	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 Regularização Ambiental do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba	1164005/2015 28/12/2015 Pág. 1 de 39

PARECER ÚNICO Nº 1164005/2015 (SIAM)		
INDEXADO AO PROCESSO: Licenciamento Ambiental	PA COPAM: 1524/2002/002/2013	SITUAÇÃO: Sugestão pelo Deferimento
FASE DO LICENCIAMENTO: Revalidação da Licença de Operação		VALIDADE DA LICENÇA: 04 anos

PROCESSOS VINCULADOS CONCLUÍDOS:	PROCESSO:	SITUAÇÃO:

EMPREENDEDOR: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	CNPJ: 00.352.294/0038-02
EMPREENDIMENTO: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO (Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato)	CNPJ: 00.352.294/0038-02
MUNICÍPIO: Uberlândia/MG	ZONA: Urbana
COORDENADAS GEOGRÁFICAS (DATUM): SAD 69 LAT/Y: 18° 53' 01" S LONG/X: 48° 13' 31" O	
LOCALIZADO EM UNIDADE DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> INTEGRAL <input type="checkbox"/> ZONA DE AMORTECIMENTO <input type="checkbox"/> USO SUSTENTÁVEL <input checked="" type="checkbox"/> NÃO	
BACIA FEDERAL: Rio Paranaíba BACIA ESTADUAL: Rio Araguaari UPGRH: PN2 SUB-BACIA: Córrego Perpétua	
CÓDIGO: E-01-09-0	ATIVIDADE OBJETO DO LICENCIAMENTO (DN COPAM 74/04): Aeroportos CLASSE: 06
CONSULTORIA/ RESPONSÁVEL TÉCNICO: Luciano Santos e Oliveira Thiago Bressani Ribeiro	REGISTRO: CREA/MG - 98.550/D CREA/MG - 163.720/SP
RELATÓRIO DE VISTORIA: 00303/2014	DATA: 02/12/2014
AUTO DE FISCALIZAÇÃO: 96747/2016	DATA: 01/02/2016

EQUIPE INTERDISCIPLINAR	MATRÍCULA	ASSINATURA
Naiara Cristina Azevedo Vinaud - Gestora Ambiental	1.349.703-7	
Adryana Machado Guimarães - Gestora Ambiental	1.364.415-8	
Érica Maria da Silva - Gestora Ambiental	1.254.722-0	
João Victor Venturini da Silva - Gestor Ambiental	1.301.513-6	
Ricardo Rosamília Bello - Analista Ambiental	1.147.181-0	
Kamila Alves Borges - Analista Ambiental de Formação Jurídica	1.151.726-5	
De acordo: Dayane Aparecida Pereira de Paula - Diretora de Controle Processual	1.217.642-6	
De acordo: José Roberto Venturi - Diretor Regional de Apoio Técnico	1.198.078-6	



1. Introdução

O parecer em questão tem por objetivo subsidiar a análise da Unidade Regional Colegiada do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba (URC - TMAP) do Conselho Estadual de Política Ambiental - COPAM, quanto ao pedido de revalidação de licença de operação (RevLO) do empreendimento **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO (Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato)**, para a atividade de infraestrutura de transporte **Aeroportos**; processo nº 1524/2002/002/2013.

O presente requerimento de licença foi manifestado no Formulário de Caracterização do Empreendimento protocolado (*R425079/2013*), o qual contempla a atividade supracitada, sob código E-01-09-0, sendo classificada como classe 06, de grande porte e grande potencial poluidor/degradador geral, conforme a Deliberação Normativa nº 74, de 09 de setembro de 2004, a qual estabelece critérios para classificação, segundo o porte e potencial poluidor, de empreendimentos e atividades modificadoras do meio ambiente passíveis de autorização ou de licenciamento ambiental no nível estadual. Foi gerado o Formulário de Orientação Básica Integrado de nº 1741245/2013, que indicou a documentação (projetos e/ou estudos ambientais) necessária para a formalização do processo de licenciamento.

Em 18/11/2013, o empreendedor formalizou, em Belo Horizonte, na Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana (SUPRAM - CM), o processo referente à Revalidação de Licença de Operação, conforme atesta o recibo de entrega de documentos nº 2066738/2013. As informações, levantamentos, estudos e dados referentes à avaliação do desempenho dos sistemas de controle e dos compromissos ambientais porventura assumidos, da implementação de medidas mitigadoras dos impactos ambientais e ainda, a análise do progresso do gerenciamento ambiental do empreendimento, se encontram no Relatório de Avaliação de Desempenho Ambiental do Sistema de Controle e demais Medidas Mitigadoras (Rada) apresentado.

Em 14/05/2014, se realizou a primeira vistoria técnica (*relatório de vistoria 303/2014*) para subsidiar a análise do processo, com o objetivo de avaliar o desempenho ambiental do empreendimento, averiguar o conjunto de técnicas e/ou procedimentos implementados capazes de minimizar e/ou evitar os impactos ambientais negativos, bem como verificar algum passivo ambiental não conhecido ou não declarado por ocasião das demais modalidades do licenciamento ambiental. Para atestar o cumprimento das condicionantes anteriormente estabelecidas, foi realizada nova vistoria técnica em 29/01/2016 (Auto de Fiscalização nº 96747/2016).

Ao consultar os processos que precederam o requerimento em questão, verificou-se que o empreendimento possui um certificado de Licença de Operação Corretiva nº 013, emitido por ocasião

da 63ª Reunião Ordinária da Unidade Regional Colegiada do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, realizada em 10/02/2010.

Em função da formalização do processo ter ocorrido 85 (oitenta e cinco) dias antes de seu vencimento - 10/02/2014, o empreendimento não foi beneficiado com a revalidação automática, conforme determinado no artigo 2º da Deliberação Normativa COPAM nº 193, de 27 de fevereiro de 2014, que altera o artigo 7º da Deliberação Normativa COPAM nº 17 de 17 de dezembro de 1996. Nesse sentido, após decorrido o prazo de vencimento da licença, foi lavrado o Auto de Infração nº 023581/2016, conforme o disposto no Anexo I, código 106 do Decreto Estadual nº 44.844, de 25 de junho de 2008, a saber: *Instalar, construir, testar, operar ou ampliar atividade efetiva ou potencialmente poluidora ou degradadora do meio ambiente sem as licenças de instalação ou de operação, desde que não amparado por termo de ajustamento de conduta com o órgão ou entidade ambiental competente, se não constatada a existência de poluição ou degradação ambiental*; Classificação: Grave; Pena: - multa simples; - ou multa simples e suspensão de atividades no caso de empreendimento ou atividade em operação ou em instalação.

Em 2012 (*ofício CF nº 632/SBUL(UMN)/2012*), a Infraero solicitou autorização para ampliar o pátio de manobras do aeroporto de Uberlândia em caráter emergencial, a qual foi deferida pela SUPRAM - TMAP (*OF/SUPRAM - TMAP/DAT e DCP nº 2082/2012*), considerando que a ampliação se realizaria em obra única, devido à normatização técnica de segurança aeroportuária, atendendo aos requisitos inerentes à instalação do equipamento de aproximação de precisão ILS, visando aumentar os requisitos de segurança. Ressalta-se que a ampliação em questão representa 0,76 % da área total já regularizada e que as futuras ampliações, levando em consideração o porte e o potencial poluidor do empreendimento e sendo o mesmo enquadrado em classe 6 pela DN 74/2004, deverão ser contempladas nos devidos estudos e relatórios de impacto ambiental. O empreendimento possui ainda declaração de dispensa de licenciamento e de autorização ambiental para funcionamento para a estruturação de módulos operacionais de embarque e desembarque, emitida em 27/08/2014 (*declaração nº 0862299/2014*).

Com o objetivo de dar continuidade à análise do processo de licenciamento do empreendimento foram solicitadas, em 04/06/2014 por meio do OF/SUPRAM - TMAP/DAT nº 1419/2014 (*protocolo nº 0948340/2015*), informações complementares. O empreendedor solicitou prorrogação de prazo para a apresentação de uma das informações requeridas, por meio do *Ofício nº 367/SBUL/2014*; o pedido foi deferido, conforme *OF/SUPRAM - TMAP/DAT nº 3671/2014*. As demais informações foram tempestivamente protocoladas.

A empresa responsável pela elaboração do Rada é a Verde Mata Engenharia Ambiental Ltda. (CNPJ: 10.339.958/0001-65), sob coordenação do engenheiro ambiental Luciano Santos e Oliveira (CREA/MG - 98.550/D; ART: 14201300000001292511), o qual faz parte da equipe técnica juntamente com o engenheiro ambiental Thiago Bressani Ribeiro (CREA/MG - 163.720/SP; ART:

14201300000001272399). Ainda, a responsável técnica e pela área ambiental do empreendimento é a coordenadora de meio ambiente (BHME) Tatiana Gontijo de Loreto (engenheira ambiental: CREA/PE - 035443/D) e ainda a bióloga Alice Maria Guimarães Fernandes Vilhena (CRBio 57713/04D) e o engenheiro ambiental Rafael S. S. P. de Almeida (CREA/MG - 113027/D).

Destarte, o presente parecer técnico foi elaborado com base nos dados levantados durante o licenciamento, através do Relatório de Avaliação de Desempenho Ambiental apresentado pelo empreendedor, na vistoria técnica realizada, nas reuniões realizadas com a consultoria responsável, bem como nas informações complementares solicitadas e naquelas disponíveis no SIAM. E tem por objetivo analisar o desempenho ambiental do empreendimento **Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato**, com vistas a dar subsídios técnicos ao COPAM, na tomada de decisão e posterior deliberação quanto à emissão ou não de revalidação de Licença de Operação (RevLO).

2. Caracterização do Empreendimento

Em 07 de junho de 2001, foi sancionada a lei nº 10.234, que denominou "Aeroporto de Uberlândia – Ten. Cel. Aviador César Bombonato" o aeroporto localizado na cidade de Uberlândia, estado de Minas Gerais. O aeroporto, operado pela primeira vez em 10 de maio de 1935, é de propriedade da União (*uso público*) e se encontra sob administração da Infraero (Uberlândia - SBUL), de acordo com a Portaria de Transferência nº 090 - GM5, de 17 de janeiro de 1980, e jurisdicionado à Superintendência Regional do Sudeste – SRSE; tipo de tráfego: doméstico regular e não regular e aviação geral e tipo de operação: operação visual (VFR) e por instrumentos (IFR de não precisão = VOR e IFR de precisão = ILS). A Portaria nº 465/SIA (Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária), de 26 de fevereiro de 2014, alterou e renovou a inscrição do aeródromo público Tenente Coronel Aviador César Bombonato – Uberlândia/MG (SBUL) no cadastro de aeródromos pelo prazo de 10 anos (*Publicado no Diário Oficial da União de 27 de fevereiro de 2014, Seção 1, página 7*).

O empreendimento Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato (código OACI: SBUL) está localizado na Praça José Alves dos Santos, s/n, bairro: Aeroporto, zona urbana do município de Uberlândia/MG, tendo como ponto central as coordenadas geográficas: 18° 53' 01" S e 48° 13' 31" O (*Figura 01*), encontrando-se em uma altitude de aproximadamente 943 metros. Se encontra em um terreno com área total de 2.173.000,00 m², sendo que 114.226,38 m² correspondem à área construída, considerada aqui a área útil atual. Possui certificado de regularidade válido (Registro nº 5220762), certificando que o empreendimento está em conformidade com as



obrigações cadastrais e de prestação de informações ambientais sobre as atividades desenvolvidas sob controle e fiscalização do Ibama, por meio do CTF/APP.

É importante salientar que os aeroportos públicos administrados pela Infraero são dispensados do alvará municipal de funcionamento, bem como de declaração ambiental, conforme determina a Lei nº 7.565 de 19 de dezembro de 1986, que dispõe sobre o Código Brasileiro de Aeronáutica e em seu artigo 42 indica que: *“À utilização de áreas aeroportuárias não se aplica a legislação sobre locações urbanas.”* Segundo a Infraero, a competência para estabelecer normas técnicas e fiscalizar as atividades de construção, reforma e ampliação de aeroportos encontra-se distribuída entre a Secretaria de Aviação Civil da Presidência da República (SAC-PR), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o Comando da Aeronáutica (Comaer) e a Comissão Nacional de Autoridades Aeroportuárias (Conaero), nos termos da Constituição Federal, do Código Brasileiro de Aeronáutica e da legislação para o setor.

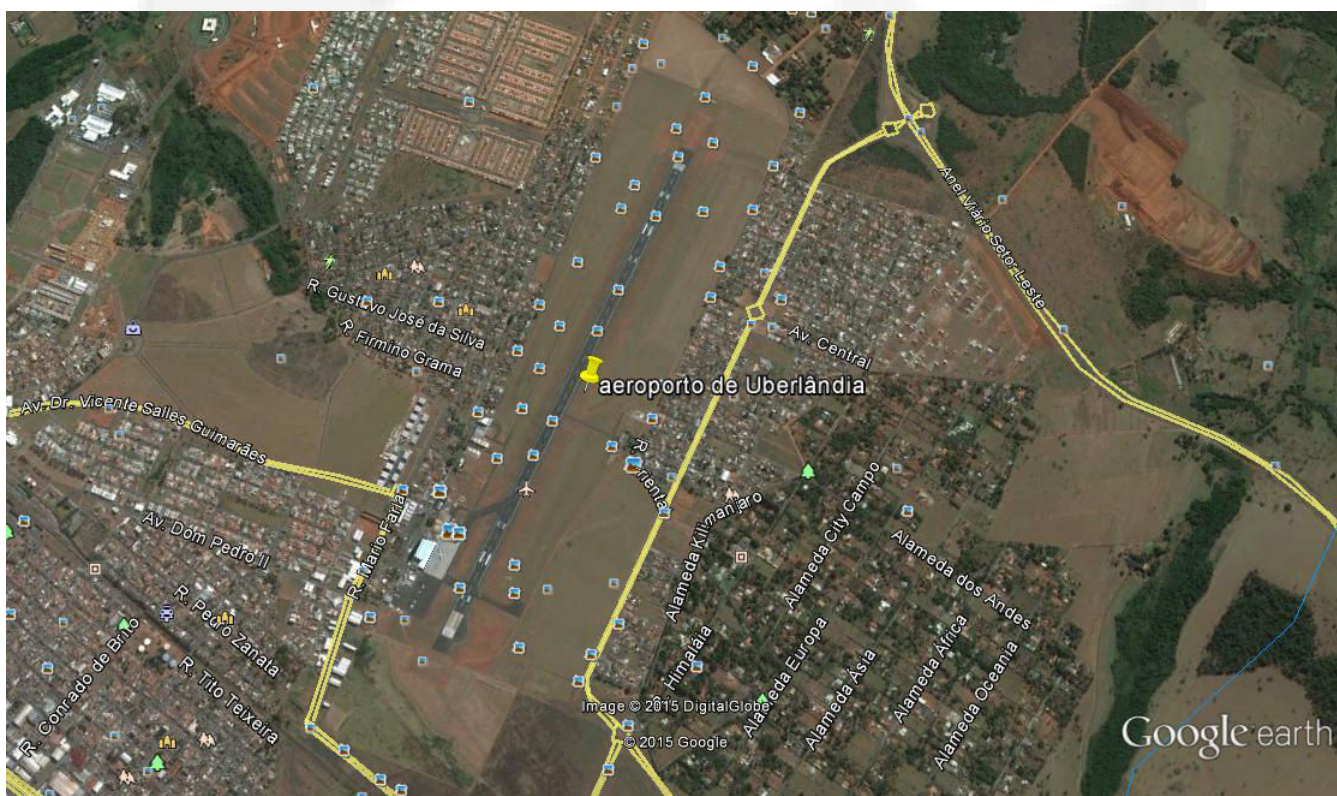


Figura 01: Localização do empreendimento “Aeroporto de Uberlândia”.

Fonte: Google Earth; outubro de 2015.

A atividade principal do aeroporto é o transporte de passageiros e carga por via aérea. Para que exista a operação segura do mesmo, algumas unidades de apoio são necessárias, tais como SESCINC - Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio, Torre de Comando, TPS - Terminal de Passageiros, Sistema de Pistas, hangares, posto de abastecimento de aeronaves e administração.

No que se refere à infraestrutura, o aeroporto de Uberlândia é composto por sítio aeroportuário, pátio das aeronaves, pista, estacionamento pago, estacionamento gratuito, estacionamento de aeronaves, terminal de passageiros (*saguão principal, salas de embarque e desembarque de passageiros, praça de alimentação, quiosques e terminais das companhias aéreas*), administração, manutenção e torre de controle, condomínios de hangares, parque de abastecimento de aeronaves, aeroclube e uma estação meteorológica.

O pátio das aeronaves, parte da área operacional do aeroporto, destinada a abrigar aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, carga e/ou mala postal, reabastecimento de combustível, estacionamento ou manutenção, engloba uma área de 14.633,85 m². Contíguo ao pátio da aviação regular existe um pátio de aeronaves de aviação geral, em pavimento asfáltico, em uma área de 19.978 m². A pista tem dimensões de 2.100 metros de comprimento por 45 metros de largura; as área de segurança de fim de pista (RESA), localizadas junto às cabeceiras 04 e 22 possuem as seguintes dimensões: 90 m x 90 m.

O terminal de passageiros possui uma capacidade anual de processamento de passageiros de 2,4 milhões pax/ano, dentro de uma área atual de 4.733,00 m². O estacionamento possui capacidade para 200 carros. O pátio de estacionamento de aeronaves de aviação regular possui 05 posições para aeronaves classe "C", sendo a aeronave crítica: B738 e o pátio de estacionamento de aeronaves da aviação geral possui 09 posições para aeronaves classe "A"; capacidade de processamento de aeronaves: 16 movimentos/hora e número médio de aeronaves processadas: 3,3 movimentos/hora. Pode-se dividir o aeroporto em três grandes grupos de áreas, segundo suas afinidades funcionais:

I. Área de manobras – é parte formada pelo sistema de pistas de pouso/ decolagem e rolamento das aeronaves, compreendendo também a faixa de pista e as rampas de aproximação/ decolagem e de transição, até a projeção horizontal do ponto em que essas rampas atinjam cinco metros de altura;

II. Área terminal – compreende os sistemas de terminal de passageiros e de carga, com os respectivos pátios, bem como o Parque de Abastecimento de Aeronaves (PAA) a Seção de Combate a Incêndios (SCI) e os demais serviços de manutenção e apoio à aviação regular;

III. Área Secundária – abrange o hangar/garagem e a manutenção de aeronaves da aviação geral e seus respectivos pátios, as áreas verdes e aquelas reservadas para arrendamento comercial, bem como outras atividades complementares não ligadas diretamente à aviação regular.

A Portaria nº 957/GC3, de 09 de julho de 2015, que dispõe sobre as restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas, e dá outras providências, apresenta as definições dos planos de zona de proteção, o conjunto de planos utilizados para disciplinar a ocupação do solo, de modo a garantir a segurança e a regularidade das operações aéreas, bem como as restrições impostas pelos mesmos.



O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo do aeroporto de Uberlândia foi estruturado com base na Portaria nº 256/GC5, de 13 de maio de 2011 (*revogada pela Portaria nº 957/GC3*), que dispõe sobre as restrições relativas às implantações que possam afetar adversamente a segurança e a regularidade das operações aéreas. O Plano de Desenvolvimento do Aeroporto de Uberlândia - PDA (2002) apresentou o Plano Básico de Zona de Proteção e o Plano de Zoneamento de Ruído, projetados para situação futura, conforme projeções apresentadas nos estudos.

A Lei Complementar nº 525, de 14 de abril de 2011, que dispõe sobre o zoneamento do uso e ocupação do solo do município de Uberlândia, em seu artigo 4º (XXXVIII) define que a zona de proteção ao aeroporto é a *região definida pelo Plano Específico de Zoneamento de Ruído e pelo Plano de Proteção do Aeroporto de Uberlândia*; e ainda determina (art. 9º) que a ZPA *deverá respeitar as restrições urbanísticas definidas no Plano Específico de Zoneamento de Ruído e pelo Plano de Proteção do Aeroporto de Uberlândia e às especificações contidas na ADE IV – Aeroporto* (Anexo V).

Ainda no que se refere à regulação urbana, a supracitada lei complementar especifica (art. 14) as Áreas de Diretrizes Especiais, definidas como regiões de sobrezoneamento, cujos parâmetros urbanísticos diferem das demais zonas. No processo de análise e aprovação de atividades e empreendimentos no município de Uberlândia, o aeroporto se encontra inserido na Área de Diretrizes Especiais IV – ADE - IV: Aeroporto: *sendo composta pela região do entorno do aeroporto, com especificidades de uso do solo e gabarito diferenciados, sendo delimitada pela Zona de Proteção do Aeroporto – ZPA e Cone de Proteção do Aeroporto (Plano de Proteção do Aeroporto)*.

Os usos e os parâmetros urbanísticos adequados para as ADEs estão relacionados no Anexo V – Áreas de Diretrizes Especiais (ADEs). Ressalta-se que os projetos para qualquer tipo de implantação ou aproveitamento de propriedades localizadas na ZPA terão de ser submetidas à autorização do Comando Aéreo Regional – COMAR.

À administração municipal/distrital compete, segundo a Portaria nº 957/2015 (*art. 124*), a compatibilização adequada do ordenamento territorial, mediante planejamento e gestão do solo urbano contido dentro dos limites horizontais das superfícies limitadoras de obstáculos; a preservação dos sítios aeroportuários e a compatibilização do planejamento urbano com as Zonas de Proteção; a fiscalização das implantações e o desenvolvimento de atividades urbanas quanto à sua adequação aos planos básicos e específicos, além de ser a responsável por informar ao órgão regional do DECEA da área correspondente sobre a existência de possíveis implantações que contrariem as restrições impostas.

O Plano Específico de Zoneamento de Ruído do aeroporto de Uberlândia foi aprovado e efetivado pela Portaria nº 0629/GM5, de 02 de maio de 1984. As novas curvas de ruído do aeroporto

foram validadas (de acordo com a RBAC nº 161) pela Portaria ANAC nº 1925/SIA, de 14 de agosto de 2014 e farão parte de um novo PEZR.

O Plano Diretor do aeroporto de Uberlândia (*documento 1207645/2015*) aprovado pela Decisão ANAC nº 26, de 02 de abril de 2013, determina que o instrumento deverá estabelecer o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC. É um documento guia para o desenvolvimento de uma unidade aeroportuária, de maneira ajustada à evolução do transporte aéreo, integrado ao espaço urbano, aos outros modos de transporte e ao crescimento socioeconômico da região. Foi elaborado com base nas seguintes regulamentações: Anexo XIV - ICAO; AC150 Airport Capacity and Delay; Manual Airplane Characteristics for Airport Planning; Resolução Conama nº 04/1995; Resolução Conama nº 05/1993; Portaria nº 0629/GM5/1984; Portaria nº 256/CG5 do DECEA; RBAC Nº 154 - ANAC e Resolução nº 115 ANAC - SESCINC.

Na ocasião da análise para concessão da LOC (PA: 1524/2002/001/2007), foi emitida pela Prefeitura Municipal de Uberlândia, a declaração nº 44/2009, atestando que o empreendimento está em conformidade com o zoneamento “ZPA” da Lei Complementar nº 245, de 30 de novembro de 2000 (*revogada pela Lei Complementar nº 525, de 14 de abril de 2011*).

O aeroporto de Uberlândia conta ao todo com 734 funcionários (destes 115 são da Infraero), os quais se encontram divididos nos seguintes setores (orgânicos, contratados, operadores, concessionários e órgãos públicos). O regime de operação é de 24 horas/dia; 30 dias/mês; 12 meses/ano. Possui, atualmente, os seguintes concessionários: Aeroclube de Uberlândia; Aeromil - Serviços Auxiliares de Transportes Aéreos Ltda; Algar Aviation Táxi Aéreo S/A; Arcom S/A; Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A; CHAU; ENPA Engenharia e Parceria Ltda; Localiza Rent a Car S/A; Martins Comércio e Serviços de Distribuição S/A; Passaredo Transportes Aéreos Ltda; Petrobrás Distribuidora S/A; Provoô - Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda; Rodoban Transportes Terrestres e Aéreos Ltda; Tam Linhas Aéreas S/A; Viação Estrela Ltda; Vida Boa Shows e Eventos Ltda-ME; VIT - Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda; e, VRG Linhas Aéreas S/A.

Desses, a Algar Aviation Táxi Aéreo S/A (CNPJ: 17.186.172/0001-02) possui Licença de Operação (LO nº 107/2011) válida para a atividade de *fabricação, montagem e reparação de aeronaves, fabricação e reparação de turbinas e motores de aviação* (atividade objeto de licenciamento: manutenção com aplicação de peças em aeronaves).

A capacidade de movimentação anual de passageiros é de 2.400.000 passageiros/ano, porém, analisando a movimentação total de passageiros nos últimos anos, tem-se que o percentual médio de utilização da capacidade instalada não atinge o nível total anual. O Rada traz o registro da movimentação total de aeronaves (nº de operações - pouso e decolagem) dos anos anteriores à formalização do processo em questão, a saber: 26.907 em 2010; 27.301 em 2011; 28.523 em 2012; 29.943 em 2013; 28.957 em 2014 e 20.925 até o mês de setembro de 2015. E, ainda, a

movimentação total de passageiros nos mesmos anos: 763.395 em 2010; 907.288 em 2011; 1.011.490 em 2012; 1.135.687 em 2013; 1.136.908 em 2014 e 866.538 até o mês de setembro de 2015.

A energia elétrica utilizada é proveniente da concessionária CEMIG, registrando um consumo médio mensal de 140.023 kwh; há ainda um grupo de dois geradores, com potência instalada de 180,00 KVA, que fazem parte da central de emergência, e funcionam no sistema de *stand by*, sendo um gerador reserva do outro e ambos movidos a óleo diesel. Os mesmos foram reportados à FEAM - Fundação Estadual do Meio Ambiente, no cadastro das fontes pontuais de emissão.

O Posto de Abastecimento de Aeronaves, sob bandeira da Petrobrás Distribuidora S.A. ocupa uma área de 1200 m² e possui 05 tanques (estocagem subterrânea) com capacidade total de armazenamento de 200 m³, distribuídos em 03 tanques de 60.000 litros cada um (armazena o combustível JET A-1); 01 tanque de 15.000 litros (que armazena o combustível AVGAS 100LL) e 01 tanque de 5.000 litros que armazena diesel. Possui 05 veículos de abastecimento, com as seguintes capacidades: 13 m³ + 12 m³ + 12 m³ + 2 m³ + 1,6 m³.

De acordo com o AVCB nº 654/2013, válido até 20/06/2018, o Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais científica que a edificação de uso do posto de abastecimento de Aeronaves, com área total construída de 400,21 m², possui as medidas de segurança contra incêndio e pânico prevista no Decreto Estadual nº 44.764, de 29 de fevereiro de 2008 (*e Decreto nº 46.595, de 10/09/2014*).

Em consulta realizada no Sistema Integrado de Informação Ambiental – SIAM, verificou-se que a área do posto de abastecimento de combustíveis possui a Licença de Operação - LO nº 097/2012, concedida quando da 89ª RO do COPAM, realizada em 15/06/2012, válida por 04 (quatro) anos (15/06/2016), autorizando a operação do empreendimento Mildo Alves Administração Comércio e Transportes Ltda. para a atividade de *Postos revendedores, postos ou pontos de abastecimento, instalações de sistemas retalhistas, postos flutuantes de combustíveis e postos revendedores de combustíveis de aviação*, enquadrada na DN 74/2004 sob o código F-06-01-7, conforme processo administrativo nº 04809/2005/004/2012.

Foi emitida Autorização Ambiental de Funcionamento (nº 00417/2016), para a atividade de *Postos revendedores, postos ou pontos de abastecimento, instalações de sistemas retalhistas, postos flutuantes de combustíveis e postos revendedores de combustíveis de aviação* (código: F-06-01-7), para o empreendimento Raízen Combustíveis S.A., válida por quatro anos (até 25/01/2020), o qual irá operar na área do aeroporto de Uberlândia fornecendo combustíveis para aviação.



3. Utilização e Intervenção em Recursos Hídricos

A água utilizada no desenvolvimento das atividades do aeroporto é proveniente da rede pública, através do Departamento Municipal de Água e Esgoto – DMAE do município, havendo um consumo médio mensal de 1.275,00 m³. Conforme o Relatório de Desempenho Ambiental (RADA) a água é destinada ao consumo humano (sanitários, refeitórios, por exemplo) e lavagem de pisos e equipamentos. Conforme informado, atualmente existem no aeroporto as seguintes estruturas de reservação de água (*Quadro 01*):

Quadro 01: Reservatórios de água.

Reservatório elevado (taça) 13.000 L - TPS	Reservatório elevado de concreto 15.000 L - SCI
Reservatório inferior 21.000 L - SCI	Reservatório superior fibrocimento 250 L - TWR
Reservatório elevado fibrocimento 1.000 L - SCI	Reservatório superior fibrocimento 500 L - TWR
Reservatório elevado metálico (taça) 20.000 L - SCI	Reservatório elevado fibrocimento 1.000 L - MNT
Reservatório elevado de concreto 90.000 L - TPS	Reservatório elevado metálico (taça) 15.000 L - MNT
Reservatório inferior de fibra 15.000 L - TPS	Reservatório superior fibrocimento 500 L - EMA
Caixa d'água de fibra de vidro 1.000 L - TWR	Reservatório elevado fibrocimento 500 L - Auditório
Reservatório elevado fibrocimento 1.000 L - ADAERO	Reservatório adicional fibra de vidro 15.000 L - TPS

Fonte: Aeroporto de Uberlândia (2015).

4. Autorização para Intervenção Ambiental (AIA)

O empreendimento está localizado na zona urbana do município e não possui remanescente florestal e área de preservação permanente (APP), nem demais situações definidas como intervenção ambiental, para efeito da Resolução Conjunta SEMAD/IEF nº 1905, de 12 de agosto de 2013, portanto, não se faz necessário o requerimento para intervenção ambiental.

Vale ressaltar que fazem parte dos documentos que compõem os autos do processo de solicitação da Licença de Operação Corretiva (PA: 1524/2002/001/2007) o parecer técnico do Instituto Estadual de Florestas, em razão do disposto no art. 5º da Resolução Conama nº 428 de 17 de dezembro de 2010. O parecer em questão é favorável à expedição da licença de operação ao empreendimento, concluindo que mesmo não causa dano ambiental à Unidade de Conservação de Proteção Integral “Parque Estadual do Pau Furado”. Consta ainda a Declaração de anuência nº 28/2009, emitida pela Prefeitura Municipal de Uberlândia, que atesta que o empreendimento está localizado na zona de entorno, no raio de 10 quilômetros dos parques municipais Santa Luzia; Virgílio Galassi; Mansour; Luizote de Freitas; Distrito Industrial; Córrego do Óleo e Victório Siquierolli, e que não provoca interferência ambiental negativa nos mesmos.



5. Reserva Legal

O empreendimento está localizado na zona urbana, ou seja, não se aplica a exigência de área de reserva legal, conforme disposto na Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012.

6. Impactos Ambientais e Medidas Mitigadoras

6.1. Efluentes líquidos

Os efluentes líquidos (efluentes domésticos e não domésticos) gerados no empreendimento são destinados para a rede de coleta pública do Departamento Municipal de Água e Esgoto de Uberlândia, como demonstrado no quadro abaixo (*Quadro 02*):

Quadro 02: Caracterização dos efluentes líquidos do empreendimento.

Despejo	Origem	Vazão (m³/dia)		Sistema de controle	Lançamento final
		Máxima	Média		
Efluentes não domésticos	Lanchonetes e Restaurantes	-	5,25	-	Rede do DMAE
	Limpeza de pisos e manutenção do aeroporto	-	7,72	-	Rede do DMAE
	Total	-	12,97	-	Rede do DMAE
Efluente doméstico	Sanitários e Vestiários	-	29,54	-	Rede do DMAE
	Total	-	29,54	-	Rede do DMAE
Total Geral Dia		45,21			

Fonte: Rada - Aeroporto de Uberlândia (2013).

Ainda no que se refere à caracterização dos efluentes líquidos gerados no Aeroporto de Uberlândia, estabelecidos como indicadores ambientais do empreendimento, tem-se que os efluentes não domésticos possuem uma taxa de geração atual de 0,006 m³/pax e os efluentes domésticos uma taxa de geração atual de 0,009 m³/pax. Os efluentes das aeronaves são coletados e destinados à cloaca, que ocupa uma área de 21,84 m² e tem capacidade de 15 m³/h.

Em relação às águas pluviais, apresentou-se que o sistema de drenagem do aeroporto é integralmente realizado em conjunto com as pavimentações de vias de serviço e arruamentos. O sistema de drenagem pluvial das pistas é constituído por 02 bolsões de drenagem, sinalizados, que permitem a infiltração da água. Em linhas gerais, as águas pluviais do aeroporto são captadas por



canaletas e lançadas em canais de concreto armado que conduzem as águas até o solo do entorno do aeroporto. Cabe salientar que na rede interna do aeroporto, existem escadas hidráulicas de concreto e drenos escavados no solo, com o objetivo de diminuir a velocidade de escoamento superficial da água e aumentar sua taxa de infiltração no solo, favorecendo a recarga do lençol freático. Na área externa do aeroporto, as águas pluviais são captadas por ralos, bocas de lobo e canaletas, que são interligadas às caixas de passagem. As águas captadas nos telhados de todas as edificações do aeroporto escoam por tubulações verticais de PVC onde são lançadas em caixas de passagem.

Ressalta-se a existência de um sistema de drenagem independente, formado por canaletas que coletam as águas pluviais dos hangares, que, como medida preventiva de impacto ambiental, está interligado a um Sistema Separador de Água e Óleo. Após passar pela referida SAO, o efluente é lançado ao solo.

De acordo com o Contrato de Recebimento de efluentes não-domésticos (CREND) firmado entre o aeroporto e o Departamento Municipal de Água e Esgoto (DMAE) os efluentes gerados a serem lançados na rede coletora de esgoto possuem as seguintes características: vazões médias instantâneas lançadas: $0,33 \text{ l} = 1,0 \text{ m}^3/\text{h}$; volume médio lançado por dia de operação: $28,27 \text{ m}^3/\text{dia}$.

6.2. Resíduos sólidos

Devido ao porte do complexo aeroportuário em questão, há uma taxa de geração de resíduos sólidos bastante significativa e diversificada, como se verifica *quadro 03*. Segundo dados obtidos na pesagem final dos resíduos o aeroporto gera, em média, 9,88 toneladas por mês. A taxa de geração atual de resíduos sólidos industriais (Classe 2 – Não inertes) é de 0,063 kg de resíduos/pax.

Quadro 03: Caracterização dos resíduos sólidos do empreendimento.

Resíduo	Origem	Geração (kg/dia)		Classificação NBR 10.004	Destino
		Máxima	Média		
Resíduo comum	Administração Infraero	-	33,72	II A	Aterro sanitário do município de Uberlândia
Recicláveis	Administração Infraero	-	16,88	II A	Reciclagem com recolhimento pela Limpebrás
Poda e varrição	Administração Infraero	-	13,02	II A	Aterro sanitário do município de Uberlândia
Resíduo comum	Praça de Alimentação	-	105,78	II A	Aterro sanitário do município de Uberlândia
Recicláveis	Praça de Alimentação	-	9,95	II A	Reciclagem com

					recolhimento pela Limpebras
Resíduo comum	Cias Aéreas	-	56,99	II A	Aterro sanitário do município de Uberlândia
Recicláveis	Cias Aéreas	-	92,94	II A	Reciclagem com recolhimento pela Limpebras

Fonte: Rada - Aeroporto de Uberlândia (2013).

Segundo informado, atualmente os resíduos domésticos são acondicionados em pontos estratégicos e armazenados em um depósito coberto para posteriormente serem recolhidos pelo sistema de limpeza urbana municipal. Foi apresentado o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos do aeroporto de Uberlândia, em consonância com a Resolução CONAMA nº 05, de 05 de agosto de 1993, que *"dispõe sobre o gerenciamento de resíduos sólidos gerados nos portos, aeroportos, terminais ferroviários e rodoviários"* e com a NBR 10.004 (Classificação de Resíduos Sólidos). O PGRS do aeroporto seguiu ainda as diretrizes da Resolução nº 56, de 06 de julho de 2008 da ANVISA - Agência Nacional de Vigilância Sanitária (*regulamento técnico de boas práticas sanitárias - portos, aeroportos, passagens de fronteiras e recintos alfandegados*), que dispõe sobre o regulamento técnico de boas práticas sanitárias no gerenciamento de resíduos sólidos nas áreas de portos, aeroportos, passagens de fronteiras e recintos alfandegados.

O documento é um instrumento para orientação das ações relativas ao manejo dos resíduos, contemplando as etapas de geração, segregação, acondicionamento, coleta interna, armazenamento interno, transporte e destinação final. Tem por objetivo organizar e uniformizar todos os procedimentos relacionados ao manuseio dos resíduos gerados no aeroporto de Uberlândia.

6.3. Emissões atmosféricas

Segundo a Resolução Conama nº 382/06, a emissão é definida como o lançamento na atmosfera de qualquer matéria líquida, sólida ou gasosa. Não existem dados de emissões atmosféricas especificamente para a região de inserção do aeroporto e, portanto, não há a apresentação de sistemas de controle e/ou monitoramento relacionados. Ressalta-se que o Rada apresentado cita o *"Inventário Corporativo de Emissões de Gases de Efeito Estufa"*, elaborado pela empresa WayCarbon (2010), que apresenta as fontes de emissão de GEE do Aeroporto Internacional Tancredo Neves – AITN. De acordo com tal estudo, o principal poluente emitido pelo AITN é o CO₂, proveniente da queima de combustível fóssil pelas aeronaves durante as viagens aéreas. Desta forma, a emissão de poluentes é bastante difusa.



Outra fonte de emissão destacada no referido estudo é relativa à circulação de veículos leves (automóveis) e pesados (ônibus) que trafegam com destino ao aeroporto, bem como os veículos que circulam internamente no sítio aeroportuário, como a frota de veículos da Infraero e Corpo de Bombeiros (WayCarbon, 2010).

Em consulta ao sítio da Infraero, foi possível constatar que tendo em vista a crescente preocupação da sociedade e dos órgãos ambientais relacionadas ao Padrão da Qualidade do Ar, a empresa vem conduzindo o Programa Gerenciamento de Emissões Atmosféricas, visando desenvolver projetos e ações para mitigar os impactos ambientais decorrentes da emissão de poluentes atmosféricos provenientes dos sítios aeroportuários, tanto devido ao tráfego dos veículos de apoio às operações aeroportuárias quanto ao tráfego de aeronaves no pátio, com vistas ao desenvolvimento de novas ações, para monitorar, controlar e reduzir os poluentes atmosféricos.

Com o mesmo direcionamento, procurando reduzir ou mitigar os impactos ambientais da aviação no país, a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) divulgou, em outubro de 2014, o primeiro Inventário Nacional de Emissões Atmosféricas da Aviação Civil. O documento inédito é uma importante ferramenta de gestão ambiental, capaz de detalhar a evolução das emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa do transporte aéreo ao longo dos últimos nove anos. O sistema é baseado em dados de movimentos de aeronaves fornecidos pelo Departamento de Controle do Tráfego Aéreo (DECEA) e servirá de base para estudos de monitoramento de emissão de gases, além de fomentar programas ambientais e de eficiência energética na aviação civil brasileira.

6.4. Emissões de ruído

Um dos principais aspectos ambientais relacionados à atividade aeroportuária está ligado à geração de ruídos. Esses impactos são sentidos principalmente pelas comunidades adjacentes ao aeroporto onde as principais queixas são as emissões sonoras noturnas, a interferência na comunicação e no sono e também a sensação de incômodo.

Faz parte dos documentos que compõem os autos do processo aqui analisado, a planta com a situação das curvas isofônicas definidas para o aeroporto de Uberlândia (*Figura 02*). As curvas isofônicas representam a união de pontos com a mesma avaliação numérica, ou nível de ruído, no entorno de um aeroporto, considerando a possibilidade de se obter os níveis de incômodo para a situação atual de operação.

As curvas de ruído são linhas traçadas em um mapa, cada uma representando níveis iguais de exposição ao ruído (*RBAC nº 161/2013*). Pode-se observar através da planta que, há uma curva de ruído I (vermelho), que abrange uma área bastante restrita, alcançando uma área um pouco maior que a pista de pouso e decolagem. E uma curva de ruído II (amarelo), que apresenta uma área de alcance

maior, estando restrita aos limites da área patrimonial do aeroporto. Ressalta-se que para a ocupação no entorno de aeroportos devem ser observadas as restrições de uso do solo estabelecidas nos planos diretores de cada município.

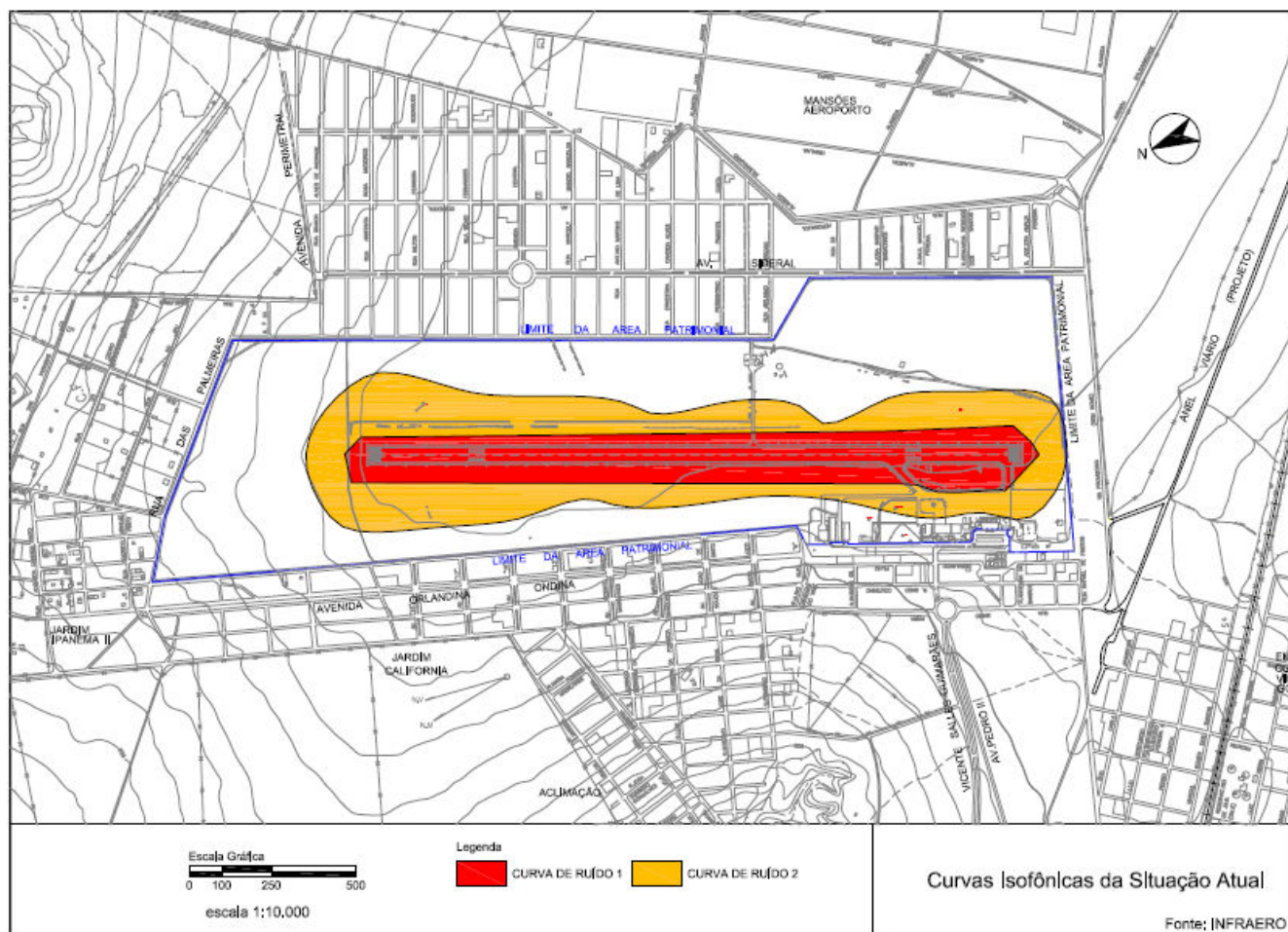


Figura 02: Curvas isofônicas do aeroporto de Uberlândia.

Fonte: Rada - Aeroporto de Uberlândia (2013).

Cabe salientar, que a Infraero está trabalhando em consonância com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161, aprovado pela Resolução ANAC nº 281, para viabilizar o encaminhamento dos relatórios de gerenciamento do ruído. Os planos básico e específico de zoneamento de ruído são elaborados nos termos desse RBAC, a partir de perfis operacionais padronizados.

Ademais, foi criada em 10 de dezembro de 2012, a comissão de gerenciamento do ruído aeroportuário, responsável pelas tratativas referentes ao tema junto à comunidade e aos órgãos aeronáuticos. A Infraero utiliza as recomendações da *International Civil Aviation Organization* (ICAO) para a formulação de diretrizes para a realização de suas ações. No documento sobre a questão da produção de ruído na região de influência dos aeroportos, são definidas quatro grandes linhas que

devem ser levadas em conta no gerenciamento do ruído aeronáutico: a redução do ruído na fonte geradora; a adaptação dos procedimentos de pouso e decolagem para a realidade de cada aeroporto; a restrição da operação de aeronaves em determinados períodos e a fiscalização da ocupação do solo no entorno do sítio aeroportuário.

O ruído aeronáutico se configura atualmente como um dos principais impactos ambientais negativos decorrentes do tráfego de aviões em aeroportos, afetando diretamente a qualidade de vida da população vizinha a esses empreendimentos, o que torna fundamental o atendimento a um conjunto de normas e padrões ambientais, como por exemplo: a Lei Estadual nº 10.100, de 1990, que dispõe sobre a proteção contra a poluição sonora no Estado de Minas Gerais; 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 e da Resolução CONAMA nº 1, de 8 de março de 1990.

O protocolo periódico dos relatórios de gerenciamento do ruído aeronáutico integra o conjunto de condicionantes do Programa de Automonitoramento, detalhado no Anexo II deste parecer, o que irá permitir a verificação das condições operacionais objetivando uma abordagem equilibrada dos ruídos.

7. Avaliação do Desempenho Ambiental

A avaliação da situação atual dos passivos ambientais identificados e, notadamente, a descrição das medidas de controle já adotadas e os resultados obtidos, além dos projetos e ações ainda em curso são aspectos fundamentais à definição do desempenho ambiental do empreendimento. A avaliação de desempenho ambiental tem por objetivo submeter o empreendimento a uma fiscalização ambiental periódica, com base em informações e dados consolidados e atualizados, permitindo que sejam verificados os sistemas de controle ambiental, a implementação de medidas mitigadoras dos impactos ambientais, bem como a análise da evolução do gerenciamento ambiental do empreendimento.

Para o empreendimento em questão, foi possível visualizar o seu desempenho ambiental através da avaliação do cumprimento das condicionantes referentes à licença de operação corretiva nº 013/2010, por meio de consultas ao Sistema Integrado de Informação Ambiental – SIAM; na apreciação do **Relatório de Avaliação de Desempenho Ambiental do Sistema de Controle e demais Medidas Mitigadoras** (Rada) protocolado na SUPRAM – TMAP quando da formalização do

processo; na vistoria técnica realizada pela equipe de analistas e gestores ambientais (*Relatório de Vistoria 303/2014*) e também nas informações complementares solicitadas no decorrer da apreciação do processo.

7.1. Cumprimento das Condicionantes de Licença de Operação Corretiva nº 013/2010

Condicionantes são medidas que fazem parte da licença ambiental e visam mitigar os impactos ambientais negativos, ou seja, elas condicionam a viabilidade ambiental do processo de licenciamento. As condicionantes da LOC - *Anexos I e II* do Parecer único de protocolo nº 025627/2010 - concedida na 63ª Reunião Ordinária da Unidade Regional Colegiada Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, realizada em 10/02/2010, bem como a avaliação das mesmas, estão listadas a seguir:

<p>Condicionante 01: Apresentar relatório técnico e fotográfico comprovando a adequação da saída da caixa SAO, conforme NBR 14605, com a respectiva ART do profissional responsável.</p> <p>Avaliação: <i>Condicionante cumprida parcialmente.</i></p>	<p>Prazo: 90 dias</p>
--	------------------------------

Foi protocolado na SUPRAM - TM/AP, em 03/11/2010, conforme protocolo *R121610/2010*, o registro referente aos serviços contratados para adequação da caixa separadora de água e óleo do pátio do aeroporto de Uberlândia, cujo projeto foi realizado organicamente pela Infraero, por meio da Coordenação de manutenção do aeroporto de Uberlândia, através de seu engenheiro civil Simão Haroldo de Avelar (CREA/MG - 33462/D), lotado no aeroporto de Uberaba e executado por empresa especializada contratada (Construtora Unidas Ltda.). Realizou-se a construção de ala para galeria na saída da caixa, seguida de enrocamento de pedra de mão; fazem parte do documento o levantamento e caracterização dos aspectos relevantes da área anteriormente à execução da obra; planta com projeto da saída da CSAO; registros fotográficos da execução e da conclusão da obra; além da ART (1 - 51418666) do engenheiro civil responsável pelo projeto estrutural de duas alas e piso da saída da caixa SAO do pátio de aeronaves de SBUL conforme NBR 14605 (*Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis — Sistema de drenagem oleosa / Parte 2: Projeto, metodologia de dimensionamento de vazão, instalação, operação e manutenção para posto revendedor veicular*) e também a ART do engenheiro ambiental do empreendimento, Rafael Soares Souza Pimenta de Almeida (CREA/MG - 113027/D); ART (2 - 51462093).



Após apreciação pela equipe técnica, o projeto de adequação da saída da CSAO foi considerado apropriado, porém, pelo fato da condicionante não ter sido cumprida no prazo determinado quando da concessão da LOC, considerou-se que a mesma foi cumprida parcialmente.

<p>Condicionante 02: Desenvolver e implantar um Programa de Educação Ambiental voltado para treinamento aos colaboradores, prestadores de serviços, usuários do aeroporto e circunvizinhança com foco no Programa de Coleta Seletiva.</p> <p>Obs.: Deverão ser entregues relatórios anuais com fotos que comprovem a efetiva implantação do programa de educação ambiental.</p> <p>Avaliação: Condicionante cumprida.</p>	<p>Prazo: 12 meses</p>
---	-------------------------------

O Programa de Educação Ambiental (PEA) foi elaborado pela empresa Bioma Consultoria Ambiental LTDA-ME (CNPJ: 05.042.715/0001-20), sob coordenação da bióloga Jacqueline Karla Moreira Lipovetsky (CRBio: 08514/D-4), em consonância com o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos do Aeroporto. Este programa visa desenvolver ações de educação e informação sobre recursos ambientais utilizando ferramentas pedagógicas como palestras, slides, apostilas, visitas orientadas e gincanas, de forma a despertar a consciência da população para os aspectos ambientais, apresentando a importância de se desenvolver formas efetivas de preservação do meio, com o intuito de diminuir a degradação ambiental da região. O público alvo desse programa são os funcionários e usuários do aeroporto, escolas do entorno, além dos bairros lindeiros e o mesmo prioriza a gestão dos resíduos sólidos, sua destinação inadequada e sua característica de atrativo de fauna.

As ações propostas estão alinhadas com a Política Nacional de Educação Ambiental (*Lei nº 9.795, de 27 de abril de 1999*); o Decreto nº 4.281, de 25 de junho de 2002 e a Deliberação Normativa COPAM nº 110, de 18 de julho de 2007 - *que aprova o Termo de Referência para Educação Ambiental não formal no Processo de Licenciamento Ambiental do Estado de Minas Gerais*. São as seguintes: capacitação dos funcionários da Infraero; cartilhas de educação ambiental para os alunos das escolas públicas; ciclo de palestras (*tesouros do lixo, lixo e perigo e água é vida*); semana do meio ambiente e exibição de filmes ambientais.

Nos Relatórios do Programa de Educação Ambiental entregue constam as atividades desenvolvidas no âmbito do PEA: foi elaborada uma cartilha intitulada "Vamos praticar a coleta seletiva!" e a mesma foi distribuída para os alunos das escolas envolvidas no programa e para os filhos de funcionários do aeroporto, buscando orientá-los sobre a redução da geração dos resíduos, o descarte e a disposição adequada dos mesmos, bem como informar sobre a relação entre o mau

acondicionamento de resíduos e o risco de perigo aviário. As atividades propostas foram desenvolvidas pela educadora ambiental Monika Beatriz Tschoepe.

Também faz parte do programa de educação ambiental do aeroporto de Uberlândia o desenvolvimento de ações de conscientização através do recurso "SBUL Informa", no âmbito da semana do meio ambiente, pela equipe de meio ambiente, destinadas aos usuários do aeroporto, abordando temáticas como o uso racional dos recursos hídricos, o gerenciamento de resíduos e o emprego de energias alternativas, além de promover a apresentação dos programas ambientais do aeroporto como, por exemplo, o de coleta seletiva, risco da fauna, ruídos, dentre outros.

O aeroporto elaborou um programa voltado para a comunidade do entorno chamado de Projeto "Tintim por Tintim", o qual prevê oficinas teóricas, de vivência e iniciação científica, visando o aprendizado de tecnologias de composição de roteiros e produção de desenhos animados sobre a temática do lixo urbano, da saúde humana, do meio ambiente e da cidadania. A implantação do mesmo compõe a relação de condicionantes do Anexo I deste parecer.

Considerando que o empreendimento requisitou através do Ofício nº 131/SBUL (ULMN)/2013 a prorrogação do prazo para o cumprimento total desta condicionante e que foi protocolado relatório contendo todas as atividades desenvolvidas durante a implementação do PEA, se atestou o cumprimento da condicionante em questão.

<p>Condicionante 03: Comprovar instalação de sistema de drenagem oleosa, conforme NBR 14605, nas áreas onde há manuseio de hidrocarbonetos (combustíveis, lubrificantes, querosenes, etc), como pátios de manutenção, oficinas, hangares, parque de abastecimento e áreas similares.</p> <p>Avaliação: <i>Condicionante cumprida.</i></p>	<p>Prazo: 12 meses.</p>
---	--------------------------------

O aeroporto de Uberlândia dispõe de caixa separadora de água e óleo localizada próximo ao pátio de estadia que recebe as águas superficiais provenientes tanto do pátio de estadia quanto do pátio de aviação geral. Os concessionários do sítio aeroportuário foram notificados por meio do Ofício - Circular nº 245/SBUL (ULCM)/2014 informando da obrigatoriedade do atendimento às disposições contidas na NBR 14.605 (ABNT NBR 14605-2:2010 - *Armazenamento de líquidos inflamáveis e combustíveis — Sistema de drenagem oleosa Parte 2: Projeto, metodologia de dimensionamento de vazão, instalação, operação e manutenção para posto revendedor veicular*) nas áreas onde são executados os serviços de manutenção de equipamentos, lavagem de veículos e aeronaves e que ainda não implantaram o sistema de drenagem.

No supracitado ofício, o superintendente ao aeroporto de Uberlândia orienta os concessionários que estão localizados próximos da CSAO do aeroporto que os mesmos poderão utilizá-la realizando a interligação à mesma, desde que devidamente ajustada a instalação junto à coordenação de manutenção da administração aeroportuária (a análise e aprovação dos projetos de sistemas de drenagem oleosa será realizada pela área técnica do aeroporto).

Como resultado, foi apresentado que as empresas Azul Linhas Aéreas Brasileiras S/A, Passaredo Transportes Aéreos Ltda e VGR Linhas Aéreas S/A não produzem efluentes contaminados com resíduos oleosos decorrentes de suas operações, conforme documentos comprobatórios incluídos nos autos do processo. Já as empresas Localiza Rent a Car S/A, Petrobrás Distribuidora S/A, Vida Boa Shows e Eventos Ltda-ME e Algar Aviation já dispunham de sistema de drenagem oleosa, de acordo com registros apresentados e incluídos no processo.

O Condomínio de Hangares do Aeroporto de Uberlândia (CHAU), que contempla a Arcom, Enpa, Martins, Nacional Expresso (e viação estrela), Rodoban apresentou projeto e instalou todo o sistema de drenagem oleosa; o (Manual de Manutenção/Projeto/Memorial de Cálculo) foi feito pela Guedes Diniz Engenharia e Arquitetura Ltda, por meio do responsável técnico Marcelo Diniz Ramos - CREA nº 136.388-P/MG (ART 14201400000001950802).

A Provoô - Serviços Auxiliares de Transporte Aéreo Ltda, a TAM Linhas Aéreas e a Aeromil providenciaram a interligação de seu sistema de drenagem oleosa à caixa separadora de água e óleo do aeroporto, devido à proximidade. A TAM informou ainda que o departamento de Manutenção de Aeronaves não gera efluentes contaminados com óleo, apenas o óleo drenado o qual é coletado por empresa especializada, bem como os EPI's contaminados que são descartados em *big bags* para posterior destinação. A empresa VIT Solo firmou parceria com a Provoô para uso da mesma área construída pela Provoô para fins de lavagem de equipamentos.

O Aeroclube de Uberlândia apresentou projeto de execução e manutenção da caixa separadora de água e óleo e instalou todo o sistema de drenagem oleosa, conforme documentação protocolada. O mesmo foi desenvolvido pela Guedes Diniz Engenharia e Arquitetura Ltda, por meio do responsável técnico Marcelo Diniz Ramos - CREA nº 136.388-P/MG (ART 14201400000002000832).

Recomenda-se à administração aeroportuária a fiscalização contínua de seus concessionários, no sentido de garantir que os procedimentos de manutenção de equipamentos, lavagem de veículos e aeronaves sejam realizados em concordância às normas e padrões vigentes, notadamente nos locais com sistema de drenagem próprio, a fim de assegurar um programa constante de manutenção, além da implementação de um programa preventivo e de treinamento para as atividades de pátio.



Condicionante 04: Comprovar a recuperação das áreas afetadas (assoreamentos e processos erosivos) e manutenção ou ampliação da atual rede de drenagem, conforme proposto no PCA. Avaliação: <i>Condicionante cumprida.</i>	Prazo: 12 meses.
---	-------------------------

O aeroporto de Uberlândia protocolou o Relatório Técnico das áreas afetadas (*R366437/2013*), elaborado pela empresa Bioma Consultoria Ambiental (CNPJ: 05.042.715/0001-20), com a finalidade de apresentar um diagnóstico atual das áreas erodidas e assoreadas apresentadas no Plano de Controle Ambiental (2006), bem como o surgimento de outros focos. No mesmo, consta o levantamento da situação apresentada no PCA; o diagnóstico da situação atual e a avaliação das adequações necessárias.

O Projeto de Recuperação de áreas degradadas (PRAD) do aeroporto de Uberlândia foi protocolado (*R0443662/2013*) e apresenta notadamente as medidas de recomposição da cobertura vegetal nas áreas de solo exposto e que apresentam indícios de processos erosivos. No caso da formação de enxurradas nas vias internas de serviço é proposta a execução da readequação das vias para captação das águas que escoam por sua superfície acumulando-as em bacias de captação de infiltração de águas pluviais. O remodelamento do leito das vias a fim de facilitar o escoamento da água para as bacias, além do umedecimento e compactação dos mesmos também são propostas de revitalização que compõem o PRAD apresentado, que contém também a planilha de serviços e preços das obras (serviços preliminares; recomposição da cobertura vegetal e adequação das vias internas de serviços); o cronograma físico-financeiro e a planta de implantação.

Por se tratar de uma área com relevo plano, a topografia do terreno provoca o acúmulo de águas pluviais nas margens da pista de pouso e decolagem. Para solucionar tal problema, foi escavada uma vala com a função de drenar as águas de chuva que incidem sobre a pista e promover sua infiltração no solo. Os taludes do dreno foram estabilizados e cobertos com grama batatais (*Paspalum Notatum* CV Bahia), a fim de evitar processos erosivos. Para manter a eficiência do dreno, recomenda-se a constante manutenção do mesmo, mantendo o fundo de vala sempre limpo para promover uma melhor infiltração das águas de chuva no solo. No sentido de dar atenção à proteção do solo e assegurar a manutenção das áreas degradadas de quaisquer fatores que possam dificultar ou impedir o processo de recuperação será condicionado ao final do presente parecer único a comprovação periódica da execução de técnicas de controle de processos erosivos e consequentes assoreamentos.



Condicionante 05: Apresentar Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) certificando a instalação do projeto de prevenção e combate a incêndio.

Avaliação: Condicionante cumprida.

Prazo: 12 meses.

O aeroporto possui medidas de proteção contra incêndio e pânico instaladas e um efetivo do Corpo de Bombeiros fixo, necessitando da apresentação e aprovação pelo Corpo de Bombeiros do PSCIP – Processo de Segurança Contra Incêndio e Pânico, em conformidade com as exigências da Lei 14.130 de 19 de dezembro de 2001, que dispõe sobre a prevenção contra incêndio e pânico no estado de Minas Gerais e do Decreto Estadual 44.746, de 29 de fevereiro de 2008.

O Serviço de Salvamento e Combate a Incêndios - SESCINC (*Categoria de contra-incêndio disponível 7 INSTL*) localiza-se em posição privilegiada e intermediária em relação às cabeceiras com acesso exclusivo à pista, em edificação com 486,27 m². Os veículos existentes para o combate a situações de incêndio, além de um carro de salvamento e ambulância, são os seguintes (*Quadro 04*):

Quadro 04: Carros contra-incêndio (CCI).

nº de veículos	tipo (classificação)	identificação	quantidade de agentes extintores		
			água (l)	PQS (kg)	LGE (l)
01	AP II	DOSA 141	5700	250	750
01	AP IV	DOSA 369	11.000	250	1.400
01	AP IV	DOSA 354	11.000	250	1.400

Fonte: Aeroporto de Uberlândia (2015).

O contrato TC 0001-EG-2013-0038 apresentado à SUPRAM - TM/AP atesta os encaminhamentos para elaboração do projeto executivo do PSCIP - Processo de Segurança contra incêndio e pânico do aeroporto, a partir do projeto técnico já aprovado pelo CBMMG. Foi informado por meio do ofício nº 369/SBUL/2014 a finalização das obras referentes à confecção e instalação de painel elétrico para comando de partida de 02 bombas para atender a demanda de alimentação de água em caso de incêndio e o andamento da substituição da rede de hidrante danificada, incluindo realocação da caixa de hidrante e instalação de tampão articulado com registro de recalque.

O empreendimento solicitou (*R366437/2013 e R0287267/2014*) a prorrogação do prazo para o cumprimento desta condicionante, compatibilizando com os prazos de licitações, contratações de obras e vistorias do Corpo de Bombeiros.

O Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros do aeroporto de Uberlândia (série MG - nº 163960) foi entregue em 10/02/2015, conforme protocolo 0196520/2015, com validade até 16/11/2017,

atestando que as áreas comuns do aeroporto possuem medidas preventivas satisfatórias para o combate a incêndio e pânico.

<p>Condicionante 06: Cópia da aprovação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos pela Agencia Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA.</p> <p>Avaliação: <i>Condicionante cumprida.</i></p>	<p>Prazo: 12 meses.</p>
--	--------------------------------

A Resolução da Diretoria Colegiada - RDC nº 56, de 06 de agosto de 2008, desobriga a Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA) de aprovar o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos para instalações aeroportuárias de uso público (*vide Art. 5º - Revogar a RDC nº. 342, de 13 de dezembro de 2002 e ainda o Art. 4º - Revogar-se-ão os Artigos 22, 23, 24, 51, 52, 53 e Inciso V do Artigo 75 da RDC ANVISA nº. 02, de 8 de janeiro de 2003 relativa ao Regulamento Técnico para fiscalização e controle sanitário em aeroportos e aeronaves*). O artigo 51 (grifo nosso) da Resolução RDC nº 02/2003 (Seção III - Gerenciamento de Resíduos Sólidos) expõe que *a administração aeroportuária deverá: I - dispor de Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS), assim como de suas revisões, **aprovados pelas autoridades sanitária e ambiental competentes**, e publicado no Diário Oficial da União.* (grifo nosso)

A Infraero, através da Coordenação de Meio Ambiente da Regional Sudeste - MESE, solicitou por *e-mail* o posicionamento da ANVISA sobre a possibilidade de manifestação do órgão a respeito da desobrigação da aprovação do Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos.

A Coordenação de Vigilância Sanitária de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados no estado de Minas Gerais - CVPAF/MG/GGPAF/ANVISA declarou que após consulta à área técnica específica da ANVISA, em sua sede em Brasília, não cabe à coordenação em questão, à luz da Resolução nº 56/2008, se manifestar sobre a questão. A referida resolução, que dispõe sobre o regulamento técnico de boas práticas sanitárias no gerenciamento de resíduos sólidos nas áreas de portos, aeroportos, passagens de fronteiras e recintos alfandegados, define em seu art. 89, § 2º que **os portos e aeroportos de controle sanitário, passagens de fronteiras e recintos alfandegados e as empresas relacionadas no art. 3º, que não dispõe de Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS deverão cumprir as boas práticas sanitárias no gerenciamento de resíduos sólidos descritas neste regulamento.**

Neste sentido, na impossibilidade de obtenção de anuência da ANVISA pelo fato de não existir tal expediente, as equipes técnica e jurídica da SUPRAM - TM/AP consideraram, após apreciação, a condicionante nº 6 cumprida.



<p>Condicionante 07: Elaborar e implantar o Manual de Controle do Perigo Aviário em Aeroportos, contemplando ações como: remanejamento de áreas preferidas para pouso e nidificação dos pássaros, desinsetização dos gramados, para diminuir a oferta de alimentos, salinização e limpeza dos canais de drenagem, construção de barreiras físicas e aplicação de técnicas de remoção de aves.</p> <p>Obs.: Apresentar relatórios anuais acerca deste programa.</p> <p>Avaliação: <i>Condicionante cumprida.</i></p>	<p>Prazo: 06 meses.</p>
---	--------------------------------

O Manual de Controle do Perigo Aviário também está no escopo dos trabalhos desenvolvidos pela empresa Bioma Consultoria Ambiental e foi protocolado no IBAMA em 20/03/2013, conforme Ofício nº 863/SRSE(MESE)/2013, em consonância ao disposto na Instrução Normativa IBAMA nº 72, de 18 de agosto de 2005, *que prevê a normatização dos Planos de Manejo elaborados, visando evitar e/ou reduzir colisões de aeronaves com a Fauna Silvestre em Aeródromos (PMFA) e regulamentar a concessão de autorização para manejo de fauna relacionada ao perigo de colisões em aeródromos brasileiros*. Ressalta-se que a área de segurança aeroportuária (ASA) é definida pela Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012 (controle de fauna nas imediações de aeródromos), como a *área circular do território de um ou mais municípios, definida a partir do centro geométrico da maior pista do aeródromo ou do aeródromo militar, com 20 km (vinte quilômetros) de raio, cujos uso e ocupação estão sujeitos a restrições especiais em função da natureza atrativa de fauna*.

A Lei Complementar nº 140, de 08 de dezembro de 2011, fixou normas para a cooperação entre a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios nas ações administrativas decorrentes do exercício da competência comum em relação à gestão e preservação da fauna e flora. Em junho de 2013, seguindo o disposto na supracitada lei complementar, formalizou-se o termo de cooperação técnica entre o Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Renováveis (IBAMA) e o Governo do Estado de Minas Gerais, por intermédio da Secretaria de Estado de Meio Ambiente (SEMAD) e o Instituto Estadual de Florestas (IEF). Desta forma, a autorização prévia para ações diretas de manejo, no tocante ao recebimento, análise e emissão de autorizações para captura, coleta e transporte de fauna silvestre passaram a ser de responsabilidade do órgão licenciador estadual.

O Plano de manejo de fauna - PMFA do aeroporto de Uberlândia foi elaborado com base as referências contidas nas especificações da Resolução Conama nº 04, de 09 de outubro de 1995, em associação com a Instrução Normativa do Ibama nº 72, de 18 de agosto de 2005, a qual visa normatizar a elaboração de Planos de Manejo visando evitar e/ou reduzir colisões de aeronaves com

a Fauna Silvestre em Aeródromos e regulamentar a concessão de autorização para manejo de fauna relacionada ao perigo de colisões em aeródromos brasileiros.

A Área de Gerenciamento de Risco Aviário (AGRA), como tratada no Plano de Manejo apresentado é uma região circular, com o raio de 20 Km tendo como referencial a pista do aeroporto. Essa área engloba a cidade de Uberlândia, incluindo áreas urbanas e rurais e possui um setor interno, chamado de núcleo da AGRA, com raio de 9 Km. Esse setor está dentro da área urbana, escolhido para o foco nos trabalhos relacionados ao risco aviário.

Faz parte do documento a relação das ocorrências envolvendo a fauna no aeroporto de Uberlândia e seus objetivos específicos são: Melhorar a qualidade dos reportes que alimentam o banco de dados do CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos) através de treinamento específico a ser oferecido aos funcionários; Identificar a fauna associada ao aeroporto, tanto no seu interior quanto nos arredores, num raio de abrangência que englobe o núcleo da AGRA; Identificar os fatores que funcionam como atrativos para o grupo de espécies de aves e outros animais que estejam diretamente envolvidos com o aumento do fator de risco de colisão com aeronaves; Planejar, propor e executar medidas de curto e médio prazo para o manejo da fauna que possibilitem a redução do risco de colisões entre animais e aeronaves e por fim, desenvolver, dentro do núcleo da AGRA, monitoramento dos pontos diagnósticos como atrativo de fauna ou que ofereçam risco para a aviação.

O empreendedor protocolou ainda o Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna, elaborado pela equipe do Operador do Aeródromo, em decorrência da necessidade de implementação do Manual de Operações do Aeródromo - MOPS e outros planos específicos do Aeroporto de Uberlândia, com a participação de integrantes das áreas de segurança, administração, segurança do trabalho, operações, manutenção, comercial, meio ambiente, navegação aérea e segurança operacional. O objetivo geral do plano é o de gerenciar o risco de colisão entre animais e aeronaves em operação no aeródromo e ainda: estabelecer procedimentos para avaliar os perigos existentes; definir procedimentos para a fauna na área de movimento; estabelecer procedimentos para implantar programas de controle da cobertura vegetal, da fauna e das atividades antrópicas e de informação para acompanhamento da situação do risco da fauna e por fim, definir atribuições e responsabilidades para a prevenção de acidentes/incidentes de colisões entre aeronaves e a fauna das zonas operacionais e na circunvizinhança do aeroporto.

Em atenção ao artigo 6º da Lei nº 12.725/2012, no qual dispõe que “o manejo da fauna em aeródromos e em áreas de entorno será autorizado pela autoridade ambiental mediante a aprovação do Plano de Manejo da Fauna em Aeródromos”, foi emitida a Autorização para manejo de fauna silvestre nº 057.003/2016, determinando a captura, coleta e transporte nas etapas de monitoramento e resgate/salvamento de aves, anfíbios, répteis e mamíferos.



Condicionante 08: Executar o Programa de Automonitoramento conforme definido pela SUPRAM TM-AP no Anexo II. Avaliação: <i>Condicionante parcialmente cumprida.</i>	Prazo: Durante a vigência da LO
---	--

No tocante ao automonitoramento dos efluentes líquidos, é fundamental registrar que o aeroporto de Uberlândia aderiu ao PREMEND (Programa de Recebimento e Monitoramento de Efluentes não domésticos do município de Uberlândia), sob responsabilidade do Departamento Municipal de Água e Esgoto, visando a regularização de todo o sistema, conforme ofício nº 15/SBUL/2013, perpassando pelas etapas do programa, em atendimento às diretrizes estabelecidas no Decreto nº 13.481, de 22 de junho de 2012. Vale ressaltar que foi solicitada pelo empreendedor a prorrogação do prazo para o cumprimento do monitoramento dos efluentes líquidos, em compatibilização com os prazos do DMAE.

Foi protocolado o contrato de recebimento de efluentes não-domésticos (CREND), assinado pelo representante legal do empreendimento, firmado com o Departamento Municipal de Água e Esgoto no que se refere aos efluentes gerados a serem lançados na rede coletora de esgoto. Foi protocolado o projeto técnico de sistema de efluentes líquidos do aeroporto, de acordo com as diretrizes estabelecidas no Decreto nº 13.481, de 21 de junho de 2012 (*Anexo III, item 29*), um conjunto de estudos e detalhamentos desenvolvidos conforme instruções técnicas a ser elaborado e entregue ao DMAE.

No entanto, o contrato com o Premend não contempla os efluentes líquidos decorrentes da CSAO, pois a saída da mesma se dá por declividade no solo. Foram entregues análises (na entrada e na saída do sistema) realizadas em 24/03/2015 e 22/09/2015 pela empresa Bioética Ambiental, que demonstram que os resultados se encontram em conformidade com o Decreto nº 13.481, de 22 de junho de 2012, porém os resultados das análises realizadas nos anos anteriores (após a concessão da LOC) não foram protocolados.

O *Programa de Automonitoramento de Resíduos Sólidos e Drenagem Pluvial* foi protocolado (R0443662/2013) e no mesmo consta dados da caracterização quantitativa e qualitativa dos resíduos sólidos gerados; planilhas de automonitoramento, além da avaliação do sistema de drenagem pluvial, com o registro dos mecanismos de drenagem nas áreas de serviço, de entorno da pista, além das canaletas de drenagem da pista de manobra de aeronaves, A *atualização do inventário de Resíduos Sólidos* gerados apresentada aponta o descritivo simplificado dos pontos de geração de resíduos sólidos, apresentando a relação de setores ligados à operação do SBUL com os tipos de resíduos gerados, o local de armazenamento dos mesmos e os seus destinos finais. A metodologia da caracterização quantitativa e qualitativa dos resíduos sólidos demonstra as técnicas utilizadas no

processo de amostragem dos resíduos, bem como os componentes analisados, cujo dados obtidos são apresentados no item análise e discussão dos resultados, culminando na síntese dos resultados a qual identificou a existência de potencial para a reciclagem dos resíduos, desde que sejam feitos o controle e o monitoramento dos procedimentos de segregação e armazenamento dos resíduos.

O PAE - Plano de ações de emergência - resíduos sólidos foi elaborado com o objetivo de estabelecer uma sistemática para atendimentos às emergências ambientais, relativas aos resíduos sólidos, no sentido de promover a destinação adequada dos mesmos, os cuidados específicos na armazenagem de produtos perigosos, as adequações nas instalações, dentre outras medidas, conforme o PGRS. Encontra-se em fase final de instalação o abrigo para armazenamento de resíduos sólidos do aeroporto, projetado com o objetivo de estabelecer procedimentos para a segregação, acondicionamento, estocagem, coleta, transporte, tratamento e destinação final dos resíduos, conforme o disposto na NBR 12235/92 (Armazenamento de resíduos sólidos perigosos).

No decorrer da vigência da licença de operação, foram protocolados os PPRA - Programas de Prevenção de Riscos Ambientais, que no contexto da Política de Segurança e Saúde Ocupacional de Infraero, são responsáveis pelas ações relativas à Higiene Industrial, apresentando uma série de medidas para a preservação da saúde e qualidade de vida dos trabalhadores, tendo como base o campo de aplicação das normas regulamentadoras (notadamente a NR 9 - Programa de Prevenção de Riscos Ambientais), aprovadas pela Portaria nº 3.214, de 08 de junho de 1978.

Considerando o disposto no item 9.2.1.1 da Portaria SSST nº 25, de 29 de dezembro de 1994, no qual recomenda que *deverá ser efetuada, sempre que necessário e pelo menos uma vez ao ano, uma análise global do PPRA para avaliação do seu desenvolvimento e realização dos ajustes necessários e estabelecimento de novas metas e prioridades*, será condicionada ao final do presente parecer, o protocolo anual das ações desenvolvidas relacionadas ao PPRA.

Nas análises, consta que o principal risco ocupacional registrado se refere à exposição ao ruído, com a recomendação de que seja realizado o monitoramento quanto às rotinas relacionadas ao treinamento, uso, manutenção e descarte dos equipamentos de proteção individual. Os protetores auriculares têm seu uso recomendado e obrigatório por ocasião do ingresso e da permanência no pátio de manobras de aeronaves. Ainda nesse sentido, foi protocolado o Plano de Gerenciamento dos níveis sonoros no entorno do aeroporto de Uberlândia, o qual apresenta os cálculos das curvas de ruídos, considerando os dados de movimentação aérea (modelos das aeronaves; número de movimentos de cada aeronave, em média diária, distribuídos em movimentos diurnos e noturnos; dados técnicos operacionais e dados de condições atmosféricas e dados técnicos do aeroporto), em consonância com a NBR - 12859:1993 (*Avaliação do impacto sonoro gerado por operações aeronáuticas - Procedimento*).

De acordo com os resultados obtidos e tendo em vista que o PEZR foi elaborado com base no planejamento operacional do aeroporto, concluiu-se que a situação atual do empreendimento está

atendendo as condições operacionais previstas e as curvas de ruído estão contidas no PEZR. A Portaria ANAC nº 1925/SIA, de 14 de agosto de 2014, valida as curvas de ruído para o Aeroporto de Uberlândia - Ten. Cel. Aviador César Bombonato - SBUL, as quais serão base para um novo Plano Específico de Zoneamento de Ruído do SBUL, de acordo com o disposto no Regulamento Brasileiro de Aviação Civil 161- EM 01, aprovado pela Resolução ANAC nº 281, de 10 de setembro de 2013. No entanto, cabe o registro de que os protocolos de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico não foram efetuados, conforme determinação do anexo II do parecer único nº 025627/2010.

Os resultados do automonitoramento são encaminhados ao órgão ambiental dentro da periodicidade estabelecida e funcionam como instrumentos de controle e acompanhamento das atividades potencialmente poluidoras, com o objetivo de verificar e acompanhar a eficiência dos sistemas de tratamento implantado com relação a determinados parâmetros. Após apurada análise e com base principalmente nos documentos protocolados quando da vigência da LOC nº 013/2010, foi possível atestar que o aeroporto de Uberlândia possui medidas de controle, além de programas e procedimentos estabelecidos para garantir a funcionalidade ambiental do empreendimento, aspectos tais que subsidiam favoravelmente a sugestão para deferimento da revalidação da licença de operação do mesmo. No entanto, nem todos os itens foram atendidos em sua totalidade no que se refere à regularidade de realização/comprovação dos mesmos, conforme determinado no programa de condicionantes (Anexo II).

Assim, o empreendimento foi autuado (Auto de Infração nº 023581/2016), conforme o disposto no Anexo I, código 105 do Decreto Estadual nº 44.844, de 25 de junho de 2008, a saber: *Descumprir condicionantes aprovadas na Licença de Operação, inclusive planos de controle ambiental, de medidas mitigadoras, de monitoração, ou equivalentes, ou cumpri-las fora do prazo fixado, se não constatada a existência de poluição ou degradação ambiental.*

Como importante instrumento de gestão ambiental, será condicionado no Anexo II do presente parecer, o estabelecimento de um programa de automonitoramento para assegurar o controle e acompanhamento sistemático do desempenho ambiental do empreendimento com vistas à efetiva implantação das medidas de mitigação dos impactos negativos passíveis de registros, em termos de proteção e melhorias ambientais.

8. Avaliação dos Sistemas de Controle Ambiental

A atividade aeroportuária possui um papel fundamental no desenvolvimento do país, apresentando grande relevância no cenário econômico nacional como importante ferramenta de elo de logística, com participação em movimentação de cargas, turismo e economia, funcionando como um espaço empresarial para comércio ou desenvolvimento de negócios, além de geração de empregos.

No entanto, como todo grande empreendimento, um aeroporto é passível de geração de impactos ambientais. Nesse sentido, visando se adequar à legislação pertinente, a Infraero busca adotar padrões construtivos e tecnológicos que garantam que a sua atuação seja compatível com o meio ambiente.

Como informado, a água utilizada no aeroporto é destinada em sua maior parte para o consumo humano (sanitários, praça de alimentação, por exemplo) e uma menor parcela é utilizada para a higienização dos espaços e lavagem das aeronaves e equipamentos. Ressalta-se que os efluentes gerados na lavagem das aeronaves e equipamentos são encaminhados para a caixa SAO existente na área do aeroporto, adequada aos preceitos da NBR 14.605-2:2010 e NBR 14605-7:2009.

Cabe salientar que o aeroporto de Uberlândia ingressou voluntariamente no Programa de Recebimento e Monitoramento de Efluentes Não Domésticos – PREMEND, conforme Ofício nº 15/SBUL/2013, enviado ao DMAE em 15 de janeiro de 2013, com o intuito de atender às diretrizes estabelecidas no Decreto nº 13.481, de 22 de junho de 2012, e adequar os efluentes para o lançamento na rede coletora pública municipal. O programa é uma importante ferramenta para garantir que o efluente líquido lançado na rede esteja em condições ideais para serem recebidos pelo sistema público de coleta e tratamento de esgoto.

Foi elaborado o Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna, que tem como objetivo a execução do Plano de Manejo da Fauna para redução dos riscos decorrentes da presença de animais nos limites do aeroporto, em consonância com as especificações estipuladas pela Resolução CONAMA nº 04, de 9 de outubro de 1995 em associação com a Instrução Normativa IBAMA nº 72, de 18 de agosto de 2005.

Outra medida de controle ambiental implantada no aeroporto é o sistema de drenagem, formado por canaletas e canais de concreto, que drenam toda água pluvial até o solo do entorno da pista do aeroporto. As canaletas que recebem as águas pluviais dos pátios dos hangares, onde também ocorre a lavagem e/ou manutenção de aeronaves, são interligadas a um sistema separador de água e óleo.

No que se refere ao gerenciamento dos resíduos sólidos, o empreendimento registra o desenvolvimento das ações planejadas em seu PGRS, nas etapas de coleta, transporte, transbordo, tratamento e destinação final ambientalmente adequada dos resíduos, abrangendo procedimentos e técnicas de acordo com a Resolução CONAMA nº 005, de 05 de agosto de 1993, a Resolução nº 56, de 06 de julho de 2008 da ANVISA e com a NBR 10.004:2004.

O PRAD se encontra em fase de execução e prevê a recuperação da área como um todo, a partir de medidas de contenção de processos erosivos, de recuperação do solo, de reintrodução da cobertura vegetal do solo, além de ações de manutenção e monitoramento da área para verificar a eficácia das estratégias adotadas, no sentido de reunir condições ambientais para inserir a área em um processo regular de recuperação.

O Programa de Educação Ambiental (PEA) do aeroporto de Uberlândia foi elaborado e implantado tendo como público alvo os funcionários e usuários do aeroporto e as escolas do entorno, com o objetivo principal de desenvolver ações e práticas educativas voltadas à sensibilização da coletividade sobre as questões ambientais e à sua organização e participação na defesa da qualidade do meio ambiente. Faz parte do conjunto de condicionantes dispostas no *Anexo I* do presente parecer o monitoramento das atividades realizadas no contexto da educação ambiental.

No que tange o monitoramento de ruídos, o empreendimento está trabalhando em consonância com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161, aprovado pela Resolução ANAC nº 202, de 28 de setembro de 2011, para viabilizar o encaminhamento dos relatórios de gerenciamento do ruído, os quais serão condicionados ao fim do parecer, no Anexo II (Automonitoramento).

É fato, pois, que a Infraero, responsável pelo gerenciamento do aeroporto de Uberlândia, destina em seu plano de ação investimentos em projetos de recuperação e gestão ambiental, educação e programas socioambientais, contemplando um público abrangente, contando com funcionários e usuários do aeroporto, além da comunidade circundante, com vistas à minimização e compensação dos impactos ambientais negativos adversos.

Cabe o registro de que qualquer ampliação da pista, pátios, hangares, terminal de passageiros e/ou demais estruturas, bem como o aumento da capacidade operacional do aeroporto deverá ser precedida de autorização do COPAM.

9. Controle Processual

O processo encontra-se formalizado e instruído corretamente no tocante a legalidade processual, haja vista a apresentação dos documentos necessários e exigidos pela legislação ambiental em vigor, conforme enquadramento no disposto da Deliberação Normativa nº 74/2004.

Neste processo encontra-se a publicação em periódico local ou regional do requerimento de Licença, conforme determina a Deliberação Normativa COPAM nº 13/95.

10. Conclusão

Com fulcro nas informações obtidas no decorrer da análise do presente processo de licenciamento ambiental, levando em consideração os estudos e informações complementares apresentadas, bem como as observações registradas em vistoria, foi possível constatar o desempenho ambiental do aeroporto de Uberlândia, em relação ao cumprimento dos procedimentos

operacionais de controle ambiental e aplicação das medidas mitigadoras, de acordo com as exigências previstas na legislação ambiental.

Trata-se de um empreendimento classe 6 (seis), cuja análise técnica e jurídica é conclusiva para a concessão da revalidação da licença de operação com validade de 04(quatro) anos, condicionada aos termos e programas do presente parecer técnico, bem como às determinações de seus anexos, conforme disposto no artigo 3º da Deliberação Normativa nº 17, de 17 de dezembro de 1996.

Neste contexto, prevê-se a continuidade dos sistemas de controle ambiental e aplicação das medidas mitigadoras relativas ao cumprimento das condicionantes, à manutenção dos procedimentos de gestão atentando-se aos prazos de validade de certificados, à periodicidade da realização de monitoramentos, bem como as demais exigências previstas na legislação ambiental atualmente em vigor.

Deste modo, as equipes técnica e jurídica da SUPRAM - TM/AP sugerem à Unidade Regional Colegiada do Conselho Estadual de Política Ambiental do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba o **deferimento** do pedido de revalidação da licença de operação do Aeroporto de Uberlândia - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*, para a atividade de *Aeroportos*, no município de Uberlândia/MG por 04 (quatro) anos a contar da publicação da mesma, desde que atendidas as medidas mitigadoras de impactos ambientais descritas neste parecer e nos estudos apresentados, aliadas às condicionantes listadas nos Anexo I e II (*Automonitoramento*).

As orientações descritas em estudos, e as recomendações técnicas e jurídicas descritas neste parecer, através das condicionantes listadas em anexo, devem ser apreciadas pela Unidade Regional Colegiada do Copam do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba.

Oportuno advertir ao empreendedor que o descumprimento de todas ou quaisquer condicionantes previstas ao final deste parecer único e qualquer alteração, modificação e ampliação sem a devida e prévia comunicação à SUPRAM - TM/AP, tornam o empreendimento em questão passível de autuação.

Cabe esclarecer que a Superintendência Regional de Regularização Ambiental Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba 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.

Ressalta-se, ainda, que as revalidações das licenças ambientais, tais como as de outorga, deverão ser efetuadas 120 (cento e vinte) dias antes de seu vencimento.



11. Anexos

Anexo I. Condicionantes para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do **Aeroporto de Uberlândia** - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*;

Anexo II. Programa de Automonitoramento para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do **Aeroporto de Uberlândia** - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*;

Anexo III. Relatório Fotográfico para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do **Aeroporto de Uberlândia** - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*.



ANEXO I

Condicionantes para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato

Empreendedor: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO
Empreendimento: Aeroporto de Uberlândia - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*
CNPJ: 00.352.294/0038-02
Município: Uberlândia - MG
Atividade: Aeroportos
Código DN 74/04: E-01-09-0
Processo: 01524/2002/002/2013
Validade: 04 anos

Item	Descrição da Condicionante	Prazo*
01	Comprovar, por meio de Relatório técnico e fotográfico, a conclusão da obra do abrigo para acondicionamento temporário de resíduos sólidos. <i>As condições para o armazenamento dos resíduos sólidos devem seguir o disposto na NBR 12235/92 (Armazenamento de resíduos sólidos perigosos).</i>	270 dias após a concessão da licença
02	Apresentar relatório técnico e fotográfico de acompanhamento das ações desenvolvidas no âmbito do Programa de Educação Ambiental, tendo como base a Deliberação Normativa COPAM nº 110, de 18 de julho de 2007, <i>que aprova o Termo de Referência para Educação Ambiental não formal no Processo de Licenciamento Ambiental do Estado de Minas Gerais, e dá outras providências.</i>	Anualmente
03	Apresentar relatório técnico-fotográfico com a descrição de todas as ações implantadas ou em andamento com vistas à reabilitação das áreas afetadas por processos erosivos/manutenção da rede de drenagem, contemplando a descrição da situação atualizada da área; a síntese e avaliação dos projetos e ações sócio-ambientais desenvolvidos; além de informações e dados de monitoramento ambiental, caso existam.	Anualmente
04	Comprovar, por meio de Relatório técnico e fotográfico, as ações realizadas no âmbito do Programa de monitoramento e manejo da avifauna local.	Anualmente
05	Enviar relatório das atividades previstas no Plano de Prevenção a Riscos Ambientais – PPRA e seus registros. <i>O relatório deverá conter a identificação, registro profissional e a assinatura do responsável técnico pelas informações e pelo acompanhamento do programa.</i>	Anualmente
06	Apresentar relatório contendo o fator de carga poluidora (K), do Programa de Monitoramento de Efluentes não Domésticos (PREMEND) do Departamento Municipal de Água e Esgoto de Uberlândia (DMAE), bem como certificado de regularidade no programa, atualizado.	Anualmente



07	Executar o Programa de Automonitoramento, conforme definido no Anexo II deste Parecer.	Durante a vigência da Licença de Operação.
08	Relatar a essa SUPRAM todos os fatos ocorridos na unidade industrial que causem impacto ambiental negativo, imediatamente após sua constatação.	Durante a vigência da Licença de Operação.

* Salvo especificações, **os prazos são contados a partir do recebimento do Certificado da Licença.**

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 e jurídica, desde que não altere o seu mérito/conteúdo.

Ressalta-se que as condicionantes devem ser protocoladas no prazo fixado junto ao Órgão Ambiental. Todos os projetos, programas e relatórios devem ser apresentados com ART do profissional habilitado responsável.

Em razão do que dispõe o art. 6º da Deliberação Normativa COPAM Nº 13/1995, o empreendedor tem o prazo de 10 (dez) dias para a publicação, em periódico local ou regional de grande circulação, da concessão da presente licença.



ANEXO II

Programa de Automonitoramento para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do Aeroporto de Uberlândia - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*

Empreendedor: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO
Empreendimento: Aeroporto de Uberlândia - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*
CNPJ: 00.352.294/0038-02
Município: Uberlândia - MG
Atividade: Aeroportos
Código DN 74/04: E-01-09-0
Processo: 01524/2002/002/2013
Validade: 04 anos

1. Efluentes Líquidos

Local de amostragem	Parâmetro	Frequência de Análise
Entrada e saída da estação de tratamento de efluentes	Substâncias tensoativas, temperatura, ph, sólidos sedimentáveis, sólidos suspensos, DBO, DQO, óleos e graxas.	Semestral

Relatórios: Enviar anualmente à SUPRAM – TM/AP os resultados das análises efetuadas. 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, além de Relatório de Atividades de Manutenção da CSAO no período.

Na ocorrência de qualquer anormalidade nos resultados nas análises realizadas durante o ano, o órgão ambiental deverá ser imediatamente informado.

Método de análise: Normas aprovadas pelo INMETRO ou, na ausência delas no *Standard Methods for Examination of Water and Wastewater*, APHA-AWWA, última edição.

2. Resíduos Sólidos e Oleosos

Enviar anualmente à SUPRAM - TM/AP, os relatórios de controle e disposição dos resíduos sólidos gerados contendo, no mínimo os dados do modelo abaixo, bem como a identificação, registro profissional e a assinatura do responsável técnico pelas informações.

Resíduo				Transportador		Disposição final			Obs.
Denominação	Origem	Classe NBR 10.004 (*)	Taxa de geração kg/mês	Razão social	Endereço completo	Forma (**)	Empresa responsável		
							Razão social	Endereço completo	

(*) Conforme NBR 10.004 ou a que sucedê-la.

(**) Tabela de códigos para formas de disposição final de resíduos de origem industrial

- 1 - Reutilização;
- 2 - Reciclagem;
- 3 - Aterro sanitário;
- 4 - Aterro industrial;
- 5 - Incineração;
- 6 - Co-processamento;
- 7 - Aplicação no solo;
- 8 - Estocagem temporária (informar quantidade estocada);
- 9 - Outras (especificar).

Em caso de alterações na forma de disposição final de resíduos, a empresa deverá comunicar previamente à SUPRAM - TM/AP, para verificação da necessidade de licenciamento específico.

As doações de resíduos deverão ser devidamente identificadas e documentadas pelo empreendedor. Fica proibida a destinação dos resíduos Classe I, considerados como Resíduos Perigosos segundo a NBR 10004/2004, em lixões, bota-fora e/ou aterros sanitários, devendo o empreendedor cumprir as diretrizes fixadas pela legislação vigente.

Comprovar a destinação adequada dos resíduos sólidos de construção civil que deverão ser gerenciados em conformidade com as Resoluções CONAMA nº 307/2002 e nº 348/2004.

As notas fiscais de vendas e/ou movimentação e os documentos identificando as doações de resíduos, que poderão ser solicitadas a qualquer momento para fins de fiscalização, deverão ser mantidos disponíveis pelo empreendedor.

3. Ruídos

Local de amostragem	Parâmetros	Frequência de análise
Em pontos localizados nos limites da área do empreendimento, nos horários diurno e noturno.	dB (A)	<u>Semestral</u>

Enviar anualmente à SUPRAM – TM/AP relatório contendo 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.

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.



IMPORTANTE

- Os parâmetros e frequências especificadas para o programa de Automonitoramento poderão sofrer alterações a critério da área técnica da SUPRAM TM/AP, face ao desempenho apresentado;
- A comprovação do atendimento aos itens deste programa deverá estar acompanhada da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART), emitida pelo(s) responsável(eis) técnico(s), devidamente habilitado(s).

Qualquer mudança promovida no empreendimento que venha a alterar a condição original do projeto das instalações e causar interferência neste programa deverá ser previamente informada e aprovada pelo órgão ambiental.



ANEXO III

Relatório Fotográfico para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato

Empreendedor: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO
Empreendimento: Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato
CNPJ: 00.352.294/0038-02
Município: Uberlândia - MG
Atividade: Aeroportos
Código DN 74/04: E-01-09-0
Processo: 01524/2002/002/2013
Validade: 04 anos



Foto 01: Pátio das aeronaves



Foto 02: Serviço de Salvamento e Combate a incêndio



Foto 03: vista de vala para drenagem pluvial



Foto 04: Estação meteorológica



Foto 05: Torre de Comando



Foto 06: obra do local para acondicionamento de resíduos



Foto 07: Canaletas para drenagem da pista
direcionadas à CSAO



Foto 08: Setor de manutenção