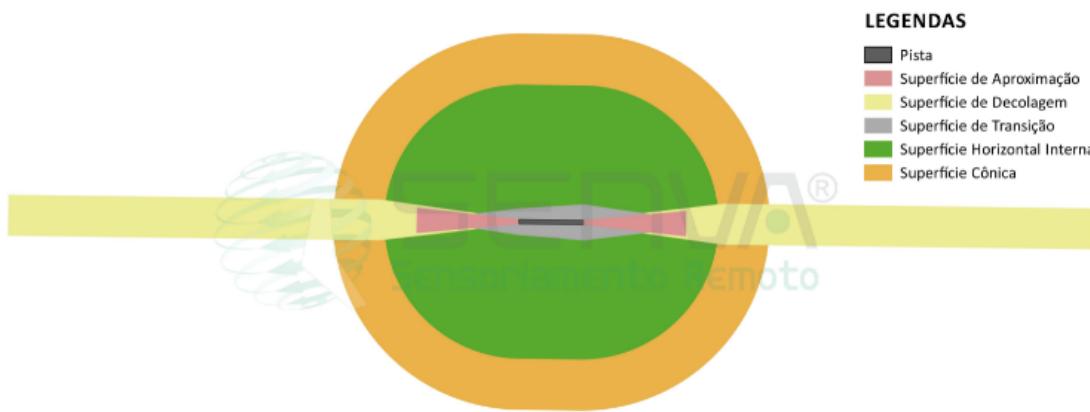


Figura 02: Zona de Proteção de Aeródromo. Fonte: mundogeoc.com

Constituem o PBZPA de Cláudio: Faixa de Pista; Superfície de aproximação; Superfície de decolagem; Superfície de transição; Superfície horizontal interna; Superfície cônica.



### 3.2.2 – Plano Básico de Zoneamento de Ruído - PBZR

O Plano Básico de Zoneamento de Ruído - PBZR é constituído pelas curvas de ruídos de 65 e 75 decibéis. Tais curvas foram obtidas a partir da interpolação dos pontos que apresentaram nível de ruído médio dia-noite de 75 e 65 dB e por meio do enquadramento da pista de pouso e decolagem do aeroporto de Cláudio em uma das quatro classes especificadas pelo Regulamento, que tem como critério de classificação o número de movimento de aeronaves no ano anterior.

As referidas curvas delimitaram as áreas sujeitas a níveis críticos de incômodo causados pelo ruído das aeronaves.

O objetivo do Plano Básico de Zoneamento de Ruído é determinar qual o tipo de uso e ocupação do solo é compatível ou incompatível com os níveis de ruídos que são gerados nas áreas abrangidas pelas curvas de ruído de 65 e 75 decibéis.

Atualmente o aeródromo de Cláudio conta com uma movimentação anual de aeronaves menor do que 400, desta forma o mesmo foi classificado como sendo classe 1, portanto, as curvas de ruído possuem as seguintes dimensões:

Tabela com as dimensões (em metros) das curvas de ruído de 75 e 65 dB

Movimento anual	Classe	L1	R1	L2	R2
Até 400	1	70	30	90	60
De 401 a 2.000	2	240	60	440	160
De 2.001 a 4.000	3	400	100	600	300
De 4.001 a 7.000	4	550	160	700	500

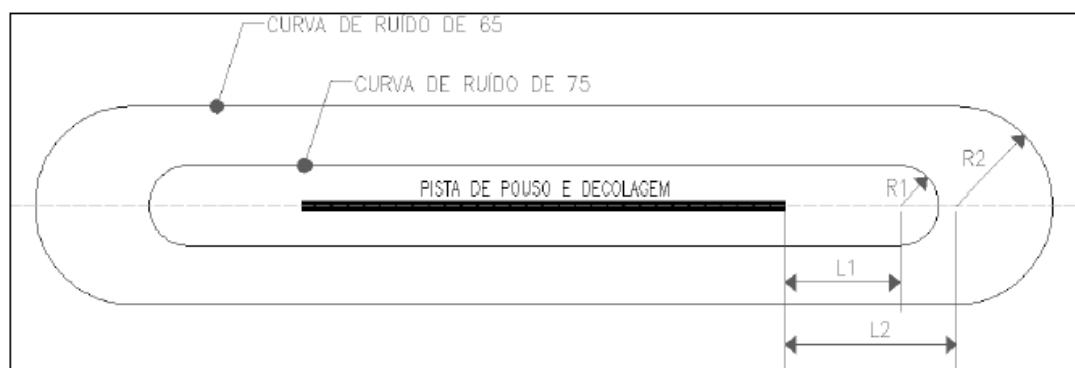




Figura 03: Tabela de Curvas de Ruídos. Fonte: Estudos Ambientais

Entretanto, caso a movimentação anual ultrapasse 400 aeronaves, **deverá apresentar a ANAC a revisão do PEZR, conforme determina a Resolução nº 609/2021 que no qual aprova a Emenda nº 03 ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 161.**

#### 4. Diagnóstico Ambiental

O empreendimento está situado em área rural no município de Cláudio. No entorno da área onde se encontra o aeroporto foi identificado a existência de algumas propriedades rurais, algumas casas e o Estação de Tratamento de Esgoto – ETE do município.

Para a caracterização dos meios físico, biótico e socioeconômico foi realizada a demarcação das áreas de estudo, sendo definida a Área Diretamente Afetada (ADA) para análise da dinâmica e interação do empreendimento nos meios físico, biótico e socioeconômico, somando-se a este último a delimitação da Área de Influência Direta (AID) e da Área de Influência Indireta (All).

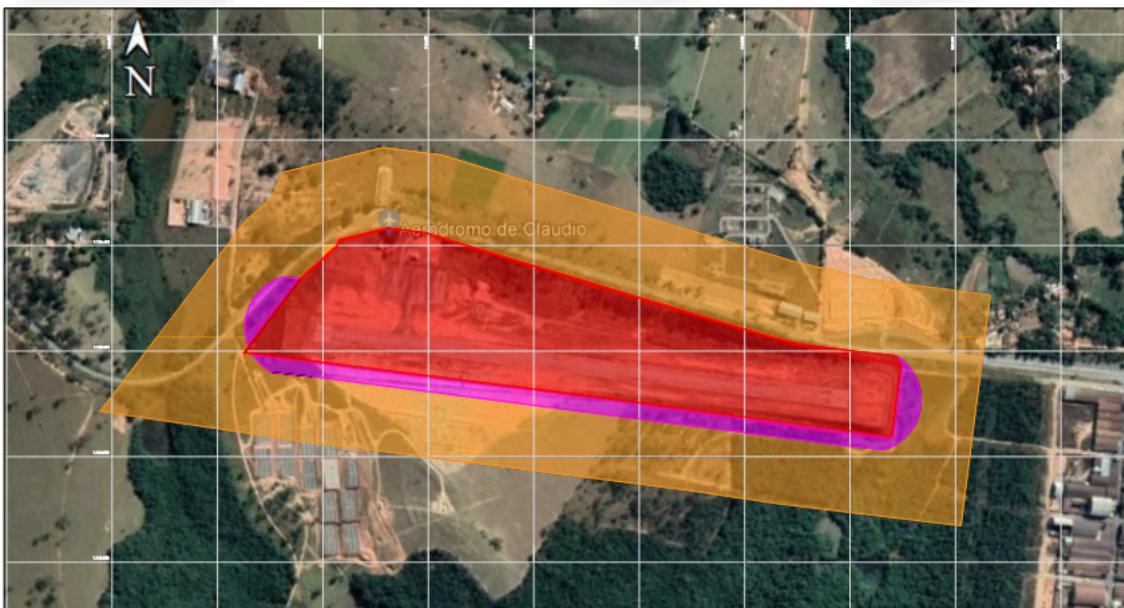


Figura 04: ADA (vermelho), AID (roxo), All (laranja). Fonte: Informações complementares.

Segundo o (IDE-SISEMA) Infraestrutura de Dados Espaciais do Sistema Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IDE-Sisema), o empreendimento não se encontra dentro ou em área de amortecimento de nenhuma unidade de conservação. Também não está em raios de restrição de áreas indígenas ou quilombolas e também não se situa na Reserva da Biosfera ou em sua zona de



transição. Aeroporto está localizado em área de baixa potencialidade de ocorrência de cavidades.

Ainda de acordo com o IDE-SISEMA, o relatório apresentado destaca que a totalidade da área de influência direta do empreendimento apresenta as seguintes informações: Vulnerabilidade natural baixa, vulnerabilidade dos recursos hídricos média, integridade da fauna baixa, integridade da flora muito baixa e grau de conservação da vegetação nativa muito baixa.

Entende-se como vulnerabilidade natural a incapacidade de uma unidade espacial resistir e/ou recuperar-se após sofrer impactos negativos decorrentes de atividades antrópicas. Deve-se ressaltar que a vulnerabilidade natural é referente à situação atual do local. Logicamente, áreas altamente antropizadas são menos vulneráveis a novas atividades humanas do que áreas ainda não antropizadas.

O estudo apresentado conclui, através da interpretação dos dados retirados do ZEE-MG, que a área do empreendimento é adequada para a operação do aeroporto, considerando que o nível de prejuízo ambiental potencial é reduzido e que a região é propensa a geração de benefícios sociais e econômicos com o desenvolvimento da atividade.

O empreendimento não se encontra em área de bens tombados e acautelados, conforme informado nos estudos e declarado pelo empreendedor. Não se encontra também em sítios Ramsar ou em corredores ecológicos legalmente instituídos.

Nos tópicos a seguir, apresentaremos resumidamente o diagnóstico ambiental apresentado nos estudos (RCA/PCA), para facilitar compreensão sobre as características do local.

#### **4.1 – Recursos hídricos**

A água utilizada pelo empreendimento é proveniente de poço tubular. A água captada pelo empreendimento será utilizada para abastecer a caixa d'água do terminal de passageiros e para irrigação de gramíneas. Foi formalizado o processo de outorga nº 74564/2019 e o mesmo se encontra com análise técnica concluída para deferimento, para uma vazão de 4,4 m<sup>3</sup>/h durante 02:24 horas/dia.

#### **4.2 – Plano de Manejo de Fauna em Aeroportos - PMFA**



O estudo de Plano de Manejo de Fauna em Aeroportos – PMFA foi solicitado através de informação complementar e protocolado pelo empreendimento. O objetivo do estudo é apresentar caracterização e avaliação do perigo da avifauna associada ao Aeródromo Deputado Oswaldo Tolentino, em Cláudio/MG com ênfase naquelas espécies que apresentam maior risco de colisão com aeronaves durante a operação do empreendimento.

No estudo apresentado foi delimitado a Área Diretamente Afetada (ADA), local onde abrange toda infraestrutura do aeródromo, Área de Entorno (AE) áreas próximas aos limites físicos da ADA, referente a um raio de 5 Km para área de entorno e Área de Influência Indireta (All) com raio de 20 Km a partir da pista de decolagem.

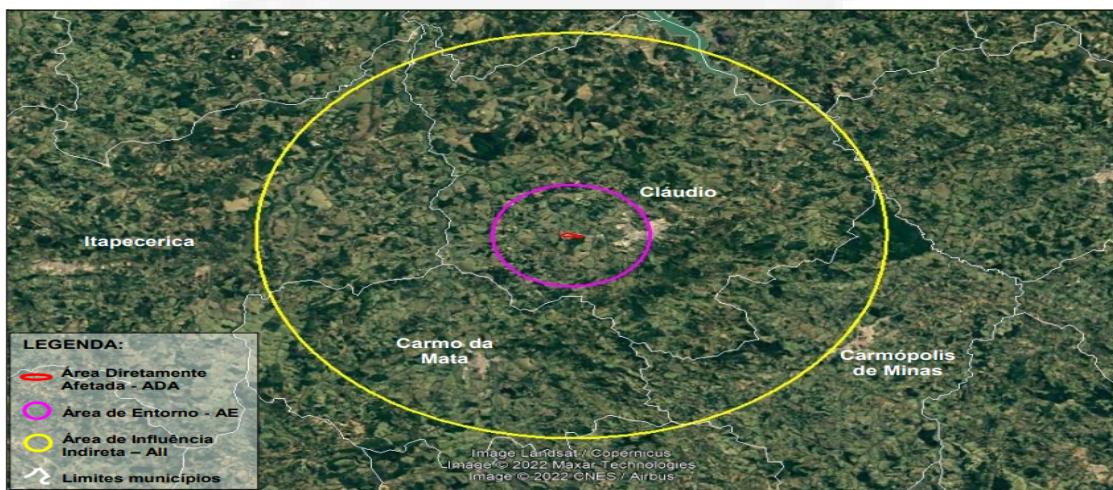


Figura 05: Delimitações das áreas de influência do PFMA. Fonte: Estudos Ambientais PFMA.

A caracterização da avifauna abrangeu as aves terrestres, no qual estudou os aspectos fisionômicos da área de influência direta. Os métodos de amostragem aplicados foram: observação direta, vestigial, auditiva, armadilhas fotográficas, entrevistas com moradores do entorno e dados secundários no qual foram realizados a partir do amanhecer ao entardecer.

Acerca do diagnóstico foram catalogadas um total de 127 espécies com características fisionômicas de cada tipologia vegetal. São elas: fisionomia preponderante da AIS referente a área abertas com formação de pastagens, vegetação com árvores mais esparsas e predominância de herbáceas de características de ambientes de cerrado e campos sujos, ecótono de paisagem florestal com campos e cerrados antrópicos, áreas com árvores frutíferas, mesmo com ocupação humanas, áreas com fragmentos de formação florestal semideciduais e matas de galeria, vegetação ribeirinha e áreas de propício ambiente para avifauna higrófila, que são aves com hábito aquático que sobrevoam áreas alagadas, brejos e açudes.



Com relação ao habitat preferencial de cada espécie, os estudos demonstram uma predominância de aves com hábito generalista, que somadas contabilizaram 62,50% da riqueza total, as espécies associadas a ecossistemas aquáticos representaram 27,60%, florestal 8%, paludícola 13,52%, campestre 3,57% e urbano 1,78%.

Em relação ao guilda trófico “espécies que exploram os mesmos recursos alimentares” as espécies insetívoras se sobressaíram com 25% do total. Logo depois, as aves com hábitos alimentares onívoros corresponderam 22,32%, seguida das comunidades higrófilas com 15,17% da avifauna registrada. As demais espécies com dieta mais específica, como as granívoras, frugívoras e carnívoras representaram um percentual de 13,39%, 8,93% e 8,03%, respectivamente.

As espécies da avifauna de maior relevância são os urubus (*Coragyps atratus*), o quero-quero (*Vanellus chilensis*), carcará (*Caracara plancus*), tapicuru (*Phimosus infuscatus*), asa-branca (*Patagioenas picazuro*), jacuá (*Penelope obscura*), garça vaqueira (*Bubulcus ibis*) e a seriema (*Cariama cristata*).

O principal foco de atração para a fauna inserida dentro da AID são: descarte irregular de material, constituídos por lixo doméstico e entulhos de construção civil, oriundos de todo centro urbano e comunidades rurais situadas no município de Cláudio. Estes focos concentram-se a beira de estradas e em terrenos baldios. Podemos mencionar também carcaças de animais, que são descartados a céu aberto ou simplesmente abandonados no local do óbito, condição favorável para atração das espécies (urubus). Outros focos localizados na AID do aeródromo são: os gramados do aeródromo, poleiros (árvores vivas e mortas), vegetação nativa, açudes e áreas alagadas, lavouras, resíduos sólidos e estação de tratamento de esgoto.

Foi informado que de acordo com histórico dos últimos cinco anos de colisões com fauna para cada dez mil movimentações de aeronaves registradas, foram realizadas consultas junto aos pilotos, a qual foi informado que nunca ter havido reportes por parte de pilotos e outros usuários do aeródromo de colisões com fauna. Vale ressaltar que se trata de um aeródromo de pequeno porte, com demanda de pousos e decolagens muito reduzidas, as quais estão restritas principalmente a empresários do município e região. Com isso, a probabilidade de eventos de colisão ou quase-colisão com fauna mostra-se bastante reduzido.

Em razão da ausência de registros referentes a colisões ocorridas no aeródromo, não foi possível avaliar a probabilidade para avaliação de risco de fauna. A avaliação resumiu-se na compilação dos resultados obtidos nos censos realizados durante os trabalhos de campos, com cruzamento consolidado na lista de severidade relativa das espécies.

De acordo com a apuração das espécies de maior relevância em termo de risco ao aeródromo, destacam-se espécies-problemas das quais serão alvo de



monitoramentos e base para ações de controle e mitigação de suas populações na AID. Segue a listagem das espécies:

RANKING DAS ESPÉCIES PROBLEMA		
Nº	ESPÉCIE	NOME POPULAR
1	<i>Coragyps atratus</i>	Urubu-de-cabeça-preta
2	<i>Caracara plancus</i>	Carcará
3	<i>Patagioenas picazuro</i>	Pombão
4	<i>Pitangus sulphuratus</i>	Bem-te-vi
5	<i>Columbina talpacoti</i>	Rolinha
6	<i>Milvago chimachima</i>	Carrapateiro
7	<i>Amazonetta brasiliensis</i>	Pé-vermelho
8	<i>Vanellus chilensis</i>	Quero-quero
9	<i>Columba livia</i>	Pomba-doméstica
10	<i>Fimopus infuscatus</i>	Tapicuru-de-cara-pelada
11	<i>Penelope obscura</i>	Jacuaçu
12	<i>Cariama cristata</i>	Seriema

Baseado nas espécies problemas foi estipulado metas para controle e redução do potencial risco de colisões de aeronaves no qual segue:

- Inventariar os padrões de atividades das espécies-problema na AID do aeródromo.
- Acompanhar a dinâmica das populações da avifauna frente às atividades desenvolvidas nas propriedades rurais e empreendimentos diversos situados na AID do aeródromo.
- Identificar os nichos e/ou causas para o elevado número de residentes na AID das espécies *Coragyps atratus* (urubu-de-cabeça-preta) e *Caracara plancus* (carcará), especialmente a primeira.
- Promover ações para redução das espécies-problema identificadas, com ênfase em *Coragyps atratus* (urubu-de-cabeça-preta) e *Caracara plancus* (carcará).
- Controlar e mitigar 100% dos focos atrativos de avifauna catalogados e monitorados na AID, com campanhas de conscientização e educação ambiental nos empreendimentos mais relevantes.
- Incentivar e conscientizar os empreendedores e produtores rurais da AID para buscarem a regularização ambiental de suas respectivas atividades, com vistas para redução ou eliminação de resíduos sólidos e efluentes líquidos, acompanhado de um responsável técnico.
- Promover programas por meio da Secretaria de Meio Ambiente da Prefeitura Municipal de Cláudio junto aos empreendedores e proprietários de imóveis inseridos na AID, de modo a fomentar o envolvimento e participação nas ações de controle e mitigação dos impactos negativos que representam atrativos de fauna.



Para a definição das ações de manejo correspondentes às metas foram propostos métodos de controle da fauna diretos e indiretos conforme a seguir:

**Métodos indiretos:** Manejo do ambiente aeroportuário, inclusive área verde; Manutenção de barreiras físicas (fiscalização de pontos onde animais ou pessoas possam ter acesso ilicitamente à Área Restrita do aeródromo); construções e afins no qual faz monitoramento das estruturas em desuso que possa ser utilizada como poleiro ou abrigo para aves e outros animais; controle de oferta de alimentos para animais que podem ser considerados como fauna atrativa, devem ser imediatamente recolhidos da área do aeroporto e transferidos para áreas onde não impliquem na atração de fauna; Controle de açudes e áreas alagadas; Controle do uso do solo no entorno do aeroporto estipulado através do Plano Diretor Municipal e Manejo de carcaças e partes de animais no AID do empreendimento.

**Métodos diretos:** afugentamento, com fogos de artifícios para desconforto sonoro as aves; coleta e destruição de ninhos; captura das aves através de redes de neblina e armadilhas de funil e barras paralelas e o transporte dessas aves para serem soltas em regiões onde não ofereçam risco à aviação.

**OBS: Os ninhos, e demais materiais zoológicos coletados poderão ser destinados às coleções de instituições científicas, quando houver condições favoráveis, ou ao descarte em locais devidamente regularizados ambientalmente para tal.**

Uma vez que durante o monitoramento do PFMA poderá ocorrer a captura, resgate e salvamento de aves juntamente com o transporte e translocação dessas para serem soltas em regiões onde não ofereçam risco à aviação, algumas aves poderão vim a óbito; desta forma foi solicitado ao empreendimento apresentação da Carta de Aceite da instituição de ensino que ficará responsável da destinação de material biológico (espécime).

Foi apresentado pelo empreendimento a carta de aceite do Museu de Ciência Naturais da PUC Minas.

Segue abaixo o cronograma de atividades de execução do PMFA.



ATIVIDADES	ANO 1											
	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Monitoramento da avifauna	X	X					X	X				
Monitoramento dos focos atrativos na AID	X			X			X			X		
Inspeções nas estruturas e cercas do aeródromo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Criação de Comissão de Gerenc. de Risco de Fauna						X						
Solicitação de manejo de fauna								X				
Elaboração de Programa de Educação Ambiental							X					
ANO 2 e 3												
ATIVIDADES	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Monitoramento da avifauna	X	X					X	X				
Monitoramento dos focos atrativos na AID	X			X			X			X		
Inspeções nas estruturas e cercas do aeródromo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Manejo de afugentamento	X		X		X		X		X		X	
Manejo de ninhos e ovos	X	X	X								X	X
Atividades de Educação Ambiental na AID					X					X		
Atividades de Educação Ambiental nas Escolas								X				
Elaboração de Relatório Parcial	X	X										
Avaliação da necessidade de aplicação de métodos de captura / abate				X								
ANOS 4 e 5												
ATIVIDADES	JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ
Monitoramento da avifauna	X	X					X	X				
Monitoramento dos focos atrativos na AID	X			X			X			X		
Inspeções nas estruturas e cercas do aeródromo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X
Manejo de afugentamento	X		X		X		X		X		X	
Manejo de ninhos e ovos	X	X	X								X	X
Atividades de Educação Ambiental na AID				X						X		
Atividades de Educação Ambiental nas Escolas								X				
Elaboração de Relatório parcial (ano 4) Final (íncio ano 6)	X	X										

O Plano de Manejo de Fauna de Aeroportos - PMFA foi deferido. Sua execução será condicionada neste parecer.

#### 4.3 – Flora

O empreendimento se encontra nos limites do bioma Cerrado, e também em área de disjunção do bioma Mata Atlântica conforme previsto na Lei 11.428/2006.

Atualmente, na área abrangida pelo empreendimento (23,1 ha) a vegetação nativa remanescente caracteriza-se como cerrado, com grande presença de capim braquiária.

No entorno da área ocorre a presença de fragmentos de ecótono, cerrado e floresta estacional semidecidual.

No âmbito do processo de LP + LI (01181/2009/001/2009) fora autorizada supressão de vegetação nativa para a implantação do empreendimento.

#### 4.4 – Socioeconomia

As características socioeconômicas do Município de Cláudio, se resumem em serviços de saúde, atividades econômicas, atividades agrícolas e infraestrutura. É conhecido como um dos maiores polos de fundições e metalúrgicas do país, pois no município possui 80 empresas neste ramo gerando empregos para a região.



As principais culturas agrícolas que se destacaram no município foram o milho, soja, cana de açúcar, feijão, mandioca e tomate. Os principais tipos de frutas cultivadas foram a banana, goiaba e laranja.

A operação do aeroporto de Cláudio reflete diretamente na economia do município, pois promove a vinda de turistas no intuito de intercâmbio entre os grandes centros consumidores e o setor industrial do município, o que consequentemente reflete no aumento do escoamento de serviços e produtos, fomentando a instalação de novas empresas, implementando ainda o desenvolvimento regional.

#### **4.5 Reserva Legal e Área de Preservação Permanente**

No âmbito do processo de LP + LI (PA 011812009/001/2009), consta que o empreendimento abrange quatro matrículas rurais, a saber: 3927, 3828, 3829 e 12.329.

No âmbito do presente processo foi apresentado um auto de imissão de posse referente às matrículas 3927, 3928, 3929 e 3687.

Nas certidões de registro 3927, 3828, 3829 e 3687 constam averbações no ano de 2014, versando sobre a imissão provisória de posse à parte expropriante Fazenda Pública do Estado de Minas Gerais. Ressalta-se que na certidão de matrícula 12.329 nada consta a respeito.

Através de consulta pública ao site do Cadastro Ambiental Rural, verificou-se que em tese o empreendimento abrange parte dos imóveis de n. 12.329 e 3929.

Diante disso, foram solicitados os devidos esclarecimentos, e, com base nas informações apresentadas, o empreendimento em questão abrange apenas parte das matrículas n. 12329 e 3929, conforme pode ser verificado na planta topográfica inserida no SEI sob o documento nº 42880572.

Considerando que não estão sujeitas à constituição de Reserva Legal as áreas utilizadas para infraestrutura pública de transporte (Lei 20.922/2013, art. 25, §2º, inciso III), a área correspondente ao empreendimento em questão foi descontada da área total dos imóveis que ele abrange.

Assim, foi apresentado o CAR da matrícula 3929, que também abrange os imóveis de n. 3927 e 3928, declarando um percentual de 20% de Reserva Legal (27,29 ha) da área líquida do imóvel (136,4 ha).

Quanto à matrícula 12.329 a área líquida do imóvel foi declarada no CAR como 42,05 ha, com a Reserva Legal perfazendo mais de 20% desta (9,60 ha). Entretanto, a área protegida foi demarcada em área de preservação permanente, apesar de possuir vegetação nativa suficiente em área comum. Assim, solicitou-se a retificação



do documento, entretanto, o proprietário da matrícula, cujo ônus recai sobre o restante da área do imóvel em que não houve a expropriação, apresentou razões de reconsideração cujo mérito será avaliado oportunamente pelo Órgão competente, no caso, o IEF. Considerando que tal fato não impede o prosseguimento do licenciamento (Lei 20.922/2013, art. 25, §2º, inciso III), esta questão será tratada pelo órgão ambiental competente quando da aprovação do CAR.

Quanto à Área de Preservação Permanente, ressalta-se que na região leste da área que o empreendimento ocupa, ocorre um barramento de curso d'água natural (Mat. 12329 e 3687), com superfície inferior a 1ha (um hectare), em que fica dispensada tal faixa de proteção, conforme a legislação atual (Lei n. 20922/2013, art. 9, §5).

Entretanto, é importante constar que na época da concessão da Licença de Instalação (ano de 2009), tal reservatório de água era passível de delimitação de APP em uma faixa de 50 metros desde o seu nível mais alto, medido horizontalmente.

E em consulta ao Parecer Único do PA 01181/2009/001/2009 consta que, apesar do empreendedor declarar intervenção em APP, foi verificado em vistoria que não haveria tal intervenção.

Todavia, foi verificado, através de imagens de satélite, que houve a intervenção em APP, sem supressão de vegetação nativa (mensurado em aproximadamente 0,3 ha) no ano de 2010 (Figura 05). Tal constatação também foi verificada *in loco* à época dos fatos, por equipe da SUPRAM-ASF, tendo havido autuação. Através do ofício SUPRAM-ASF 078/2010, foi solicitado apresentação de Projeto de Recuperação da flora a ser executado na APP da lagoa em que ocorreu a degradação.

Em 25/03/2010, através do protocolo R033242/2010, tal projeto foi apresentado, entretanto, *a priori* não foi analisado à época. Desta forma, o documento foi avaliado no presente momento e indeferido, por: (1) considerando que atualmente tal lagoa/barramento não possui mais a faixa de porção de APP, não há como haver a execução do PTRF no local, (2) por não haver a quantificação de área intervinda e área equivalente a ser compensada, (3) por não ter sido estimado o número e as espécies que seriam plantadas efetivamente e (4) por não haver no cronograma executivo ações de monitoramento ao longo dos anos.

Considerando que no art. 65, inciso VII, da Lei 20922/2013 consta que fica dispensada de autorização do órgão ambiental a intervenção sobre a cobertura vegetal para instalação de obras públicas que não impliquem rendimento lenhoso.

Manifestamos que, de maneira a cumprir a determinação imposta à época, será condicionada a apresentação de PTRF, acompanhado de ART, prevendo a recomposição de APP (reconhecida pela Lei 20922/2013), relativa a uma área de 0,3 ha, com previsão de plantio de mudas nativas da região, com cronograma de execução para o próximo período chuvoso, prevendo tratos culturais das mudas



plantadas (coroamento, controle de formigas e reposição de mudas mortas) até que estas atinjam um porte mínimo de 2 metros.

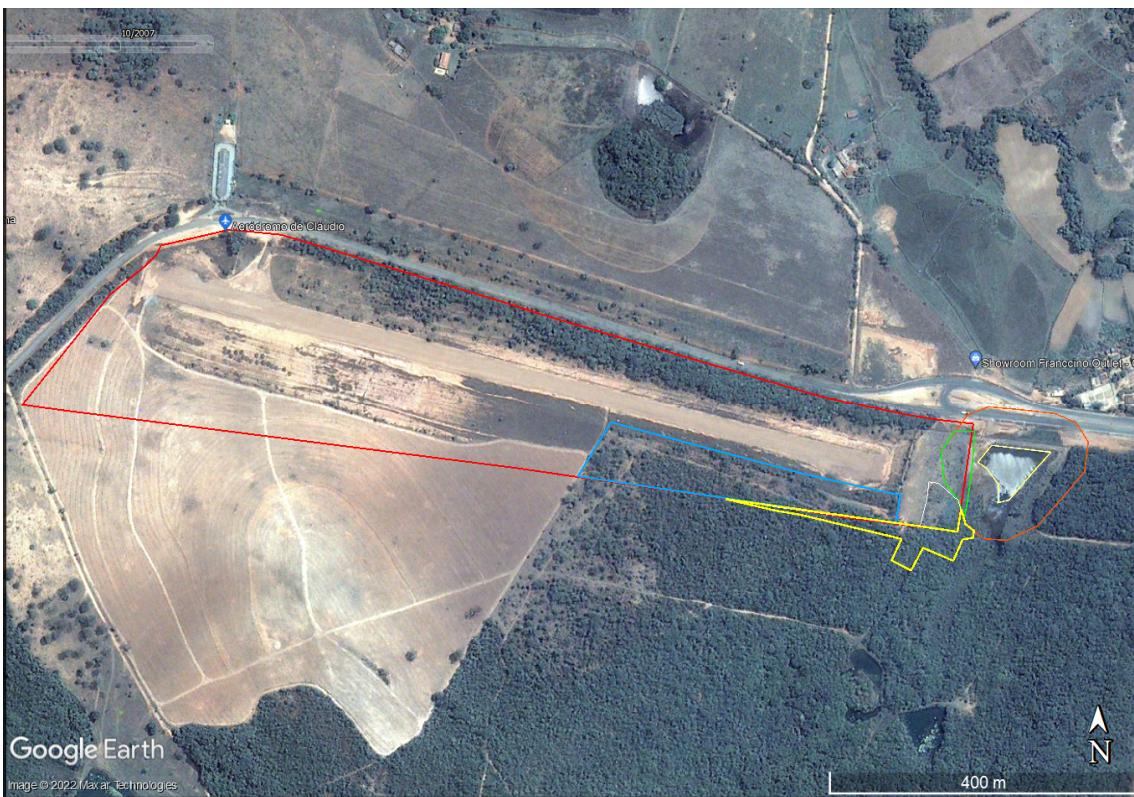


Figura 06. Em vermelho a área em desapropriação destinada à área do aeroporto; em azul a área de supressão autorizada no âmbito da LP +LI; em laranja a APP do barramento conforme definido na Lei 14.309/2002; em verde a área de intervenção em APP em área antropizada, em branco a área de intervenção antropizada em área comum e em amarelo a área de supressão de vegetação nativa (cerrado/cerradão) sem autorização do órgão ambiental. Imagem do ano de 2007 (antes das intervenções). Fonte: Google Earth.

#### 4.6 Intervenção Ambiental

No âmbito do processo da LP + LI (PA 011812009/001/2009), houve autorização de supressão de vegetação nativa em 2,26 ha.

Considerando que em análise à imagem de satélite do ano de 2010, constatou-se que a área de intervenção em área comum foi maior que o quantitativo autorizado, perfazendo um total de 0,76 ha, sendo 0,56 ha de supressão de vegetação nativa característica de cerrado/cerradão (com base na descrição contida no PU 484948/2009) e o restante em área antropizada. Tal intervenção ocorreu em área da matrícula 12.329;

Considerando que a área de 0,56 ha teve sua supressão realizada para ocorrer a terraplanagem da pista do aeroporto, e que tal área hoje não faz parte da ADA do empreendimento, inclusive estando localizada em área de terceiros;



Pela supressão de vegetação nativa, será condicionado neste PU a apresentação de PRAD/PTRF visando a recuperação da área de supressão de vegetação nativa sem autorização do órgão ambiental (0,56 ha) ou alternativamente, a formalização de processo de intervenção ambiental solicitando a sua regularização, junto à SUPRAM-ASF, independente do responsável que realizou a intervenção.

Não se olvide que para o caso concreto devem ser observados os entendimentos da Advocacia Geral do Estado – AGE consolidados nos Pareceres Jurídicos n. 160 e 15.719/2016, além do novel Parecer n. 16.209/2020, no sentido de não se aplicar a multa pecuniária decorrente da infração administrativa constatada, visto que, no mesmo sujeito, se confundem o devedor e o credor, haja vista se tratarem de secretarias do mesmo ente federativo.

De toda sorte, as ações acessórias de mitigação e reparação que, provavelmente, também seriam determinadas via auto de infração, estão sendo condicionadas neste parecer para serem efetivadas pelo atual responsável do empreendimento (execução do PRAD/PTRF visando a recuperação), que mediante o presente processo administrativo, busca a regularização ambiental do aeroporto. Portanto, o passivo ambiental identificado está sendo equalizado neste licenciamento, como medida efetiva para garantir a viabilidade ambiental deste empreendimento, de modo que se atinge o objetivo finalístico da autuação.

Importante constar também, que no âmbito do PU 484948/2009, referente à licença prévia e de instalação, foi condicionado a "Apresentar detalhamento do Programa de Recuperação de Área Degradada e Projeto Técnico de Reconstituição de Flora, quanto aos locais de aplicação (inclusive em planta topográfica), metodologia a ser adotada e cronograma executivo, devendo proceder à devida compensação das espécies de Ipê Amarelo e Pequizeiro, sendo 25 novas mudas plantadas para cada espécie abatida de pequizeiro e uma nova muda para cada espécie de Ipê amarelo abatido. Prazo: 60 dias".

No âmbito da LO, que fora indeferida, o cumprimento desta condicionante foi descrito como: "Em 25/03/2010, sob protocolo R033246/2010, foi apresentado o detalhamento do Programa de Recuperação de Área Degradada e Projeto Técnico de Reconstituição de Flora. Assim, o cumprimento da condicionante em tela foi apresentado intempestivamente. Uma vez que o texto da condicionante não solicitava a execução do Programa, bem como sua comprovação, tais quesitos não serão utilizados para análise do cumprimento da condicionante em tela. Cumpre esclarecer que, em ocasião da vistoria, os representantes do empreendimento não souberam informar se houve a execução do projeto apresentado. Assim, a comprovação de execução do PRAD e PTRF mediante apresentação de Relatório Técnico e Fotográfico, acompanhado de ART, foi exigido no Auto de Infração nº 89763/2016, lavrado em consequência do descumprimento de condicionantes."



A exigência de apresentar a comprovação de execução do PRAD e PTRF no âmbito do AI 89763/2016 não foi cumprida. Posteriormente, tal Auto de Infração foi anulado e lavrado outro em substituição (202725/2016), contendo a mesma exigência de comprovação. Tal AI encontra-se em análise de defesa, mas ressalta-se que tal comprovação novamente não foi apresentada.

Ressalta-se que em análise à documentação apresentada 25/03/2010, sob protocolo R033246/2010, verificou-se a falta de informações básicas, como o número de indivíduos suprimidos de pequi e ipê-amarelo, a estimativa do número de plantas destas espécies a serem plantadas, e não haver no cronograma executivo ações de monitoramento ao longo dos anos.

Considerando que no PUP apresentado no âmbito da APEF 2890/2009 também não houve a designação do número de exemplares de pequi e ipê-amarelo que seriam suprimidos.

Será condicionada a apresentação de estudo, acompanhado de ART, que utilize dados secundários de inventário realizado na região (inventário florestal de Minas Gerais, por exemplo), ou a realização de levantamento florístico (estatisticamente aceitável) no entorno do empreendimento, em área de vegetação nativa com fitofisionomia de cerradão, de forma que seja estimado a ocorrência das espécies *Caryocar brasiliense*, *Handroanthus serratifolius* e *Handroanthus ochraceus* (espécies constantes no levantado do PUP).

O número de espécies por hectare deverá ser extrapolado para a área total de intervenção, qual seja, 3,02 hectares.

Assim, a proposta de compensação, via PTRF, deverá ser apresentada ao órgão ambiental para avaliação e aprovação da SUPRAM-ASF, e deve ser previsto o plantio de dez indivíduos de pequi e cinco de ipê-amarelo, para cada exemplar dessas espécies estimadas que foram suprimidas. O PTRF a ser apresentado deve possuir proposta de plantio dessas espécies preferencialmente na área de abrangência do empreendimento. Caso não haja área suficiente para execução da compensação, o plantio deve ser efetuado na mesma sub-bacia hidrográfica em que se localiza o empreendimento, em sistema de enriquecimento florestal ou de recuperação de áreas antropizadas, incluindo áreas de reserva legal e preservação permanente, ou como recuperação de áreas no interior de unidades de conservação de domínio público, conforme critérios definidos pelo órgão ambiental estadual competente, nos termos da Lei 20.308/2012.

O cronograma de execução deverá ser previsto para o próximo período chuvoso, prevendo tratos culturais das mudas plantadas (coroamento, controle de formigas e reposição de mudas mortas) pelo prazo mínimo de cinco anos.

Por fim, resta aqui mencionar que foi verificada supressão de vegetação nativa na área líquida da matrícula 12.329. Tal fato foi comunicado à fiscalização ambiental



(Memorando n. 029 – DOC SEI n. 45332797) para averiguar se a intervenção foi autorizada pelo órgão competente, e a tomada de providências, caso seja necessário

## 5. Impactos Ambientais e Medidas Mitigadoras

### - Efluentes líquidos sanitários:

A atividade principal do aeroporto é o embarque e desembarque de passageiros, com isso, todo o efluente sanitário gerado é proveniente do uso das instalações sanitário.

**Medida mitigadora:** O empreendimento trata o efluente sanitário gerado, inclusive da casa do caseiro, através de 2 (duas) fossas sépticas com filtro anaeróbio com lançamento em sumidouro.

**Medida de controle:** Deverão ser realizadas manutenções/limpezas periódicas, de acordo com manual do fabricante, normas técnicas NBR/ABNT pertinentes ou orientações do projetista.

### - Resíduos sólidos:

Os resíduos sólidos gerados pelo empreendimento são oriundos dos usuários e dos funcionários que acessam o aeroporto. Os referidos resíduos sólidos possuem características dos resíduos domésticos, sendo constituídos por plásticos, papéis, alumínio, sobras de alimentos e rejeitos do sanitário. Estes, segundo a ABNT NBR 10004, são classificados como resíduos classe II (não perigosos).

No aeródromo, não é realizado a manutenção/limpeza e o abastecimento das aeronaves no empreendimento, não sendo, portanto, gerados os resíduos dessas atividades.

Em razão do aeroporto de Cláudio não possuir voos regulares estabelecidos e sim voos gerais de aeronaves de pequeno porte, somada ainda a realidade de que nem todos os usuários utilizam o terminal de passageiros, a geração de resíduos sólidos é bem pequena, sendo pouco expressiva.



**Medida mitigadora:** Todos os resíduos sólidos são acondicionados em locais adequados. Os mesmos são encaminhados para coleta da Prefeitura Municipal de Cláudio.

**Informamos que, tratando-se que a geração de resíduos sólidos no empreendimento é pouco significativa, não foi solicitado o Plano e Gerenciamento de Resíduos Sólidos, conforme preconizado na Lei 12.305/2010. As informações prestadas no PCA e RCA foram suficientes.**

**- Ruídos:**

O aumento na geração de ruído está relacionado a fase de operação aeroportuária e atingirá mais intensamente a ADA e AID. Em virtude da frota de aeronaves e de usuários, o ruído estará diretamente relacionado ao aumento na circulação de veículos e aos pousos e decolagens, podendo afetar a qualidade de vida da população que reside próxima ao aeroporto.

Os ruídos produzidos pela operação do aeroporto são tratados por Regulamento específico da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), nesse caso o RBAC nº 161/2013, que estabelece os requisitos para a elaboração e aplicação do Plano Básico de Zoneamento de Ruído - PBRZ.

Conforme já mencionado neste parecer, o PBZR é constituído por duas curvas de ruídos sendo classificado a primeira a de 75dB e a segunda 65 dB conforme as medidas indicadas no RBAC nº 161/2013.

**Medida mitigadora:** Deverão ser obedecidas as disposições da ANAC e legislação específica, de forma a se buscar a manutenção dos níveis de conforto acústico, que visa minimizar o impacto do ruído aeronáutico nas áreas que circundam os aeroportos, bem como prevenir a instalação de equipamentos urbanos incompatíveis com o nível de ruído gerado pela atividade.

Deverá ser respeitada a regulamentação do uso e da ocupação do solo das áreas abrangidas pelas curvas de ruído estabelecidas pelo Plano Básico de Zoneamento de Ruídos.

**Medida de controle:** O monitoramento da emissão de ruídos será condicionado neste parecer.



**- Efluentes atmosféricos:**

As emissões de efluentes atmosféricos no aeródromo são derivadas de fontes móveis (aeronaves) relativo a queima de combustíveis da aviação e do querosene nos motores das aeronaves.

**Medida de controle:** O Plano de Monitoramento da Qualidade do Ar será condicionado neste parecer conforme recomendação da Instrução de Serviço nº 05/2019.

**- Colisões entre aves e aeronaves:**

Para evitar colisões entre aves e aeronaves foi apresentado o Plano de Manejo de Fauna em Aeroportos – PFMA. Sua execução foi condicionada neste parecer.

**- Efluentes pluviais:**

São gerados, quando da ocorrência de chuvas na área do empreendimento e entorno.

**Medidas mitigadoras:** O objetivo da drenagem pluvial é o controle das águas superficiais, no sentido de evitar danos na infraestrutura do aeroporto (pista de pouso e decolagem, pista de táxi, pátio de estacionamento de aeronaves, terminal de passageiros, casa de força e alambrado). A geometria da área do empreendimento favoreceu bastante a implantação dos elementos de drenagem.

A seguir são apresentados os dispositivos de drenagem implantados e operantes no empreendimento: Valeta de proteção de corte tipo DR.VP.03, tipo 125/100, valeta de proteção de corte tipo DR.VP.03, tipo 85/60, sarjeta de concreto em corte DR. SCC. X/Y, L=80, tipo 70/30; canal armado (0,60 x 0,40); BSTC 0,60 m - corpo (ca-1) tubo, BSTC 0,60 m - corpo (ca-1) bocas; descida d'água de concreto em aterro, armada, tipo DR.DSA-03A, com l = 1,00 m, dispersor para descida d'água em aterro tipo DR.DSA-03A - L = 1,20 m, empedramento calçamento para fundação direta de bueiros, boca-de-lobo dupla combinada, padrão SUDECAP em concreto Ø 0,60 m, caixa coletora simples em concreto DR.CX.01 p/ BSTC DN 1,00 c/ altura 0,00<H menor ou igual a 2,00 m, meio fio de concreto tipo DR. MF-01, sarjeta especial (100/10) L=1,00 e 0,10 de profundidade.



Figura 07: Parte do sistema de drenagem pluvial. Fonte: Estudos Ambientais

Foi solicitado por meio de informações complementares um laudo técnico da atual situação da drenagem pluvial do aeródromo. O responsável pelo laudo, Engenheiro Civil, Marcos Antônio da Silva, ART nº MG 20220935466 relata que o sistema se mostrou eficiente no qual até a presente data não houve informação de transbordamento, alagamentos ou qualquer outro impacto neste sentido.

## 6. Compensação Ambiental

Conforme já explanado anteriormente, será condicionada a apresentação de proposta de compensação por intervenção em APP, em virtude do PTRF apresentado no âmbito do processo de LOC indeferido não estar a contento.

Também será condicionado a apresentação de novo PTRF referente à compensação pelo corte de indivíduos de pequi e ipê-amarelo, conforme já discutido neste PU, no item de Intervenção Ambiental.

## 7. Controle Processual

Conforme prenunciado, o **Município de Cláudio**, pessoa jurídica de direito público interno inscrita no CNPJ sob n. 18.308.775/0001-94, busca regularizar ambientalmente o empreendimento denominado **Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino**.

Para tanto, com base nas informações de caracterização do empreendimento declaradas pelo requerente no Formulário (FCEI) R130021/2019, de f. 06-16, foi gerado o Formulário de Orientação Básica - FOBI 0535301/2019 (f.



17-19), com a relação dos documentos iniciais para formalização do respectivo processo administrativo - PA de licenciamento ambiental. Logo, no dia 27/12/2019, foi devidamente formalizado o pedido de licença ambiental junto a Supram-ASF, considerando a apresentação da documentação básica e em via física, para instrução do feito, conforme atesta o Recibo de Entrega de Documentos n. 0792281/2019 (f. 20).

Em razão disso, esse processo administrativo passou a ser um Licenciamento Ambiental Concomitante – LAC01 (modalidade), para a fase de operação corretiva (LOC), sob PA n. 01181/2009/004/2019.

Salienta-se que o presente licenciamento também se tornou híbrido em virtude da Resolução Conjunta SEMAD/IEF/FEAM n. 3.045, de 02 de fevereiro de 2021. Assim, os documentos e informações referentes ao presente licenciamento passaram a compor o processo **SEI n. 1370.01.0048158/2021-95**, que corresponde virtualmente aos autos físicos do PA n. 01181/2009/004/2019<sup>1</sup>.

Pois bem, o objeto deste processo é a regularização de um aeroporto que, atualmente, é de responsabilidade do município de Cláudio, situado na Rodovia MG 260, altura do km 36, s/n., na zona rural do referido município, sob CEP n. 35530-000, Estado de Minas Gerais.

Como sobredito, trata-se um aeródromo denominado Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino, segundo consta no Convênio de Delegação para exploração comercial do mesmo sob n. 12/2014 (documento SEI n. 42880562), de 03/04/2014, firmado à época entre a União e o Estado de Minas Gerais. Segundo o referido Convênio, a expressão aeródromo é definida como sendo “toda área destinada a pouso, decolagem e movimentação de aeronaves (art. 27 do Código Brasileiro de Aeronáutica – Lei n. 7.565/86)”. Também é apresentada a definição de “complexo aeroportuário” como aquele “caracterizado pelo sítio aeroportuário, incluindo faixas de domínio, edificações e terrenos, bem como pelas áreas ocupadas com instalações operacionais, administrativas e comerciais relacionadas ao aeródromo.”

Nos autos do processo virtual foi juntada a cópia da Portaria n. 1.389/SIA, de 19 de maio de 2020 (documento SEI n. 42880587), emitida pela Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, pela qual houve a renovação da inscrição do aeroporto (código identificador - CIAD: MG0069) naquela autarquia por mais 10(dez) anos contados da publicação do referido ato (20/05/2020).

Para fins de licenciamento ambiental no Estado de Minas Gerais, considera-se como parâmetro da atividade de aeroporto a “capacidade anual de movimentação

<sup>1</sup> Ofício SEMAD/SUPRAM ASF - PROTOCOLO nº. 2479/2021, documento SEI n. 35461877.



de passageiros”, enquadrada no código E-01-09-0 da Deliberação Normativa do Copam – DN n. 217/2017, que *estabelece critérios para classificação, segundo o porte e potencial poluidor, bem como os critérios locacionais a serem utilizados para definição das modalidades de licenciamento ambiental de empreendimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais no Estado de Minas Gerais e dá outras providências.*

Com efeito, neste processo foi declarado pelo empreendedor um público anual de 21.900 pessoas atendido pelo aeródromo. Por consequência, com base nos parâmetros estabelecidos para o código E-01-09-0, constata-se que o empreendimento licenciando é de **porte pequeno (P)** e detém um **potencial poluidor/degradador grande (G)**. Logo, diante dessa conjugação de porte e potencial, verifica-se que se trata de um empreendimento fixado na **classe 04**, de acordo com a tabela 02 do Anexo Único da DN n. 217/2017. Em vista disso, tanto a análise do processo como a decisão sobre o mérito do pedido de licença pertencem a Supram-ASF, enquanto unidade administrativa competente nos termos do art. 3º, IV, do Decreto Estadual n. 47.383/2018 (estabelece normas para licenciamento ambiental, tipifica e classifica infrações às normas de proteção ao meio ambiente e aos recursos hídricos e estabelece procedimentos administrativos de fiscalização e aplicação das penalidades).<sup>2</sup>

Dentre os documentos apresentados para constituir este processo de licenciamento, consta a Declaração emitida pela Prefeitura Municipal de Cláudio - MG, pelo qual se atestou a conformidade do local de instalação e operação do aeroporto, especialmente, em relação a legislação local sobre o uso e ocupação do solo, em atenção ao art. 10, §1º, da Resolução Conama n 237/1997.

Além disso, foram juntadas as Coordenadas Geográficas do Ponto Central do empreendimento (f. 33) e a Declaração de Entrega em Cópia Digital (CD) dos documentos que compõem o processo de licenciamento (f. 34).

Às f. 22-24, foi juntada a via original e cópia da publicação do requerimento de LAC01 (LOC), realizada em periódico regional que atende ao município de Cláudio-MG, em atenção a Resolução Conama n. 237/1997 e Lei Federal n. 6.938/1981. Bem como foi promovida, em 28/12/2019, a publicação da formalização do processo de LOC no Diário do Executivo, da Imprensa Oficial do Estado – doc. Siam n. 0797094/2020 (f. 131).

Frisa-se que este licenciamento é instruído com o Plano de Controle Ambiental – PCA (f. 35-46) e o Relatório de Controle Ambiental – RCA (f. 74-103),

<sup>2</sup> Art. 3º – Compete à Semad analisar e decidir, por meio das Superintendências Regionais de Meio Ambiente – Supramps –, sobre processos de licenciamento ambiental de atividades ou empreendimentos:

(...)

IV – de pequeno porte e grande potencial poluidor;



elaborados pelo engenheiro ambiental, Sr. André Henrique dos Santos, responsável técnico devidamente credenciado no Conselho Profissional, segundo a ART n. 14201900000005727250, de f. 66.

Ademais, o município de Cláudio, representado pelo chefe do executivo, o senhor prefeito José Rodrigues Barroso de Araújo (conforme termo de posse de f. 28), outorgou poderes ao aludido responsável técnico, Sr. André Henrique, para atuar nos autos do licenciamento com o objetivo de regularizar a atividade do empreendimento junto ao Órgão ambiental, de acordo com o instrumento acostado às f. 25-26.

O requerente apresentou no ato de formalização do processo o certificado de regularidade n. 5903970, no Cadastro Técnico Federal para Atividades Poluidoras e Utilizadora de Recursos Naturais Ambientais – CTF/APP, com baluarte no art. 17, inciso II, da Lei Federal n. 6.938/1981, as Instruções Normativas do Ibama n. 06/2013 e 12/2018, bem ainda a Resolução Conjunta Semad/Feam/IEF/Igam n. 3.028/2020. Contudo, por ocasião do fechamento deste parecer notou-se que o certificado de regularidade está com sua data de validade expirada (documento SEI n. 45639753), em desacordo com as normas retro citadas, motivo pelo qual foi lavrado o auto n. 127110/2022 com a penalidade de advertência – AI n. 127110/2022, considerando se tratar de uma infração de natureza leve (código 103), conforme dispõe o art. 75 do Decreto Estadual n. 47.383/2018.

Foi integralizado nos autos o valor relativo a taxa de análise do pedido de licença ambiental de operação de caráter corretivo, consubstanciado no comprovante de pagamento do DAE n. 4926107770120, no valor de R\$ 50.265,27, de f. 67-72, conforme preconiza o Decreto n. 38.886/1997, que aprova o Regulamento de Taxas Estaduais.

Em 24/09/2021, o empreendimento foi vistoriado pela equipe técnica da Supram-ASF, de modo que naquela ocasião foi constatado que o aeroporto estava em funcionamento sem a devida licença ambiental e sem estar respaldado por algum Termo de Ajustamento de Conduta – TAC eventualmente firmado com o Órgão ambiental. Esse fato ensejou a lavratura do auto de infração n. 234298/2021, bem ainda a determinação de suspensão dessa atividade pelos fiscais, com exceção daquelas que envolvam voos de utilidade pública, interesse social e relacionadas a questões de saúde, conforme exarado no Auto de Fiscalização n. 39904/2021, de f. 139-141 e nos moldes do Decreto Estadual n. 47.383/2018.

Por conseguinte, não obstante a juntada dos documentos relacionados no FOBI, ainda se fez necessário solicitar ao Interessado algumas informações complementares para a continuidade da análise do seu pedido de licença. Especialmente, para que o Órgão Ambiental pudesse melhor avaliar as características e impactos ambientais do aeroporto no local a ser licenciado,



sobretudo, após a realização da vistoria em campo, oportunidade em que foi possível aferir outras circunstâncias não identificadas apenas nos estudos acostados nos autos. Foi nesse contexto que se encaminhou o Ofício SEMAD/SUPRAM ASF-DRRA n. 333/2021 – doc. SEI n. 37282861, para que fossem prestadas as devidas informações complementares, com supedâneo no *caput* do art. 23 do Decreto n. 47.383/2018.<sup>3</sup>

Com efeito, o empreendimento cuidou em apresentar os documentos requeridos a contento, cujos esclarecimentos possibilitaram a conclusão da análise do pedido de licença.

Nesse diapasão, foi apurado que a instalação do aeroporto foi regularizada nos autos de um outro licenciamento ambiental, consubstanciado no processo administrativo n. 01181/2009/001/2009, por meio do qual foi concedida a licença de LP+LI n. 009/2009, com validade até 17/09/2013. Assim, no âmbito do processo de LP + LI foi averiguado que o empreendimento abrangia quatro imóveis rurais, de matrículas 3.927, 3.828, 3.829 e 12.329, todas registradas no CRI da Comarca de Cláudio – MG.

Sabe-se que o Estado de Minas Gerais, à época delegatário para a exploração da atividade do aeroporto em comento, decretou a utilidade pública do empreendimento com vistas a desapropriação de uma área de 230.976m<sup>2</sup>, para fins de construção do aeroporto, de acordo com o Decreto s/n., de 20/02/2008. Cite-se, também, que os imóveis supramencionados foram declarados de utilidade pública pelo município de Cláudio, considerando o Decreto Municipal n. 147, de 26/01/2022 (documento SEI n. 42880578).

Além disso, foi juntado no licenciamento ambiental a cópia do Auto de Imissão de Posse Provisória, de 14/08/2008 (f. 113), corolário da ação de desapropriação que a Fazenda Pública do Estado de Minas Gerais move contra os proprietários dos imóveis de matrícula n. 3.927, 3.828, 3.829 e 12.329, sr. Múcio Guimarães Tolentino e sr.<sup>a</sup> Francisca Rocha Tolentino, atrelado ao processo judicial n. 0188732-37.2008.8.13.0166, que transcorre junto a Vara Única da Comarca de Cláudio – MG. É de bom alvitre esclarecer que o juízo de primeira instância já decidiu o mérito da causa, cuja sentença deu procedência a ação de desapropriação movida pelo Estado, de modo que, atualmente, se discute nas instâncias superiores apenas o valor devido aos expropriados à título de indenização, de acordo com a consulta pública promovida no sítio do Tribunal de Justiça de Minas Gerais - TJMG.

Todavia, em que pese os referidos atos administrativos e judiciais acima referenciados, se fez necessário avaliar quais as áreas que, de fato, são ocupadas

<sup>3</sup> Decreto Estadual n. 47.383/2018: Art. 23 – Caso o órgão ambiental solicite esclarecimentos adicionais, documentos ou informações complementares, inclusive estudos específicos, o empreendedor deverá atender à solicitação no prazo máximo de sessenta dias, contados do recebimento da respectiva notificação, admitida prorrogação justificada por igual período, por uma única vez.



pelo empreendimento, mormente, para avaliar as condições das respectivas áreas de Reserva Legal e eventuais intervenções nas propriedades rurais realmente afetadas pelo aeroporto.

Pois bem, em resposta ao ofício de informações complementares a Prefeitura Municipal de Cláudio apresentou uma Planta Topográfica Planimétrica Georreferenciada de fevereiro/2022 nos autos do processo SEI n. 1370.01.0048158/2021-95 (documento n. 42880572), na qual são delimitados os limites de cada gleba, com suas respectivas matrículas, que foram relacionadas no processo de licenciamento do aeródromo do município de Cláudio, quais sejam:

- Gleba 01 – matrícula 3.927 (atual 20.149);
- Gleba 02 – matrícula 3.928 (atual 20.149);
- **Gleba 03 – matrícula 3.929;**
- Gleba 04 (matrícula 12.328, originária da matrícula 12.327);
- **Gleba 05 – matrícula 12.329 (originária da matrícula 12.327) e**
- Gleba 06 – matrícula 3.687.

Nesse contexto, foi verificado que as glebas 01 a 06 se originaram da propriedade antes denominada “**Fazenda Santa Inês**”, que à época era **constituída pelos imóveis de matrícula 12.121 e 12.179**, com 294,43ha e pertencentes a Francisca Rocha Tolentino e Múcio Guimarães Tolentino. Na realidade, as referidas glebas decorreram do acordo extrajudicial entre os coproprietários, segundo a Escritura Pública de Divisão Amigável lavrada no Cartório do 1º Ofício da Comarca de Cláudio, em 03/09/1982. Dessa maneira, coube a condômina Francisca as glebas 01 (50ha), 02(49,58ha) e 03(50ha), num total de 149,58ha. Já o condômino Múcio obteve as glebas 04 (49,20ha), 05(46,23ha) e 06(47,10), com um total de 142,53ha. Salienta-se que a extensão dessas áreas ora citadas se dá com base no que foi lançado da aludida Escritura de Divisão dessas terras.

Ainda com esquece nas informações insertas na planta, a área técnica apurou que as glebas 01, 02 e 03 pertencem aos mesmos proprietários (terceiros), mas a desapropriação afeta somente essa última, de matrícula 3.329. Foi apresentado um único Recibo de Inscrição no CAR com a soma total dessas áreas, mas com exclusão daquela porção de terras que foi desapropriada em favor do Estado para salvaguardar o empreendimento que, agora, é de responsabilidade do



Município de Cláudio. Segundo avaliado, não consta nenhum termo de preservação de florestas averbado nas aludidas matrículas. Dessa maneira, a área de Reserva Legal foi declarada com base na vegetação nativa existente nesses imóveis e cujo percentual de 20% é relativo a área total das três propriedades, contudo, sem contabilizar a área ocupada pelo empreendimento, visto que por sua natureza, não se impõe a constituição de Reserva Legal nos termos da Lei n. 20.922/2013.

**Especificamente, o aeródromo ocupa parte das glebas 03 e 05**, de modo que essa última, sob matrícula 12.329, não foi relacionada na ação judicial de desapropriação proposta pelo Estado contra os proprietários desses imóveis.

Na gleba 06 (matrícula 3.687), que detém uma área de 47,10ha e que faz divisa com a gleba 05, situa-se o Parque Industrial Paulino Padro. Cabe mencionar que nessa matrícula houve a averbação de um Termo de Responsabilidade de Preservação Florestal, para manutenção de uma área de 9,42ha no interior desse imóvel como área de Reserva Legal (AV 08 – 3687 – PROTOCOLO N. 26.071 – Em 10 de julho de 2003). Ocorre que o município informa que essa propriedade também não foi afetada pela desapropriação e que, por essa razão, não deve ser considerada no licenciamento do aeródromo, o que foi corroborado pela área técnica. Nessa senda, entende-se que a avaliação da regularidade de eventuais intervenções ambientais nesse imóvel é atribuição do IEF, por meio de seu Núcleo Regional de Biodiversidade, enquanto unidade administrativa competente segundo o art. 39, II, “d”, do Decreto n. 47.892/2020.

Não se olvide que se trata de um empreendimento cuja infraestrutura é voltada ao transporte aéreo, com natureza pública, considerando os Decretos alhures e a delegação realizada entre os entes federativos. Nesse contexto, no tocante as glebas 01, 02 e 03, pertencentes ao mesmo proprietário, e à gleba 05, considera-se que o CAR apresentado (no qual se considera a vegetação nativa existente nesses imóveis para compor a área de Reserva Legal relativa a área total, excluída àquela expropriada para o empreendimento) **está em conformidade com o disposto no inciso III do §2º do art. 25 da Lei Estadual n. 20.922/2013, in verbis:**

Art. 25. O proprietário ou possuidor de imóvel rural manterá, com cobertura de vegetação nativa, no mínimo 20% (vinte por cento) da área total do imóvel a título de Reserva Legal, sem prejuízo da aplicação das normas sobre as APPs, excetuados os casos previstos nesta Lei.

§ 1º Em caso de parcelamento do imóvel rural, a qualquer título, inclusive para assentamentos pelo Programa de Reforma Agrária, será considerada, para fins do disposto no caput, a área do imóvel anterior ao parcelamento.

**§ 2º Não estão sujeitos à constituição de Reserva Legal:**



(...)

III - as áreas utilizadas para **infraestrutura pública**,  
tais como de transporte, de educação e de saúde. (Destacou-se)

Ressalta-se que as matrículas 3.927 (gleba 01) e 3.928 (gleba 02) foram unificadas em um único registro, de modo que, atualmente, tais áreas são relativas a matrícula sucessora n. 20.149, com 99.58ha. Ademais, foi averbado nessa derradeira matrícula a imissão provisória na posse à parte expropriante - a Fazenda Pública do Estado de Minas Gerais -, em 169.838,50m<sup>2</sup> (AV-2-20149-25/10/2017). Esses mesmos termos a respeito da imissão provisória na posse também foram averbados na matrícula 3.929 (AV-21-3929-21/07/2014 – Protocolo: 4427 – 21/07/2014).

Às margens das matrículas 20.149 e 3.929 também foi averbado o Recibo de Inscrição no CAR, no qual foi assegurada uma área de 27,29ha para fins de Reserva Legal, que equivale a 20% da área das propriedades sem computar a fração relativa à desapropriação ocorrida. Da mesma forma, foi verificado pela equipe técnica, que na gleba 05 (matrícula 12.329), que faz divisa com a gleba 03 e 04, também foi declarada uma área de RL constituída com a vegetação nativa remanescente na matrícula do imóvel, de maneira que foi declarado no CAR uma área de RL com 9,60ha sobre o total da propriedade de 42,05ha – área total essa da qual foi descontada àquilo referente ao empreendimento.

Ressalta-se que, a área de RL declarada no CAR da matrícula 12.329 sobrepõe a Área de Preservação Permanente - APP existente naquele imóvel, muito embora ainda haja remanescente de vegetação nativa em área comum nessa propriedade. Contudo, considerando que tal fato não impede o prosseguimento do licenciamento (Lei 20.922/2013, art. 25, §2º, inciso III), esta questão será tratada pelo órgão ambiental competente quando da aprovação do CAR, nos termos da Resolução Conjunta SEMAD/IEF n. 3.132/2022, sobretudo, porque a área desapropriada será desafetada da matrícula de origem, sendo que o ônus da regularidade da área de Reserva Legal pertencerá ao expropriado, que ainda é proprietário do restante do imóvel não afetado pela imissão de posse e ao qual se vincula o CAR.

Noutro giro, em relação à gleba 04, de 49,20ha e sob matrícula n. 12.328 (registro anterior era o 12.327, cuja área remanescente é de 2,32ha), não se observa correlação direta ao empreendimento, especialmente, porque é informado pela Prefeitura que o aeroporto sequer afetará a área dessa gleba.

Em relação a gleba 05, sob matrícula 12.329, verifica-se que, apesar da mesma ter sido abarcada no Decreto Municipal de Utilidade Pública n. 147/2022, não



houve a sua menção na Ação de Desapropriação para fins de implantação do Aeródromo de Cláudio. Ou seja, essa propriedade não foi relacionada na petição inicial, muito embora o empreendimento se encontra instalado em parte desse imóvel, conforme consta na Planta Planimétrica alhures. O registro de origem da matrícula 12.329 é o de n. 12.327, Livro 02-RG. Por sua vez, em resposta ao item 06 do Ofício SEMAD/SUPRAM ASF – DRRA n. 333/2021 - documento SEI n. 37282861, o município de Cláudio alega que a matrícula 3.929 foi arrolada corretamente nos autos da ação judicial, diferente das matrículas 3.927, 3.928 e 3.687, que ali foram relacionadas de modo equivocado, haja vista que o aeroporto ali não está instalado. Outrossim, foi esclarecido pelo Município que a matrícula 12.329 ainda não tinha sido aberta à época do Decreto Estadual de desapropriação, razão da mesma não ter sido diretamente citada no processo judicial.

De todo modo, não obstante a matrícula 12.329 não ter sido mencionada dentre aquelas relacionadas na ação judicial de desapropriação, entende-se que esse ponto não repercute de forma prejudicial ao andamento do processo de licenciamento. Para tanto, destaca-se que a imissão de posse definitiva decorrente da desapropriação resulta em aquisição originária da propriedade em favor do Poder Público, consequentemente, não há de se falar em transmissão da propriedade. Em outras palavras, alfin da ação judicial será criada uma nova matrícula, originária, sem transcrições anteriores relativas aos imóveis que foram expropriados dos particulares. Assim, ainda que o empreendimento abarque somente duas matrículas (sendo que uma delas não foi relacionada inicialmente), é necessário se ater à área que, realmente, foi expropriada (169.838,50m<sup>2</sup> e 61.136,81m<sup>2</sup>), de modo a verificar a regularidade do CAR nas respectivas matrículas. Pondera-se, também, que a área expropriada foi objeto de perícia no curso do processo judicial, que teve como um de seus expedientes apurar a extensão da área e sua localização geográfica, fator que não se altera esteja em uma ou outra matrícula, e que foi ratificado pelo juízo quando da i. sentença.

Frisa-se, ainda, no que tange a matrícula que foi omitida na ação judicial, cabe avaliar que o proprietário é o mesmo das outras propriedades; de modo que a respectiva indenização pela desapropriação está diretamente correlacionada a área que será desafetada e não a matrícula propriamente dita. De toda sorte, no registro anterior da matrícula 12.329, qual seja, a matrícula 3.687, consta a averbação da existência do “campo de aviação” nesse imóvel, de acordo com o AV 07-3687 – protocolo 25863, de 29/04/2003.

Ademais, não se olvide que o próprio município firmou um Termo de Responsabilidade e Compromisso para fins de prosseguimento do licenciamento ambiental, pelo qual se comprometeu a não realizar quaisquer obras enquanto não promover a devida negociação/desapropriação ou aquisição do imóvel ou da parte compreendida pelo aeródromo (documento SEI n. 42880578).



Em outro turno, **no tocante a Área de Preservação Permanente - APP** foi verificada a existência de um barramento de curso d'água natural na parte leste da área ocupada pelo empreendimento (mat. 12.329 e 3.687), com superfície inferior a 1ha (um hectare), de modo que, num primeiro momento, se dispensaria a faixa de proteção ambiental, conforme as atuais disposições do art. 9º, §5º, da Lei n. 20.922/2013<sup>4</sup>.

“Entretanto, é importante constar que na época da concessão da Licença de Instalação, em 2009, tal reservatório de água era passível de delimitação de APP em uma faixa de 50 metros desde o seu nível mais alto, medido horizontalmente.” Outrossim, consta no Parecer Único do PA n. 01181/2009/001/2009 que a implementação do empreendimento não acarretaria em intervenção na aludida área restrita, no entanto, somente na análise deste processo de LOC é que se averiguou que tais intervenções, de fato, ocorreram.

Assim, foi verificado pela área técnica, mediante análise das imagens de satélite, “que houve a intervenção em APP, sem supressão de vegetação nativa (mensurado em aproximadamente 0,3 ha) no ano de 2010. Essa constatação também foi verificada *in loco* à época dos fatos, por equipe da SUPRAM-ASF, o que ensejou na lavratura de auto de infração administrativo. Naquela oportunidade, foi solicitada a apresentação de Projeto de Recuperação da Flora a ser executado na APP da lagoa em que ocorreu a degradação, consoante o ofício SUPRAM-ASF n. 078/2010. Em 25/03/2010, através do protocolo R033242/2010, tal projeto foi apresentado, entretanto, *a priori* não foi analisado à época. Desta forma, o documento foi avaliado no presente momento e indeferido, por: (1) considerando que atualmente tal lagoa/barramento não possui mais a faixa de porção de APP, não há como haver a execução do PTRF no local, (2) por não haver a quantificação de área intervinda e área equivalente a ser compensada, (3) por não ter sido estimado o número e as espécies que seriam plantadas efetivamente e (4) por não haver no cronograma executivo ações de monitoramento ao longo dos anos.

Por quanto, ainda que o art. 65, inciso VII, da Lei 20.922/2013<sup>5</sup> disponha sobre a dispensa de autorização do órgão ambiental acerca de intervenção sobre a cobertura vegetal para instalação de obras públicas que não impliquem em rendimento lenhoso; com o objetivo de cumprir a determinação imposta à época, é condicionada nesse parecer a apresentação de PTRF, acompanhado de ART, para a recomposição de APP (reconhecida pela Lei n. 20.922/2013), relativa a uma área

<sup>4</sup> Lei Estadual n. 20.922/2013: art. 9º, § 5º: Nas acumulações naturais ou artificiais de água com superfície inferior a 1ha (um hectare), fica dispensada a reserva da faixa de proteção prevista nos incisos II e III do caput, vedada nova supressão de áreas de vegetação nativa, salvo autorização pelo órgão ambiental competente integrante do Sistema Nacional do Meio Ambiente - Sisnama.

<sup>5</sup> Art. 65. Ficam dispensadas de autorização do órgão ambiental as seguintes intervenções sobre a cobertura vegetal:  
(...) VII - a instalação de obras públicas que não impliquem rendimento lenhoso;



de 0,3 ha, com previsão de plantio de mudas nativas da região, com cronograma de execução para o próximo período chuvoso.

Lado outro, foi verificado pela área técnica por meio de imagens de satélite que a instalação do empreendimento resultou em uma intervenção ambiental na matrícula 12.329, decorrente das ações de terraplanagem para implementação da pista. Na realidade, naquela época a autorização para intervenção ambiental foi emitida no âmbito do processo de LP+LI n. 00181/2009/001/2009 para uma área de 2,26ha, entretanto, no ano de 2010 essa intervenção superou a área que foi autorizada pelo Órgão ambiental em 0,76ha, de modo que esse fato chegou ao conhecimento da Supram-ASF somente por meio da análise do presente pedido de licença, ou seja, embora a ação irregular tenha se dado naquela data, é nesse momento que se tem a plena ciência sobre a mesma, razão de agora também se exigir as medidas de reparação.

Frisa-se que as intervenções foram promovidas pela Departamento Estadual de Obras Públicas, considerando que o Estado era responsável pelo empreendimento à época. Nesse diapasão, para o caso concreto devem ser observados os entendimentos da Advocacia Geral do Estado – AGE consolidados nos Pareceres Jurídicos n. 160 e 15.719/2016, além do novel Parecer n. 16.209/2020, no sentido de não se aplicar a multa pecuniária decorrente da infração administrativa constatada, visto que, no mesmo sujeito, se confundem o devedor e o credor, haja vista se tratarem de secretarias do mesmo ente federativo.

De toda sorte, as ações acessórias de mitigação e reparação que, provavelmente, também seriam determinadas via auto de infração, estão sendo condicionadas neste parecer para serem efetivadas pelo atual responsável do empreendimento (execução do PRAD/PTRF visando a recuperação), que mediante o presente processo administrativo, busca a regularização ambiental do aeroporto. Portanto, o passivo ambiental identificado está sendo equalizado neste licenciamento, como medida efetiva para garantir a viabilidade ambiental deste empreendimento, de modo que se atinge o objetivo finalístico da autuação.

Em relação ao uso de recurso hídrico, resta informar que a existência de um poço tubular profundo no qual o empreendimento realiza a captação de água subterrânea. Essa captação é objeto do processo administrativo n. 74564/2019, formalizado de forma vinculada ao licenciamento para fins de obtenção da respectiva Portaria de Outorga de Direitos de Uso do Recurso Hídrico. Fato é, que o processo de outorga é acessório ao licenciamento ambiental, pois destinado, justamente, a suprir a demanda hídrica do empreendimento, circunstância que atrelada a validade da pretensa Portaria de Outorga ao da licença ambiental, por força do art. 9º, §1º, da Portaria do Igam n. 48/2019. Ressalta-se que o Município de Cláudio foi autuado por captar água sem a devida outorga, haja vista que o fez durante a análise do processo administrativo alhures.



Foi avaliado pela equipe técnica que a quantidade de resíduos sólidos gerados no empreendimento é insignificante e detém natureza doméstica, logo, dispensado da apresentação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, considerando que o Município de Cláudio não está sujeito a sua elaboração por se tratar de resíduo não listado no art. 20, I, da Lei Federal n. 12.305/2010, que instituiu da Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Na instrução desse processo de licenciamento também foi requerida a apresentação do Plano de Manejo de Fauna em Aeródromo – PMFA, segundo exegese contida na Lei Federal n. 12.725/2012, na Resolução IBAMA n. 466/2015 e Resolução Conjunta IEF/SEMAD n. 2.749/2019.

O PMFA foi apresentado mediante documento n. 42880586, elaborado por responsáveis técnicos devidamente cadastrados no Conselho Regional de Biologia – CRBio, conforme ART's anexadas nesse estudo. Bem ainda, foram apresentados os respectivos certificados de regularidade no CTF/AIDA. O Requerente também efetuou o pagamento da respectiva taxa de expediente, nos termos da Lei n. 22.796, de 28 de dezembro de 2017.

Todavia, para emissão da respectiva autorização do Órgão ambiental resta pendente a carta de aceite emitida por instituição científica que receberá o(s) espécime(s) que, eventualmente, vierem a óbito em decorrência da atividade do empreendimento licenciando. Para tanto, a Prefeitura Municipal de Cláudio informou nos autos, mediante Ofício de n. 64/2022 (documento n. 45327988), que solicitou a emissão da carta de aceite ao Centro de Coleções Taxonômicos do Instituto de Ciências Biológicas – ICB pertencente à Universidade Federal de Minas Gerais – UFMG (documento n. 45327990), entretanto, até o encerramento deste expediente o Município ainda não tinha obtido tal manifestação.

Em vista disso, para fins de concessão da licença ambiental é condicionado neste parecer a entrega do aludido documento para respectiva emissão da autorização do Plano de Manejo e suas etapas de execução pelo Órgão ambiental.

Por derradeiro, em consulta ao Sistema de Controle de Autos de Infração – CAP, foi identificada a existência de duas autuações administrativas aplicadas em desfavor do Município de Cláudio, quais sejam, o auto de infração n. 281870/2021 (código 309, classificada como gravíssima) e 90064/2020 (código 304, classificada como grave), de lavra do IEF. Conforme consta no Relatório de Auto de Infração gerado pelo sistema CAP em 27/04/2022, juntado nos autos por meio do documento n. 45639164, bem ainda disponibilizado no Portal da Transparência da SEMAD ([http://transparencia.meioambiente.mg.gov.br/AI/buscaCPFCNPJ.php?num\\_cnpfcnpj=18.308.775%2F0001-94](http://transparencia.meioambiente.mg.gov.br/AI/buscaCPFCNPJ.php?num_cnpfcnpj=18.308.775%2F0001-94)), as multas simples resultantes das citadas autuações foram devidamente quitadas pelo infrator, circunstância essa que torna as



penalidades definitivas, nos termos do art. 65, parágrafo único, do Decreto Estadual n. 47.383/2018, *in verbis*:

Art. 65 – As penalidades aplicadas no auto de infração tornar-se-ão definitivas no primeiro dia útil após o transcurso do prazo previsto no *caput* do art. 58, contados da cientificação da lavratura do auto de infração, quando:

I – não for apresentada defesa;

II – a defesa apresentada não for conhecida, em razão da ocorrência de alguma das hipóteses do art. 60;

**Parágrafo único – O pedido de pagamento ou parcelamento implicará na definitividade das penalidades aplicadas, na data da solicitação ou requerimento.** (Destacou-se)

Dessa forma, constata-se que houve a definitividade de infrações administrativas de natureza grava e gravíssima competida pelo empreendimento nos últimos cinco anos que antecedem a emissão da licença, o que, em um primeiro momento, ensejaria na redução de prazo da validade da LAC1(LOC), de acordo com o disposto no art. 32, §4º, do Decreto Estadual alhures:

Art. 32 – A atividade ou o empreendimento em instalação ou em operação sem a devida licença ambiental deverá regularizar-se por meio do licenciamento ambiental em caráter corretivo, mediante comprovação da viabilidade ambiental, que dependerá da análise dos documentos, projetos e estudos exigíveis para a obtenção das licenças anteriores.

(...)

§ 4º – A licença ambiental corretiva terá seu prazo de validade reduzido em dois anos a cada infração administrativa de natureza grave ou gravíssima cometida pelo empreendimento ou atividade, desde que a respectiva penalidade tenha se tornado definitiva nos cinco anos anteriores à data da concessão da licença. ([Parágrafo acrescido pelo Decreto nº 47.837, de 09 de janeiro de 2020](#))

Contudo, não se pode olvidar que o objeto do presente licenciamento é a regularização de uma infraestrutura de transporte, enquadrada no código **E-01-09-0 do Anexo Único da DN Copam n. 217/2017 e, diante da especificidade dessa atividade, a mesma norma prevê que a mesma é dispensada do processo de renovação da licença ambiental.<sup>6</sup>**

Nesse contexto, como essa tipologia não enseja em revalidação de licença de operação, verifica-se que a eventual redução de validade da licença ambiental traria, de fato, um efeito reverso no caso concreto, pois este não se alinha com a

<sup>6</sup> Art. 12 – Ficam dispensadas do processo de renovação de licença de operação as seguintes atividades constantes nas Listagens do Anexo Único desta Deliberação Normativa:  
I - E-01 Infraestrutura de transporte;  
(...)



interpretação sistemática e finalística do dispositivo de redução de prazos, que deve ser lastreada em uma hermenêutica constitucional de direito fundamental de Meio Ambiente ecologicamente equilibrado que deve ser assegurado por um licenciamento ambiental efetivo. Por essa razão, defende-se a manutenção do prazo de 10(dez) anos na hipótese de concessão da licença ambiental, conforme fundamentação jurídico constitucionalizada e baseada ainda no Decreto Estadual n. 47.383/2018 e da Resolução CONAMA n. 237/1997.

Ante o exposto, sob a ótica do princípio da legalidade em que pautam os atos da Administração Pública, sugere o deferimento do pedido da Licença Ambiental Concomitante – LAC1, para a fase de operação em caráter corretivo (LOC).

## 8. Conclusão

A equipe interdisciplinar da Supram Alto São Francisco sugere o deferimento desta Licença Ambiental Concomitante- LAC na fase de Licença de Operação em caráter corretivo, para o empreendimento Prefeitura Municipal de Cláudio / Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino para a atividade de “Aeroportos” no município de Cláudio/MG, pelo prazo de 10 anos, vinculada ao cumprimento das condicionantes e programas propostos.

Oportuno advertir ao empreendedor que o descumprimento de todas ou quaisquer condicionantes previstas ao final deste parecer único (Anexo I) e qualquer alteração, modificação e ampliação sem a devida e prévia comunicação a Supram Alto São Francisco, tornam o empreendimento em questão passível de autuação.

Cabe esclarecer que a Superintendência Regional de Meio Ambiente do Alto São Francisco, não possui responsabilidade técnica e jurídica sobre os estudos ambientais apresentados nesta licença, sendo a elaboração, instalação e operação, assim como a comprovação quanto a eficiência destes de inteira responsabilidade da(s) empresa(s) responsável(is) e/ou seu(s) responsável(is) técnico(s).

*Ressalta-se que a Licença Ambiental em apreço não dispensa nem substitui a obtenção, pelo requerente, de outras licenças legalmente exigíveis. Opina-se que a observação acima conste do certificado de licenciamento a ser emitido.*

## 12. Anexos



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS  
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável  
Subsecretaria de Gestão e Regularização Ambiental Integrada  
Superintendência Regional de Meio Ambiente do Alto São Francisco

0188483/2022  
27/04/2022  
Pág. 38 de 47

**Anexo I.** Condicionantes para Licença Ambiental Concomitante - LAC do Município de Cláudio / Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino.

**Anexo II.** Programa de Automonitoramento da Licença Ambiental Concomitante - LAC da Prefeitura Municipal de Cláudio / Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino.

**Anexo III.** Relatório Fotográfico.



**ANEXO I**  
**Condicionantes para Licença Ambiental Concomitante - LAC**  
**Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino**

**Empreendedor:** Município de Cláudio.

**Empreendimento:** Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino

**CNPJ:** 18.308.775/0001-94

**Município:** Cláudio

**Atividade:** Aeroportos

**Código DN 217/17:** E-01-09-0;

**Processo:** 01181/2009/004/2019

**Validade:** 10 anos

Item	Descrição da Condicionante	Prazo*
01	Executar o Programa de Automonitoramento, conforme definido no Anexo II.	Durante a vigência de Licença
02	No caso do aeródromo de Cláudio iniciar as operações de voos noturnos, deverá apresentar homologação da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC autorizando tais voos.	10 (dez) dias após iniciada atividade dos voos noturnos.
03	Apresentar protocolo da revisão do Plano de Zoneamento de Ruído – PBZR que deverá ser apresentado na ANAC, no caso de a movimentação anual ultrapassar de 400 aeronaves, conforme determina a Resolução nº 609/2021.	10 (dez) dias após o protocolo realizado na ANAC
04	Nos termos da Instrução de Serviço nº 05/2019 Sisema, apresentar à Feam/Gesar o Plano de Monitoramento da Qualidade do Ar – PMQAR –, protocolando nos autos do processo de licenciamento ambiental documento comprobatório da formalização, que deverá conter os seguintes itens: a) inventário das fontes atmosféricas do empreendimento; b) modelagem atmosférica (com o modelo AERMOD) e descrição do resultado com avaliação da qualidade do ar da área de influência do empreendimento; Para elaboração do PMQAR deverão ser seguidas as diretrizes da Nota Técnica Gesar vigente, referente às “Orientações Técnicas para a elaboração de um Estudo de Dispersão Atmosférica”, disponibilizada no sítio eletrônico da FEAM: <a href="http://www.feam.br/noticias/1/1332-emissao-fontes-">http://www.feam.br/noticias/1/1332-emissao-fontes-</a>	90 (noventa) dias



	fixas.	
05	Realizar monitoramento de qualidade do ar, se necessário, conforme estipulado pela Feam/Gesar na conclusão da análise do PMQAR.	Conforme estipulado pela Feam/GESAR
06	Executar o Programa de Manejo de Fauna em Aeroporto - PMFA, apresentando relatório técnico anualmente no mês de dezembro, com ART do responsável técnico no qual comprove a execução das atividades propostas.  OBS: o início das ações do PMFA deverão ser a partir da publicação da licença ambiental	Durante a vigência da Licença
07	Apresentar PTRF, para aprovação da SUPRAM-ASF, prevendo a recomposição de APP (reconhecida pela Lei 20922/2013), relativa a uma área de 0,3 ha, com previsão de plantio de mudas nativas da região, com cronograma de execução para o próximo período chuvoso, prevendo tratos culturais das mudas plantadas (coroamento, controle de formigas e reposição de mudas mortas) até que estas atinjam um porte mínimo de 2 metros. O PTRF deverá ser acompanhado de planta topográfica georreferenciada, com especificação de DATUM, data, norte geográfico, escala, com a delimitação de onde ocorrerá o plantio (com área designada em legenda), assinatura do proprietário, carta de anuênciia se isto for ocorrer em área de terceiros, etc., em formato PDF e KML. Apresentar ART do estudo e da planta topográfica.	60 (sessenta) dias
08	Após a aprovação da SUPRAM-ASF referente ao PTRF prevendo a recomposição de APP, providenciar assinatura do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental - TCCA (a ser disponibilizado pela SUPRAM-ASF após aprovação do PTRF) com fins de Recuperação de Áreas de Preservação Permanente – APP, bem como seu registro em Cartório de Títulos e Documentos.  Uma cópia do TCCA, devidamente assinado e registrado no Cartório, deve ser encaminhada a	Apresentar a cópia do TCCA, devidamente assinado e registrado, em até 60 (sessenta) dias, a contar da disponibilização do documento no SEI.



	Supram-ASF.	
09	Comprovar o cumprimento integral das cláusulas constantes no TCCA referente à recuperação de APP.	Anualmente, todo mês de março, durante toda a vigência da licença.
10	Apresentar de PRAD/PTRF visando a recuperação da área de supressão de vegetação nativa sem autorização do órgão ambiental (0,56 ha – delimitação em amarelo na Figura 05 deste PU).  Alternativamente, poderá proceder com a formalização do processo administrativo de intervenção ambiental solicitando a regularização da supressão de vegetação nativa, junto à SUPRAM-ASF, independente do responsável que realizou a intervenção, considerando se tratar de um passivo ambiental a ser regularizado no âmbito do processo de licenciamento corretivo.	Apresentar o PRAD/PTRF <b>ou</b> o comprovante de formalização de processo de regularização ambiental junto à SUPRAM-ASF em 60 dias.
11	Caso se opte pela recuperação da área de supressão de vegetação nativa sem autorização do órgão ambiental (0,56 ha – delimitação em amarelo na Figura 05 deste PU), e após a aprovação do PRAD/PTRF pela SUPRAM-ASF, apresentar relatório descritivo (contendo mensuração de mudas, nomes científicos, avaliação cobertura solo, ações executadas, etc.) e fotográfico georreferenciado, que demonstre a recuperação da área. Apresentar ART.	Anualmente, todo mês de março, durante toda a vigência da licença.
12	Apresentar de estudo, acompanhado de ART, que utilize dados secundários de inventário realizado na região (inventário florestal de Minas Gerais, por exemplo), <b>ou</b> a realização de levantamento florístico (estatisticamente aceitável), também com ART, no entorno do empreendimento, em área de vegetação nativa (cerradão), de forma que seja estimado a ocorrência das espécies <i>Caryocar brasiliense</i> , <i>Handroanthus serratifolius</i> e <i>Handroanthus ochraceus</i> por hectare.	60 (sessenta) dias



13	<p>Estimar a supressão dos indivíduos das espécies designadas na condicionante anterior para a área total de intervenção, qual seja, 3,02 hectares, e apresentar proposta de compensação, via PTRF, devendo ser previsto o plantio de dez indivíduos de pequi e cinco de ipê-amarelo, para cada exemplar dessas espécies estimadas que foram suprimidas. O PTRF a ser apresentado deve possuir proposta de plantio dessas espécies preferencialmente na área de abrangência do empreendimento. Caso não haja área suficiente para execução da compensação, o plantio deve ser efetuado na mesma sub-bacia hidrográfica em que se localiza o empreendimento, em sistema de enriquecimento florestal ou de recuperação de áreas antropizadas, incluindo áreas de reserva legal e preservação permanente, ou como recuperação de áreas no interior de unidades de conservação de domínio público, conforme critérios definidos pelo órgão ambiental estadual competente.</p> <p>O PTRF deverá ser acompanhado de planta topográfica georreferenciada, com especificação de DATUM, data, norte geográfico, escala, com a delimitação de onde ocorrerá o plantio (com área designada em legenda), carta de anuência se isto for ocorrer em área de terceiros, etc., em formato PDF e KML. Apresentar ART do estudo e da planta topográfica.</p> <p>O cronograma de execução deverá ser previsto para o próximo período chuvoso, prevendo tratos culturais das mudas plantadas (coroamento, controle de formigas e reposição de mudas mortas) pelo prazo mínimo de cinco anos.</p>	60 (sessenta) dias
14	<p>Após a aprovação da SUPRAM-ASF referente ao PTRF referente à compensação por supressão de indivíduos de pequi e ipê-amarelo, apresentar relatório descritivo (contendo mensuração de mudas, nomes científicos, avaliação cobertura solo, ações executadas, etc.) e fotográfico georreferenciado, que demonstre a recuperação da área. Apresentar ART.</p>	Anualmente, todo mês de março, durante toda a vigência da licença.



15	Solicitar a renovação do PMFA e da Autorização Para Manejo de Fauna Silvestre em Aeroportos. Caso haja alterações nas metas ou ações de manejo de fauna no PMFA indicadas nos Relatórios de Monitoramento, o PMFA deverá ser reavaliado/atualizado.	120 (cento e vinte dias) antes da data de expiração do prazo de validade da autorização de Manejo.
----	---	--

\* Salvo especificações, os prazos são contados a partir da data de publicação da Licença na Imprensa Oficial do Estado.

Obs. Eventuais pedidos de alteração nos prazos de cumprimento das condicionantes estabelecidas nos anexos deste parecer poderão ser resolvidos junto à própria Supram, mediante análise técnica, desde que não altere o seu mérito/conteúdo.



## ANEXO II

### Programa de Automonitoramento da Licença Ambiental Concomitante – LAC

**Empreendedor:** Município de Cláudio.  
**Empreendimento:** Aeroporto Deputado Oswaldo Tolentino  
**CNPJ:** 18.308.775/0001-94  
**Município:** Cláudio  
**Atividade:** Aeroportos  
**Código DN 217/17:** E-01-09-0;  
**Processo:** 01181/2009/004/2019  
**Validade:** 10 anos

#### 1. Ruídos:

Local de amostragem	Parâmetros	Frequência de análise
Em pontos localizados nos limites da área do empreendimento incluindo próxima as curvas de ruído.	dB (A)	<u>Anualmente</u>

**Relatórios:** Enviar a Supram – ASF, anualmente, até o dia 10 do mês subsequente, os resultados das medições efetuadas; neste deverá conter a identificação, registro profissional e assinatura do responsável técnico pelas amostragens.

As amostragens deverão verificar o atendimento às condições da Lei Estadual nº 10.100/1990 e Resolução CONAMA nº 01/1990.

Ainda, orienta-se a observância às seguintes normativas: a ABNT NBR 10151/2000 - versão corrigida:2003 (Acústica - Avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade - Procedimento); ABNT NBR 10152/1987 - versão corrigida:1992 (Níveis de ruído para conforto acústico - Procedimento); ABNT NBR 11415:1990 (Ruído Aeronáutico); ABNT NBR 13368:1995 (Ruído gerado por aeronaves - Monitoração - Método de ensaio); ABNT NBR 12859:1993 - versão corrigida:1993 (Avaliação do impacto sonoro gerado por operações aeronáuticas - Procedimento); além da Portaria nº 13/GM5, de 05 de janeiro de 1994.

O relatório deverá ser de laboratórios em conformidade com a DN COPAM nº 167/2011 e deve conter a identificação, registro profissional e a assinatura do responsável técnico pelas análises, acompanhado da respectiva anotação de responsabilidade técnica – ART.



## 2) Resíduos sólidos e rejeitos

### 1. Resíduos sólidos e rejeitos abrangidos pelo Sistema MTR-MG

Apresentar, semestralmente, a Declaração de Movimentação de Resíduo – DMR, emitida via Sistema MTR-MG, referente às operações realizadas com resíduos sólidos e rejeitos gerados pelo empreendimento durante aquele semestre, conforme determinações e prazos previstos na Deliberação Normativa Copam 232/2019.

Prazo: seguir os prazos dispostos na Deliberação Normativa Copam nº 232/2019.

### 2. Resíduos sólidos e rejeitos não abrangidos pelo Sistema MTR-MG

Apresentar, semestralmente, relatório de controle e destinação dos resíduos sólidos gerados conforme quadro a seguir ou, alternativamente, a DMR, emitida via Sistema MTR-MG.

Prazo: seguir os prazos dispostos na DN Copam 232/2019.

RESÍDUO				TRANSPORTADOR		DESTINAÇÃO FINAL			QUANTITATIVO TOTAL DO SEMESTRE (tonelada/semestre)			OBS.
Denominação e código da lista IN IBAMA 13/2012	Origem	Classe	Taxa de geração (kg/mês)	Razão social	Endereço completo	Tecnologia (*)	Destinador / Empresa responsável		Quantidade Destinada	Quantidade Gerada	Quantidade Armazenada	

(\*)1- Reutilização

6 - Co-processamento

2 – Reciclagem

7 - Aplicação no solo

3 - Aterro sanitário

8 - Armazenamento temporário (informar quantidade armazenada)

4 - Aterro industrial

9 - Outras (especificar)

5 - Incineração

### 2.1 Observações

O programa de automonitoramento dos resíduos sólidos e rejeitos não abrangidos pelo Sistema MTR-MG, que são aqueles elencados no art. 2º da DN 232/2019, deverá ser



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS  
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável  
Subsecretaria de Gestão e Regularização Ambiental Integrada  
Superintendência Regional de Meio Ambiente do Alto São Francisco

0188483/2022  
27/04/2022  
Pág. 46 de 47

apresentado, semestralmente, em apenas uma das formas supracitadas, a fim de não gerar  
duplicidade de documentos.



### ANEXO III

#### Relatório Fotográfico



Foto 01. Parte da Pista de pouso e decolagem



Foto 02. Parte da Pista de pouso e decolagem



Foto 03. Sinalização da pista de pouso e decolagem



Foto 04. Sistema de Tratamento Efluentes Sanitários



Foto 05. Parte da Pista de Taxi



Foto 06. Terminal de passageiros