



PARECER ÚNICO Nº 0399794/2020 (SIAM)

INDEXADO AO PROCESSO: Licenciamento Ambiental	PA COPAM: 01524/2002/003/2020	SITUAÇÃO: Sugestão pelo Deferimento
FASE DO LICENCIAMENTO: LAC1 (LP+LI+LO)		VALIDADE DA LICENÇA: 10 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"		
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 UPGRH: PN2	BACIA ESTADUAL: Rio Araguari SUB-BACIA: Córrego Perpétua	
CÓDIGO: E-01-09-0	ATIVIDADE OBJETO DO LICENCIAMENTO (DN COPAM 217/2017): Aeroportos	CLASSE: 05
CONSULTORIA/ RESPONSÁVEL TÉCNICO: Renato Muzzolon Júnior	REGISTRO: CREA/PR - 93.586/D ART: 1720202546946	
AUTO DE FISCALIZAÇÃO: 174271/2020	DATA: 20/08/2020	

EQUIPE INTERDISCIPLINAR	MATRÍCULA	ASSINATURA
Naiara Cristina Azevedo Vinaud	1.349.703-7	
Adryana Machado Guimarães	1.364.415-8	
Érica Maria da Silva	1.254.722-0	
Nathalia Santos Carvalho - <i>Técnica Ambiental de Formação Jurídica</i>	1.367.722-4	
De acordo: Wanessa Rangel Alves - <i>Diretora Regional de Controle Processual</i>	1.472.918-0	
De acordo: Rodrigo Angelis Alvarez - <i>Diretor Regional de Regularização Ambiental</i>	1.191.774-7	



1. Resumo

O empreendimento Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Aeroporto de Uberlândia - Tenente Coronel Aviador César Bombonato) atua no setor de infraestrutura de transportes, no município de Uberlândia - MG. Em 28/07/2020, foi formalizado o processo administrativo de licenciamento ambiental de nº 1524/2002/003/2020, na modalidade de LAC1 (Ampliação).

Como atividade principal a ser licenciada, o empreendimento pretende reformar, modernizar e ampliar o Terminal de Passageiros, o que aumentará a capacidade anual de movimentação de passageiros para 3,9 milhões pax/ano.

Em 18/08/2020, houve vistoria técnica de forma remota ao empreendimento a fim de subsidiar a análise da solicitação de licenciamento ambiental, para a identificação, análise e proposições de medidas mitigadoras relativas aos potenciais impactos ambientais da atividade.

O abastecimento de água do aeroporto é realizado exclusivamente por meio da rede de distribuição pública do Departamento Municipal de Água e Esgoto - DMAE, que também recebe todos os efluentes líquidos gerados no empreendimento, por meio do Premend. O armazenamento temporário e a destinação final dos resíduos sólidos apresentam-se ajustados às exigências normativas.

Os ruídos e emissões atmosféricas são monitorados oportunamente. Os riscos relacionados à fauna são gerenciados em programa específico, incorporado à rotina operacional do aeródromo, com a finalidade de reduzir progressivamente o risco de colisão entre aeronaves e animais.

Desta forma, considerando o desempenho ambiental do empreendimento e a estruturação dos sistemas de controle, inclusive quanto à ampliação pretendida, a Supram TM sugere o deferimento do pedido de LAC1 para o aeroporto de Uberlândia.



2. Introdução

O parecer em questão, tem por objetivo subsidiar o julgamento da Câmara de Atividades de Infraestrutura de Energia, Transporte, Saneamento e Urbanização - CIF, do Conselho Estadual de Política Ambiental - COPAM, quanto à solicitação de licença ambiental para a reforma, ampliação e modernização do Terminal de Passageiros do Aeroporto de Uberlândia,

O presente requerimento de licença foi manifestado no Formulário de Caracterização do Empreendimento R0860014/2018, o qual contempla a atividade de infraestrutura de transporte *Aeroportos*, sendo classificada como classe 05, de grande potencial puluidor/degradador geral e médio porte (sem critérios locais), conforme a Deliberação Normativa Copam nº 217/2017.

Foi gerado o Formulário de Orientação Básica Integrado nº 0644250/2018A, que indicou a documentação necessária para a formalização do processo de licenciamento, que se deu em 28/07/2020, conforme o recibo de entrega de documentos nº 0316278/2020.

Ao consultar os processos que precederam o requerimento em questão, verificou-se que o empreendimento possui certificado de Licença de Operação, referente ao PA nº 1524/2002/002/2013 e, em conformidade com o artigo 12 da DN nº 217/2017, dispensa a referida atividade de novos processos de renovação de LO.

A supracitada licença refere-se à operação de um terminal de passageiros com capacidade anual de processamento de passageiros de 2,4 milhões pax/ano. A obra, a qual diz respeito este parecer, prevê o incremento na capacidade operacional em 1,5 milhão pax/ano. Considerando que a movimentação anual de passageiros se configura como parâmetro classificador da atividade de acordo com a normativa vigente, tal mudança enseja em ampliação, sendo o empreendimento, portanto, passível de novo licenciamento ambiental.

Ressalta-se que o processo de renovação de LO anterior foi formalizado nos moldes da DN nº 74/2004, que trazia como parâmetro para a atividade *Aeroportos* a “área total e o número de empregados”. Tal parâmetro foi alterado inicialmente pela DN Copam nº 206/ 2015, para “capacidade anual de movimentação de passageiros”, mudança mantida pela DN nº 217/2017.

Neste sentido, a Instrução de Serviço nº 01/2018 valida o entendimento de ampliação da atividade, considerando a nova capacidade operacional em 3,9 milhões pax/ano, ao determinar que:

Para os casos de ampliação em que o parâmetro foi substituído (por exemplo, faturamento anual por área), serão considerados regulares todos os incrementos do novo parâmetro realizados pelo empreendedor até a entrada em vigor da DN Copam nº 217 de 2017 que não eram passíveis de regularização ambiental pela DN Copam nº 74 de 2004. Assim, o novo parâmetro com seus incrementos, deverá ser entendido como o “atual” porte do empreendimento ou atividade.



As informações e dados referentes ao desempenho dos sistemas de controle implementados, bem como os aspectos e impactos ambientais, além das medidas mitigadoras referentes à ampliação da atividade, se encontram no Plano e no Relatório de Controle Ambiental (PCA/RCA) apresentados.

Em que pese a atividade em questão ser passível de apresentação de EIA/RIMA, de acordo com a Resolução CONAMA nº 01/1986, tais estudos foram dispensados, conforme Papeleta de Despacho nº 0718978/2018 e em atenção ao art. 17 da DN nº 217/2017, ao art. 26 da Lei nº 21.972/2016 e também à Resolução CONAMA nº 237/1997, art. 3º, parágrafo único, que dispõem que o órgão ambiental competente definirá os estudos ambientais pertinentes aos processos de licenciamento.

A decisão foi tomada com base em relatório apresentado em 16/08/2018 (R146326/2018), onde foi esclarecido o escopo das intervenções pretendidas, que se darão em instalações existentes ou área ocupadas e já licenciadas. Na ocasião, apresentou-se uma análise sintética dos principais aspectos relacionados à ampliação, quais sejam:

- a intervenção é uma complementação de edificação existente e não caracteriza uma modificação de atividade (E-01-09-0);
- não haverá alteração no enquadramento da atividade frente à legislação existente. Continuará sendo um empreendimento entre 600.000 e 6.000.000 de passageiros por ano;
- a área objeto de intervenção atualmente já é ocupada pelo Terminal existente e integra o sítio aeroportuário;
- a ampliação da edificação do Terminal de Passageiros atual se dará sobre áreas onde atualmente já existem outras edificações;
- haverá geração de resíduos sólidos de construção civil. Nesse caso, o empreendimento contará com o Plano de Controle Ambiental da Obra (PCAO);
- não haverá impacto significativo na variável água. O aeroporto possui abastecimento público via DMAE e o consumo será ajustado, bem como o tratamento dos efluentes gerados;
- não haverá impacto significativo na variável solo. Uma vez que a intervenção se dará em área plana já ocupada por outras edificações, não havendo necessidade de corte e aterro, de forma significativa;
- não haverá impacto significativo na variável ar. A intervenção encontra-se em área ocupada, delimitada e não há previsão de significativas movimentações de terra.

Ainda, como declarado, a ampliação se realizará em obra única, devido à normatização técnica de segurança aeroportuária, atendendo aos requisitos inerentes de planejamento e controle. Assim, podendo, de acordo com o art. 8º, §6º da DN nº 217/2017, ocorrer por meio de Licenciamento Ambiental Concomitante - LAC1, permitindo a análise, em uma só fase, das etapas de LP, LI e LO.

Em 18/08/2020, foi realizada a vistoria técnica de forma remota, através de videoconferência pelo aplicativo *Google Meets*, em consonância com a Resolução Conjunta Semad, Ief, Igam e Feam



nº 2.959/2020, acerca da adoção oportuna de alternativas tecnológicas para a continuidade das atividades do Sisema, em atenção ao estado de calamidade pública decorrente da pandemia causada pelo agente Coronavírus - Covid-19 (Decreto nº 47.891/2020). Com o procedimento, restou evidente que as adequações têm foco na modernização da sala de embarque, desembarque e banheiros, realocação de pontos comerciais, substituição de equipamentos e redistribuição do espaço interno.

Os estudos foram elaborados pela Avistar Engenharia de Meio Ambiente e Segurança do Trabalho LTDA-ME, sob coordenação e responsabilidade técnica do engenheiro ambiental e de segurança do trabalho Renato Muzzolon Júnior (CREA: PR-93.586/D; ART: 1720202546946; CTF/AIDA: 5322678). O responsável legal pelo empreendimento é o superintendente, em exercício, Cássio Augusto Leone Silva (AA nº SEDE-AAD-2018-136).

Destarte, o presente parecer único foi elaborado com base nas apreciações decorrentes de todo o histórico documental, que culminou com a solicitação de ampliação do empreendimento, nos estudos ambientais e contatos com a Infraero.

3. Caracterização do Empreendimento

Em 07/06/2001, foi sancionada a Lei nº 10.234, que denominou como "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 10/05/1935, 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 17/01/1980, e jurisdicionado à Superintendência Regional do Sudeste – SRSE; tipo de tráfego: doméstico regular e não regular e aviação geral, 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 26/02/2014, 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.

O Aeroporto de Uberlândia está localizado na Praça José Alves dos Santos, nº 100, bairro: Aeroporto, área urbana do município de Uberlândia/MG, tendo como ponto central as coordenadas geográficas: 18º 53' 01" S e 48º 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.

Possui certificado de regularidade válido (Registro nº 5220762), por meio do CTF/APP, do Ibama; declaração municipal nº 075/2020, emitida pela Diretoria de Controle Ambiental da Prefeitura de Uberlândia, válida até 26/05/2030; e Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros nº 20180061132,



válido até 07/07/2023. As tratativas para atualização do AVCB, em vista do aumento da área do TPS, foram iniciadas, sendo que as medidas de combate à incêndios e pânico serão verificadas após a finalização das obras.

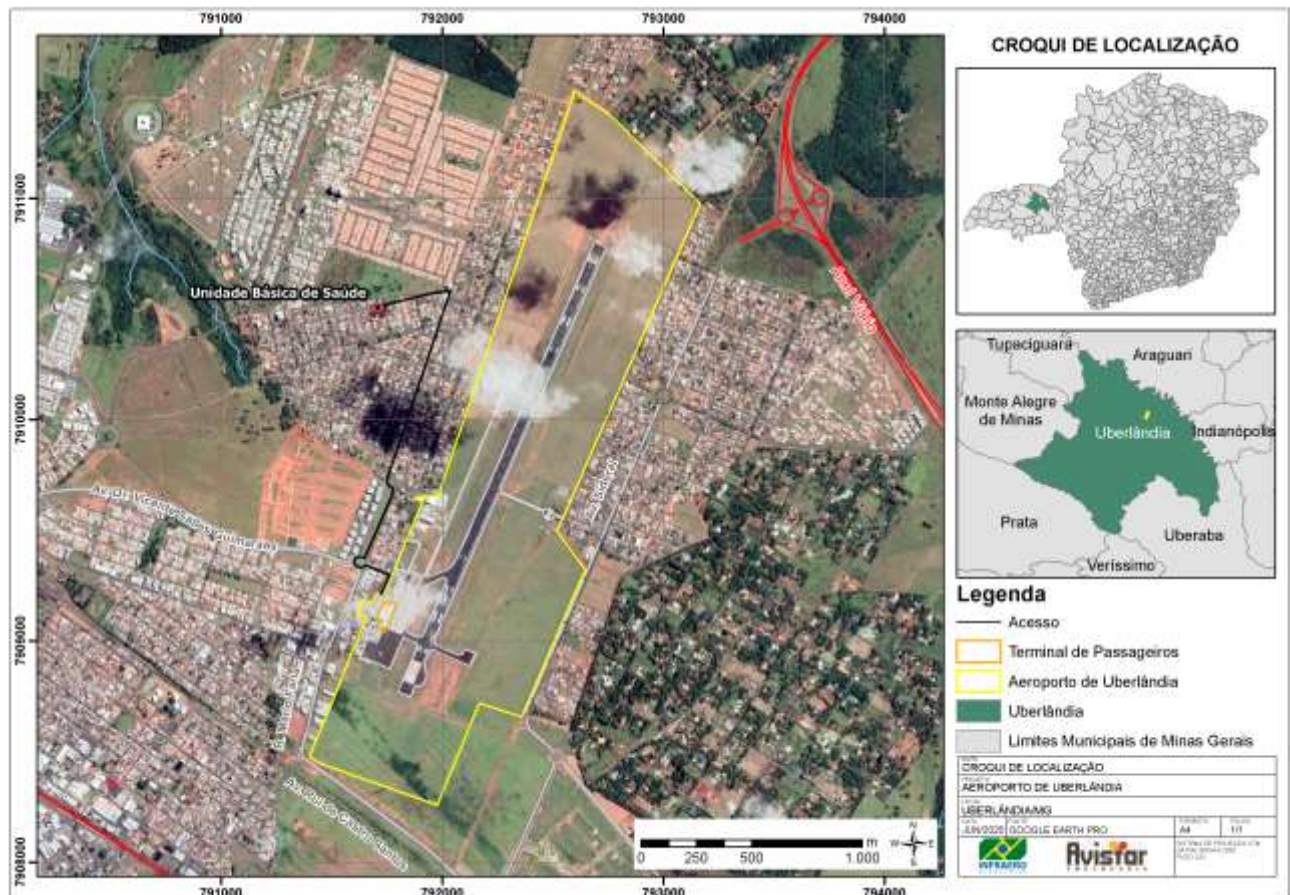


Figura 01: Localização do empreendimento “Aeroporto de Uberlândia”, em 30/04/2020.
Fonte: Google Earth Pro; agosto de 2020.

A atividade principal do empreendimento é o transporte de passageiros e carga por via aérea. Quanto aos aspectos patrimoniais e de 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, praça de alimentação, quiosques e terminais das companhias aéreas*), administração, manutenção e torre de controle, condomínios de hangares, parque de abastecimento de aeronaves - ambos com licenças ambientais válidas (LO nº 2253/2020 e AAF nº 02159/2017) , aeroclube e uma estação meteorológica.

Pode-se dividir o aeroporto em três grandes grupos de áreas, segundo suas afinidades funcionais: **Área de manobras; Área terminal e Área Secundária.**

Conta, ao todo, com 631 funcionários, destes, 109 são da Infraero, e os demais distribuídos em concessionários, contratados e terceirizados. Há 40 colaboradores na obra. O regime de operação é



de 24 horas/dia; 30 dias/mês; 12 meses/ano. Possui, atualmente, 16 concessionários, incluindo os arrendamentos comerciais.

A energia elétrica utilizada é proveniente da concessionária CEMIG, registrando um consumo médio mensal de 111.081,88 kwh. O sistema de contingência elétrica é atendido através de 3 grupos geradores no sistema de *stand by*, sendo 2 principais de 180 kVA (Casa de Força) e 150 kVA (SCI) e 1 reserva de 180 kVA (Casa de Força).

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.

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. O Plano Diretor do aeroporto foi aprovado pela Decisão ANAC nº 26/2013, sendo um instrumento 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.

Compete à administração municipal/distrital, segundo a Portaria nº 957/2015, a compatibilização adequada do ordenamento territorial. A Lei Complementar nº 525/2011, que dispõe sobre o zoneamento do uso e ocupação do solo do município de Uberlândia, define a zona de proteção ao aeroporto, que junto ao cone de proteção do aeroporto, conformam a Área de Diretrizes Especiais – ADE-IV (alterada pela Lei Complementar nº 696/2019).

De acordo com o RCA, a capacidade operacional do Aeroporto de Uberlândia remete à Resolução nº 440/ANAC/2017 e à Portaria nº 642/SAS/2018, sendo que a Declaração de Capacidade é a base para as aprovações de voos.

A capacidade de processamento de passageiros tem como cálculo a metragem das áreas de processamento (embarque e desembarque) e o espaço ideal em m² para cada passageiro. Já a capacidade de pista, para processamento dos horários de voos, é definida pelo Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea - CGNA, tendo como base as regras de espaçamento de ar, dentre outros critérios.

Nesse sentido, o terminal de passageiros possui, atualmente, uma capacidade anual de processamento de passageiros de 2,4 milhões pax/ano, dentro de uma área de 5.049,05 m². O percentual médio de utilização da capacidade instalada não atinge o nível total anual. O número de operações (pousos e decolagens) em 2019 foi de 24.060, movimentando 1.142.137 passageiros.

A reforma, ampliação e modernização do TPS propõe a reconfiguração do terminal guiada pelos seguintes objetivos:



- *Ampliação, reforma e modernização do TPS de modo a abrigar a área administrativo-operacional do Aeroporto;*
- *Ampliação, reforma e modernização das áreas de embarque, check-in e desembarque;*
- *Instalação de novos equipamentos visando à atualização dos sistemas, tais como esteiras de bagagens e elevadores;*
- *Ampliação e modernização do sistema de ar-condicionado visando à climatização total do Terminal de Passageiros;*
- *Implantação, modernização e ampliação dos sistemas eletrônicos e elétricos, visando a adequação às ampliações propostas;*
- *Reforma, ampliação e modernização dos sanitários;*
- *Adequação e ampliação das áreas comerciais viabilizando o incremento das receitas comerciais;*
- *Reforma, ampliação e modernização da infraestrutura básica (energia elétrica, abastecimento de água, sistema de reuso de água e reaproveitamento de água de chuva) do aeroporto.*

O cronograma físico-financeiro indicou a duração de 15 meses, sendo que as obras foram divididas em setores (do A ao L), conforme estabelecido em faseamento presente nos autos do processo. Os ganhos mais relevantes do projeto, em relação ao cenário existente, estão indicados no quadro 01.

AMBIENTE/PROCESSADOR	ÁREAS TPS EXISTENTE (M ²)	ÁREA NOVO TPS (M ²)	AMPLIAÇÃO %
Saguão público	684	763	11,55
Praça de Alimentação	298	315	5,70
Sanitários Saguão	41	97	136,59
Inspeção de Embarque	30	243	710,00
Sala de Embarque	272	737	170,96
Sanitários Sala de Embarque	23	93	304,35
Sala Desembarque	328	643	96,04
Esteiras de restituição (unid.)	1	2	100,00
Sanitários sala de Desembarque	20	64	220,00
Praça de Bagagem Desembarcada	72	138	91,67
Praça de Bagagem Embarcada	167	231	38,32
Carrosséis de bagagem (unid.)	1	2	100,00
Back-Office	110	381	246,36
Sala Vip Embarque	0	140	-
Comércio em área restrita	17	154	805,88
Comércio em área pública	241	466	93,36
Órgãos Públicos	0	27	-
Infraero	339	656	93,51

Quadro 01: Projeto de ampliação do Terminal de Passageiros – Aeroporto de Uberlândia.

Fonte: RCA (2020).



Justificou-se que o programa de necessidades adotado considerou a adequação da capacidade dos processadores, visando desafogar os principais gargalos (embarque, desembarque, sanitários e sistema de bagagens), aumentando a capacidade horária, além da melhoria do nível de conforto do TPS.

Considerando que tais adequações são necessárias também para a segurança operacional do aeroporto de Uberlândia, tendo a ANAC apontado não-conformidades e indicado a necessidade de atendimento aos requisitos normativos, a nova configuração do TPS (6969,72 m²) está registrada na *Figura 02*.



Figura 02: Nova configuração do TPS – Aeroporto de Uberlândia.
Fonte: RCA (2020).

Em consulta à Infraestrutura de Dados Espaciais do Sistema Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IDE-Sisema), o empreendimento encontra-se fora de áreas de influência de cavidades (com potencialidade de ocorrência improvável), fora de terras indígenas ou de quilombolas, de corredores ecológicos legalmente instituídos, fora de áreas prioritárias para conservação da biodiversidade e fora dos sítios Ramsar.



O empreendimento também não está inserido em Unidade de Conservação (UC), sendo o Parque Estadual do Pau Furado a mais próxima, localizada a cerca de sete quilômetros de distância da Zona de Amortecimento.

Considerando a delimitação das áreas de influência, notadamente a Área de Segurança Aeroportuária, e ao promover a avaliação ambiental através do Zoneamento Ecológico-Econômico do Estado de Minas Gerais (ZEE), foi possível visualizar alguns aspectos referentes à área do empreendimento.

A potencialidade social do município de Uberlândia, em geral, é considerada muito favorável, assim como os componentes natural e humano. Na maior parte do município, a vulnerabilidade natural é muito baixa, inclusive na área do empreendimento. O Índice Ecológico-Econômico (IEE) insere o município na zona 1, de terras de baixa vulnerabilidade em locais de alto potencial social, o que favorece a instalação de novos empreendimentos.

4. Utilização e Intervenção em Recursos Hídricos

A água utilizada no desenvolvimento das atividades do aeroporto é proveniente da rede de distribuição pública, através do Departamento Municipal de Água e Esgoto – DMAE, havendo um consumo médio mensal de 747,25 m³. Conforme o RCA, a água é destinada ao consumo humano (sanitários, refeitórios, por exemplo), lavagem de pisos e equipamentos.

A infraestrutura que compõe o sistema de distribuição de água possui cinco pontos principais de entrada e distribuição: o Hidrômetro EMA - Estação Meteorológica de Altitude, o Hidrômetro SCI - Seção Contra Incêndio, o Hidrômetro TPS - Terminal de Passageiros, o Hidrômetro TWR - Torre de Controle e o Hidrômetro ULMN - Manutenção, além de diversos reservatórios superiores e inferiores relacionados no *quadro 02*.

Reservatório	Localização	Tipo	Capacidade (m³)	Locais que atende
RSVT00174	Estação Meteorológica de Altitude - EMA	Superior	1,00	EMA
RSVT00160	Seção Contra Incêndio - SCI	Inferior	21,00	Caminhões de combate
RSVT00161	Seção Contra Incêndio - SCI	Superior	0,50	Alojamento SCI
RSVT00162	Seção Contra Incêndio - SCI	Superior	20,00	Caminhões de combate
RSVT00287	Seção Contra Incêndio - SCI	Superior	0,50	Alojamento SCI
RSVT00288	Seção Contra Incêndio - SCI	Superior	12,00	Caminhões de combate
RSVT00164	ADAERO	Superior	1,00	Fiscais ADAERO e Guarita
RSVT00167	Auditório	Superior	1,00	Auditório



RSVT00169	Prédio Limpeza	Superior	1,00	Prédio Limpeza
RSVT00157	Terminal de Passageiros - TPS	Superior	90,00	TPS, ADAERO e Área de Rampa
RSVT00158	Terminal de Passageiros - TPS	Inferior	15,00	TPS, ADAERO e Área de Rampa
RSVT00159	Terminal de Passageiros - TPS	Superior	20,00	TPS, ADAERO e Área de Rampa
RSVT00285	Terminal de Passageiros - TPS	Inferior	15,00	TPS, ADAERO e Área de Rampa
RSVT00469	Terminal de Passageiros - TPS	Superior	1,00	Área de Rampa
RSVT00172	Torre de Controle - TWR	Superior	0,15	TAUL
RSVT00173	Torre de Controle - TWR	Superior	1,00	TAUL – Prédio Administrativo
RSVT00286	Torre de Controle - TWR	Inferior	1,00	TAUL
RSVT00165	Prédio da Manutenção - ULMN	Superior	1,00	ULMN
RSVT00166	Prédio da Manutenção - ULMN	Superior	5,00	Cloaca e CARE

Quadro 02: Relação dos reservatórios do SBUL.

Fonte: PGRH – Aeroporto de Uberlândia (2019).

Dentre os reservatórios existentes, quatro não são utilizados para o armazenamento de água destinada ao consumo humano, mas são reservatórios utilizados para o abastecimento dos caminhões de combate a incêndio, limpeza da cloaca e da central de armazenamento de resíduos sólidos – CARE. Haverá dois novos reservatórios, sendo um exclusivo para reaproveitamento de água de chuva e da condensação do sistema de refrigeração, de 40 m³, e outro de 98 m³ elevado de água potável.

5. Autorização para Intervenção Ambiental (AIA)

O empreendimento está localizado na zona urbana do município e não possui remanescente florestal e/ou área de preservação permanente, nem demais situações definidas no Decreto nº 47.749/2019, que dispõe sobre os processos de autorização para intervenção ambiental.

Refazendo o histórico de regularização ambiental do empreendimento, consta parecer favorável do IEF, quanto à localização do aeroporto em relação ao Parque Estadual do Pau Furado. E, ainda, declaração de anuência da Prefeitura Municipal de Uberlândia, acerca dos parques municipais.



6. Reserva Legal

O empreendimento está localizado na área 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.

7. Impactos Ambientais e Medidas Mitigadoras

Os principais aspectos dos meios físico, biótico e socioeconômico das áreas de influência, que podem acarretar impactos ambientais negativos em decorrência da ampliação do empreendimento, foram levantados nos estudos ambientais, considerando a situação atual e as projeções.

Com base no diagnóstico elaborado, através das características da instalação e nas diretrizes e indicadores do sistema de infraestrutura básica e dos quantitativos sobre a geração de efluentes, resíduos sólidos, consumo de água e de energia, foram previstas medidas que minimizem impactos ambientais e riscos.

No que se refere à operação da atividade, incluindo o suporte às aeronaves, os impactos ambientais previstos não se diferem daqueles visualizados anteriormente, e sobre os quais o empreendimento já possui programas e projetos estruturados para controlá-los, visando a qualidade ambiental do empreendimento.

Para a proposição de medidas mitigadoras relativas aos potenciais impactos da instalação, se atentou à dinâmica do canteiro de obras e os principais aspectos ambientais envolvidos, como a geração de efluentes, resíduos sólidos de construção civil e a estimativa do tráfego a ser gerado pela obra para movimentação de solo, matéria prima e equipamentos, dentre outros.

Nesse sentido, os efluentes líquidos são considerados no Plano de Gestão de Água (RDC Anvisa nº 091/2016), que contempla o acompanhamento, com periodicidade adequada ao andamento das obras, dos parâmetros mais suscetíveis aos impactos previstos.

Não haverá local para lavagem de peças e/ou manutenção de equipamentos. Além disso, os caminhões de transporte e movimentação na área são de empresas terceirizadas, que realizam o monitoramento de emissões atmosféricas.

Não estão previstas áreas de empréstimo e bota fora e os insumos utilizados no canteiro da construtora serão armazenados em área coberta e protegidos contra intempéries. O PGRS da obra foi previamente elaborado e será revisado conforme a expansão da reforma e ampliação, com informações sobre a geração e destinação mensal de resíduos, através de empresas devidamente licenciadas (ERF Serviços de Triagem, Transbordo e Armazenamento Transitório de Resíduos da Construção Civil SPE Ltda e Limpebrás Resíduos Industriais Ltda).



A reforma, modernização e ampliação do aeroporto gerará novos postos diretos de trabalho, relacionados com as atividades de construção civil e obras de engenharia. Também serão gerados empregos de forma indireta, em função das atividades econômicas desenvolvidas, decorrentes da maior circulação de trabalhadores e consumidores e da rotatividade do número de empresas prestadoras de serviços.

A obra traz vários aspectos novos de infraestrutura focados na sustentabilidade do projeto, contribuindo para o uso racional dos recursos, visando condições de conforto ambiental. Ademais, o plano de comunicação do empreendimento prevê ações buscando a solução de rejeições, além de campanhas de conscientização e educação ambiental. Na fase de instalação, os diálogos buscam abordar temas relacionados à obra e que também possam contribuir para o desenvolvimento da cidadania dos trabalhadores; já na operação, as ações buscam conscientizar a comunidade aeroportuária para a gestão sustentável de recursos.

Informou-se que as instalações do terminal de passageiros, alvo deste licenciamento, possuem baixo potencial para ocorrência de acidentes com danos ambientais. No decorrer da vigência da LO, foram protocolados os PPRA - Programas de Prevenção de Riscos Ambientais (NR 9).

No que se refere às condicionantes listadas no parecer único nº 1164005/2015, quando da renovação da LO do sítio aeroportuário, foi possível verificar os seguintes protocolos no SIAM: R196102/2016; R210762/2016; R210750/2016; R328984/2016; R329010/2016; R0080363/2017; R118376/2017; R078986/2018; R059066/2019 e R023388/2020.

Instalação

- *Alteração da qualidade da água (ADA-mfb)*
- Contaminação por óleos, graxas e/ou combustíveis provenientes das máquinas e veículos envolvidos na obra;
- Carreamento de sedimentos provocando o assoreamento de drenagens e corpos hídricos;
- Descarte e/ou disposição inadequada de resíduos sólidos e detritos diversos;
- Lançamento de efluentes sanitários e/ou industriais não tratados na rede de drenagem pluvial.

As medidas mitigadoras para esses impactos são:

- Manter veículos, máquinas e equipamentos em boas condições de uso e com a realização de manutenção periódica;
- Utilizar kit de proteção ambiental, composto por mantas ou barreiras absorventes, luvas, recipientes, em caso de acidentes ambientais com óleos, graxas e/ou combustíveis;



- Não realizar as atividades em períodos de intensa pluviosidade;
- Instalar barreiras físicas, como sacos e lonas, para evitar o carreamento de material particulado das pilhas de areia e brita;
- Promover a disposição final, ambientalmente adequada, dos efluentes provenientes de ações da obra, de acordo com a legislação e normas ambientais vigentes;
- Acondicionar os resíduos em recipientes adequados, evitando disposição direta no solo e ação advinda do clima, para, posteriormente, serem destinados de forma ambientalmente adequada, em locais devidamente autorizados/licenciados.

- *Alteração na qualidade do solo (AI-mfb)*

- Contaminação por óleos, graxas e/ou combustíveis provenientes das máquinas, equipamentos e veículos envolvidos na obra;
- Impermeabilização do terreno;
- Descarte e/ou disposição inadequada de resíduos sólidos e detritos diversos;
- Lançamento de efluentes sanitários e/ou industriais não tratados diretamente no solo.

As medidas mitigadoras para esses impactos são:

- Manter veículos, máquinas e equipamentos em boas condições de uso e com realização de manutenção periódica;
- Utilizar kit de proteção ambiental, composto por mantas, e/ou serragem, luvas, recipientes, em caso de acidentes ambientais com óleos, graxas e/ou combustíveis;
- Manter os acessos de máquinas e veículos em boas condições;
- Promover a disposição ambientalmente adequada dos efluentes provenientes de ações da obra, de acordo com a legislação e normas ambientais vigentes;
- Acondicionar e armazenar os resíduos em recipientes adequados, evitando disposição direta no solo e ação advinda do clima, para, posteriormente, serem destinados de forma ambientalmente adequada, em locais devidamente autorizados/licenciados.

- *Alteração na qualidade do ar (AI-mfb)*

- Aumento dos poluentes associados à emissão de gases dos motores, equipamentos, máquinas e veículos;
- Aumento da concentração de material particulado em suspensão, devido ao tráfego de equipamentos, máquinas e veículos utilizados na obra, movimentação de terra, montagem de estruturas de obras civis e, também, às ações dos ventos locais.

As medidas mitigadoras para esses impactos são:



- Manter veículos, máquinas e equipamentos em boas condições de uso e com realização de manutenção periódica, respeitando padrões e normas de lançamento de fumaça e fuligem;

- Realizar o monitoramento da qualidade do ar em pontos estratégicos;
- Umectação das frentes de trabalho, vias e acessos utilizados pelos veículos da obra;
- Recobrir com lonas todas as cargas de caminhões e/ou veículos utilizados para o transporte de materiais granulados e de solos finos;

- Uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPI's) pelos trabalhadores, como máscaras de proteção.

- *Poluição Sonora (ADA-mfb)*

- Poluição sonora causada pelo ruído e vibração dos equipamentos, máquinas e veículos utilizados na obra.

As medidas mitigadoras para esses impactos são:

- Manter máquinas e equipamentos em boas condições de uso e com realização de manutenção periódica;

- Evitar realizar atividades de maquinários no período noturno;
- Uso de Equipamentos de Proteção Individual (EPIs) pelos trabalhadores, como protetor auricular.

- *Alteração da paisagem (ADA-mse)*

Não haverá alteração significativa na paisagem, pois atualmente a área se encontra nivelada e edificada.

- *Perda de cobertura vegetal (ADA-mse)*

Não haverá perda de cobertura vegetal, pois a área já se encontra edificada/antropizada.

- *Impacto sobre a fauna (ADA-mfb)*

O empreendimento está alocado dentro da área urbana de Uberlândia, e já se encontra edificado/antropizado, portanto, não são previstos impactos sobre a fauna. No entanto, o projeto das obras atenta-se aos cuidados no que tange à criação de novos ambientes e demais fatores que, funcionam como atrativos para o grupo de animais que estejam diretamente envolvidos com o aumento do fator de risco de colisão com aeronaves.



- *Aumento do tráfego de veículos (ADA-mse)*

O aumento do tráfego será temporário e decorrente da movimentação de caminhões e equipamentos que operarão na obra.

As medidas mitigadoras recomendadas são:

- Manutenção periódica nos veículos empregados na obra, para evitar emissão de fumaça preta/gases poluentes e emissão de ruído excessivo;
- Controle da velocidade dos veículos;
- Treinamento aos profissionais envolvidos com a atividade sobre os limites de velocidade e regras de trânsito.

- *Aumento da Geração de Resíduos Sólidos (ADA-mfb)*

- Demolição de estruturas/edificações existentes;
- Atividades de implantação da reforma, modernização e ampliação do aeroporto;
- Instalação do canteiro de obras;
- Aumento de funcionários para execução da obra.

As medidas mitigadoras recomendadas são:

- Todos os resíduos sólidos gerados serão coletados, separados e destinados corretamente, sendo mantidos em recipientes adequados com cores e identificação que permita a segregação;
- Organizar os resíduos de construção em lotes: fiação, encanamentos, madeira, alvenaria, telhas, louças e ferragens. Os materiais passíveis de reuso e que interessem à Infraero, serão encaminhados para a CARE;
- Todos os resíduos deverão ter seu tratamento/destinação final ambientalmente adequada, conforme legislação ambiental vigente, devendo obedecer às normas de transporte, respeitando a capacidade de carga dos caminhões, formas de acondicionamento, limite de velocidade das vias e demais itens legais pertinentes ao transporte de resíduos;
- Acondicionar e armazenar os resíduos em recipientes e locais adequados, de acordo com sua característica/classificação, evitando disposição direta no solo, ação advinda do clima, atração de fauna e proliferação de vetores;
- Quando da impossibilidade de reutilização, recuperação, reciclagem e/ou logística reversa, os resíduos devem ser destinados à local/empresa que possua todas as licenças e autorizações dos órgãos ambientais e de controle sanitário nas esferas de competência necessárias, além de cadastro no Sistema Estadual de Manifesto de Transporte de Resíduos – Sistema MTR-MG;



- Prover treinamento para os trabalhadores periodicamente quanto aos aspectos de gestão ambiental da obra.

Operação

- Efluentes líquidos

Os efluentes líquidos (domésticos e não domésticos) gerados no empreendimento, inclusive nas aeronaves, são destinados para a rede de coleta pública do Departamento Municipal de Água e Esgoto de Uberlândia, conforme atesta o Contrato de Recebimento de efluentes não-domésticos (CREND) firmado entre o aeroporto e o DMAE (Premend – Decreto nº 13.481/2012).

Declarou-se que a quantificação e qualificação dos efluentes resultantes da ampliação do aeroporto serão também comportados pelo sistema de tratamento municipal. Os efluentes da obra serão destinados para a rede, ao passo que as reformulações contratuais com o DMAE serão realizadas quando dos projetos hidrossanitários atualizados.

Em relação às águas pluviais, a drenagem é realizada em conjunto com as pavimentações de vias de serviço e arruamentos, através de canaletas e canais de concreto. O sistema de drenagem pluvial das pistas é constituído por 02 bolsões que permitem a infiltração da água, diminuindo o escoamento superficial. O controle de processos erosivos se deu no âmbito da condicionante 03 do parecer único nº 1164005/2015.

A captação dos telhados de todas as edificações escoam por tubulações verticais lançadas em caixas de passagem. A ampliação prevê a implantação de um sistema de reuso de água e captação de água da chuva e do sistema de refrigeração, a fim de promover o aproveitamento dessas águas para usos não-potáveis.

Há um sistema de drenagem independente, formado por canaletas que coletam as águas pluviais com óleos e graxas (pátio, pista e hangares), interligado a um Sistema Separador de Água e Óleo. As informações sobre a eficiência e capacidade de tratamento da CSAO podem ser verificadas nos protocolos referentes à condicionante de automonitoramento dos efluentes líquidos (*parecer único nº 1164005/2015*).

Resíduos sólidos

Para mitigar este impacto ambiental, o aeroporto de Uberlândia executa um Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS, atualizado em 2019, e que segue o regulamento técnico de boas práticas sanitárias da Anvisa.



A estimativa e classificação dos resíduos sólidos gerados se encontra no *quadro 03*. Foi implantada uma central para armazenamento transitório de resíduos (*condicionante 02 do parecer único nº 1164005/2015*), sendo que a concepção do projeto prevê, segundo informado, o incremento advindo da ampliação do TPS.

Resíduo	Equipamento ou operação geradora	Classificação NBR 10.004	Taxa mensal máxima de geração	Acondicionamento	Destino
Rejeitos	TPS	II A	6.945,20 kg/mês	saco de plástico ou saco de papel acondicionado em bombona de plástico	Aterro sanitário do município de Uberlândia
Recicláveis gerais	TPS	II A e II B	1.604,30 kg/mês	saco de plástico ou saco de papel acondicionado em bombona de plástico	Programa Municipal de Coleta Seletiva
Papel/papelão	TPS	II A	595,20 kg/mês	saco de plástico ou saco de papel acondicionado em bombona de plástico	Programa Municipal de Coleta Seletiva
Pilhas e baterias	TPS	I	40 unidades/mês	saco de plástico ou saco de papel acondicionado em bombona de plástico / bombona de plástico	aterro de terceiros para resíduos industriais
Lâmpadas	TPS	I	44 unidades/mês	bombona de plástico	aterro de terceiros para resíduos industriais

Quadro 03: Caracterização dos resíduos sólidos do Aeroporto de Uberlândia.

Fonte: RCA (2020).

Emissões atmosféricas

Não foram apresentados dados de emissões, especificamente, para a região de inserção do empreendimento, que pudessem quantificar a massa de poluentes atmosféricos resultantes da operação do aeroporto e suas principais fontes.

Não obstante, a Infraero e a Anac buscam conduzir programas relacionados à qualidade do ar, com vistas ao desenvolvimento de ações para monitorar, controlar e reduzir os poluentes atmosféricos provenientes dos sítios aeroportuários, tanto devido ao tráfego dos veículos de apoio às operações quanto ao tráfego de aeronaves no pátio.



Ainda, com a publicação da Instrução de Serviço nº 05/2019 – *Orientações Técnicas para solicitação de Planos de Monitoramento da Qualidade do Ar no âmbito dos processos de licenciamento ambiental*, o código E-01-09-0 foi incluído na lista de atividades passíveis de apresentação do PMQAR, a ser analisado pela Gesar-Feam.

O plano deverá ser composto pela modelagem da dispersão dos poluentes atmosféricos para simular a relação entre as emissões e o impacto resultante na qualidade do ar local.

As demais fontes, como os veículos que circulam internamente no sítio aeroportuário, como a frota de veículos da Infraero e Corpo de Bombeiros, serão gerenciadas a partir do automonitoramento de emissões atmosféricas, contemplando medidas de redução das mesmas.

Emissões de ruído

Um dos principais aspectos ambientais relacionados à atividade aeroportuária está ligado aos ruídos. Desta forma, o cenário operacional deve buscar o controle das emissões, devido às operações do aeroporto, do ponto de vista ambiental. Isso ocorre por meio de curvas isofônicas de ruído, linhas traçadas para se obter os níveis de exposição/incômodo.

As curvas de ruído do aeroporto de Uberlândia foram validadas (de acordo com o RBAC nº 161/2013) pela Portaria ANAC nº 1925/SIA/2014. O Plano Específico de Zoneamento de Ruído, juntamente ao Plano da Zona de Proteção em Aeroportos e à Área de Segurança Aeroportuária, visam a compatibilização do gerenciamento do ruído aeroportuário com o ordenamento do uso e ocupação do solo no entorno do aeroporto, através de restrições de uso estabelecidas no plano diretor, em atendimento à Portaria nº 957/GC3/2015.

A Infraero busca traçar diretrizes que objetivam: 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 automonitoramento de ruídos do aeroporto de Uberlândia se deu através do protocolo periódico de relatórios, para avaliar o impacto sonoro gerado por operações aeronáuticas, com base no planejamento operacional do empreendimento.

Fauna

O aeroporto de Uberlândia elaborou o Manual de Controle do Perigo Aviário, em consonância com a Instrução Normativa IBAMA nº 72/2005, contemplando ações como: remanejamento de áreas preferidas para pouso e nidificação dos pássaros, desintetização 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.

No âmbito do Plano de Manejo (Resolução Conama nº 04/1995), são concedidas autorizações de captura, coleta e transporte de fauna, relacionada ao perigo de colisões (última concedida: nº 057.0003/2020, válida até 21/02/2022). O objetivo geral do plano é gerenciar o risco de colisão entre animais e aeronaves, ao definir procedimentos para a fauna na área de movimento; programas de controle da cobertura vegetal, das atividades antrópicas e de informação 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.

As operações do aeródromo ocorrem também conforme os procedimentos do Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (Lei nº 12.725/2012), o qual delimitou a Área de Gerenciamento de Risco Aviário (AGRA) e seu núcleo.

Os objetivos do programa, notadamente acerca do monitoramento dos pontos diagnósticos como atrativo de fauna ou que ofereçam risco para a aviação, são pautas da Comissão de Gerenciamento do Risco da Fauna do aeroporto de Uberlândia, a fim de melhorar a qualidade dos reportes que alimentam o banco de dados do CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos).

Além disso, são realizadas reuniões com órgãos externos para tratar de assuntos relacionados ao gerenciamento do risco da fauna e aspectos ambientais na Área de Segurança Aeroportuária, como Secretaria de Meio Ambiente e Desenvolvimento Urbanístico de Uberlândia, Polícia Militar de Meio Ambiente e Laboratório de Pesquisa em Animais Silvestres (LAPAS/UFU).

Socioeconomia

O empreendedor declarou não haver queixas da população em relação ao empreendimento. A operação do aeroporto, após a ampliação, prevê a dinamização da economia local e regional com base no diagnóstico realizado, e não haverá pressão sobre infraestruturas e equipamentos sociais existentes que demande ações específicas.

De acordo com o RCA, ao final das obras, será obtido um aspecto visual positivo, maior qualidade estética e funcional e, conseqüentemente, valorização cultural e/ou comercial do objeto, gerando um valor agregado ao aeroporto.

O relacionamento do empreendimento com a comunidade da área de influência relativa ao meio socioeconômico acontece efetivamente com o Programa de Educação Ambiental, cujo público-alvo são os funcionários e usuários do aeroporto, escolas do entorno, além dos bairros limieiros. O programa prioriza a gestão dos resíduos sólidos, sua destinação inadequada e sua característica de atrativo de fauna, além de aspectos da operação e gestão ambiental de um aeroporto.



Existe também um acordo de cooperação técnica entre Infraero e a Universidade Federal de Uberlândia.

8. Controle Processual

Inicialmente, verifica-se que o processo foi formalizado e instruído corretamente no tocante à legalidade processual, haja vista a apresentação dos documentos necessários e exigidos pela legislação ambiental e dispostos no FOB nº 644250/2018A, conforme enquadramento no disposto da Deliberação Normativa nº 217/2017

Com relação ao local e o tipo de atividade desenvolvida pelo empreendimento, ressalta-se que o mesmo está em conformidade com as leis e os regulamentos administrativos municipais, conforme Declaração de Conformidade Municipal expedida pelo Município de Uberlândia.

Neste processo se encontra a publicação em periódico local ou regional do pedido de licença, conforme legislação vigente, bem como o Cadastro Técnico Federal – CTF, segundo determina o art. 1º, da Instrução Normativa nº 12/2018, publicada pelo Ibama; e Auto de Vistoria de Corpo de Bombeiros - AVCB, com validade até 07/07/2023.

Em que pese a atividade em questão ser passível de apresentação de EIA/RIMA, de acordo com a Resolução CONAMA nº 01/1986, tais estudos foram dispensados, conforme Papeleta de Despacho nº 0718978/2018 e em atenção ao art. 17 da DN nº 217/2017, ao art. 26 da Lei nº 21.972/2016 e também à Resolução CONAMA nº 237/1997, art. 3º, parágrafo único, que dispõem que o órgão ambiental competente definirá os estudos ambientais pertinentes aos processos de licenciamento.

Mister ressaltar, outrossim, que o uso dos recursos hídricos no empreendimento está devidamente regularizado, conforme já destacado em tópico próprio.

No que se refere à manutenção de Reserva Legal, mister destacar que o empreendimento está localizado na área urbana, não se aplicando a exigência de área de reserva legal, conforme disposto na Lei nº 12.651, de 25 de maio de 2012, e não incidindo as disposições constantes dos arts. 24 e 25, ambos da Lei Estadual nº 20.922/2013.

Ainda, constata-se pelo exame dos autos em tela, que os estudos apresentados e necessários para subsidiar o presente parecer técnico, estão devidamente acompanhados de suas respectivas ARTs.

Finalmente, nos termos do Decreto Estadual nº. 47.383/2018, art. 35, §8º, “as licenças emitidas em razão de ampliação da atividade ou do empreendimento terão prazo de validade correspondente ao prazo de validade remanescente da licença principal da atividade ou do empreendimento”. Nesse sentido, o prazo de validade da licença em referência seria o mesmo da licença principal do



empreendimento, concedida através do P.A. nº 01524/2002/002/2013, ou seja, até 19/02/2020. Entretanto, pelo motivo da licença anterior já ter vencido e, ainda, conforme preconiza o art. 12 da DN 217/17, as atividades de infraestrutura de transporte fazem jus à dispensa do processo de renovação de licença de operação, deste modo, o prazo de validade da licença em referência será de 10 (dez) anos, consoante o art. 15, do Decreto Estadual nº. 47.383/2018, devendo, ainda, conforme preconizado pelo inciso III, do art. 14, da Lei Estadual nº. 21.972/2016, ser apreciado pela Câmara de Atividades de Infraestrutura de Energia, Transporte, Saneamento e Urbanização – CIF, do COPAM.

9. Conclusão

A equipe interdisciplinar de análise deste processo, do ponto de vista técnico e jurídico, opina pelo deferimento desta Licença Ambiental de Ampliação na fase de Licença Prévia, concomitante com Licença de Instalação e Operação – LAC1 (LP+LI+LO), para o empreendimento Aeroporto de Uberlândia - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*, para a atividade “Aeroportos”, no município de Uberlândia/MG, pelo prazo de 10 anos, aliado ao cumprimento das condicionantes, listadas no anexo I, e do automonitoramento (anexo II).

As orientações descritas em estudos, e as recomendações técnicas e jurídicas descritas neste parecer, através das condicionantes listadas em Anexo, devem ser apreciadas pelo COPAM, por meio da Câmara de Atividades de Infraestrutura de Energia, Transporte, Saneamento e Urbanização - CIF.

Oportuno advertir ao empreendedor que o descumprimento, ou cumprimento fora do prazo, de todas ou quaisquer condicionantes previstas ao final deste Parecer Único (anexos I e II) e qualquer alteração, modificação e ampliação sem a devida e prévia comunicação à SUPRAM - TM, tornam o empreendimento em questão passível de autuação.

Cabe esclarecer que a Superintendência Regional de Meio Ambiente Triângulo Mineiro 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(eis) e/ou seu(s) responsável(eis) 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 as observações acima constem no certificado de licenciamento a ser emitido.*



10. Anexos:

Anexo I. Condicionantes para LAC1 (LP+LI+LO) do **Aeroporto de Uberlândia** - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*;

Anexo II. Programa de Automonitoramento para LAC1 (LP+LI+LO) do **Aeroporto de Uberlândia** - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*;

Anexo III. Relatório Fotográfico para LAC1 (LP+LI+LO) do **Aeroporto de Uberlândia** - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*.



ANEXO I

Condicionantes para LAC1 (LP+LI+LO) do Aeroporto de Uberlândia - *Tenente Coronel Aviador César Bombonato*

Empreendedor: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO Empreendimento: Aeroporto de Uberlândia - <i>Tenente Coronel Aviador César Bombonato</i> CNPJ: 00.352.294/0038-02 Município: Uberlândia Atividade: Aeroportos Código DN 217/17: E-01-09-0 Processo: 01524/2002/003/2020 Validade: 10 anos		
Item	Descrição da Condicionante	Prazo*
Condicionantes Específicas da Fase de LI		
01	<p>Apresentar a comprovação do término da instalação do empreendimento, por meio de relatório técnico descritivo e fotográfico de cumprimento das condicionantes referentes a esta fase, bem como da efetiva implantação dos sistemas de controle ambiental apresentados.</p> <p><i>Obs.: 1. A instalação do empreendimento deverá ser concluída, impreterivelmente, no prazo máximo de 6 (seis) anos, sob pena de revogação da licença; 2. Deverá constar atualização do certificado de regularidade ao Programa de Monitoramento de Efluentes não Domésticos (PREMEND) do Departamento Municipal de Água e Esgoto de Uberlândia.</i></p>	Antes do início da operação das atividades
02	Apresentar recibo comprobatório da correta destinação dos efluentes sanitários de banheiros químicos, caso forem utilizados.	Antes do início da operação das atividades
03	<p>Executar o Programa de Automonitoramento, conforme definido no <i>Anexo II</i>.</p> <p><i>Obs.: Apresentar contrato de destinação dos resíduos considerados perigosos, os quais deverão ser destinados a empresas licenciadas ambientalmente.</i></p>	Anualmente, antes do início da operação das atividades, podendo integrar o relatório de condicionantes relativo à instalação (condicionante 01)
Condicionantes Específicas da Fase de LO		
04	<p>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:</p> <p>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.</p>	90 dias



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 Automonitoramento, conforme definido no <i>Anexo II</i> , devendo ser incluídos, oportunamente, todos os incrementos provenientes das instalações da indústria. <i>Obs.: Apresentar contrato de destinação dos resíduos considerados perigosos, os quais deverão ser destinados a empresas licenciadas ambientalmente.</i>	Anualmente
Condicionantes Comuns às Fases de LI e LO		
07	Comprovar, por meio de Relatório técnico e fotográfico, as ações realizadas no âmbito do Programa de monitoramento e manejo da avifauna local.	Anualmente
08	Relatar formalmente à SUPRAM TM todos os fatos que causem ou possam causar impacto ambiental negativo imediatamente à sua constatação, bem como quaisquer modificações na rotina operacional, as quais serão enquadradas de acordo com as características de porte e potencial poluidor/degradador e poderão ser alvo de regularização ambiental.	Durante a vigência da licença

* Salvo especificações, os prazos são contados a partir da Publicação da Concessão da Licença no Diário Oficial.

Obs.:

Obs. 1: Em razão de fato superveniente, o empreendedor poderá requerer a exclusão, a prorrogação do prazo para o seu cumprimento ou a alteração de conteúdo da condicionante imposta, formalizando requerimento escrito, devidamente instruído com a justificativa e a comprovação da impossibilidade de cumprimento, até o vencimento do prazo estabelecido na respectiva condicionante, sendo necessário instruir o pedido com o comprovante de recolhimento da taxa de expediente respectiva (Lei Estadual nº. 22.796/17 - ANEXO II – TABELA A);

Obs. 2: A comprovação do atendimento aos itens destas condicionantes deverá estar acompanhada da anotação de responsabilidade técnica - ART, emitida pelo(s) responsável (eis) técnico(s), devidamente habilitado(s), quando for o caso;

Obs. 3: Apresentar, juntamente com o documento físico, cópia digital das condicionantes e automonitoramento em formato pdf., acompanhada de declaração, atestando que confere com o original;

Obs. 4: Os laboratórios impreterivelmente devem ser acreditados/homologados conforme a Deliberação Normativa COPAM nº 216, de 07 de outubro de 2017, ou a que sucedê-la;

Obs. 5: Caberá ao requerente providenciar a publicação da concessão ou renovação de licença, no prazo de 30 (trinta) dias contados da publicação da concessão da licença, em periódico regional local de grande circulação, nos termos da Deliberação Normativa COPAM nº 217, de 06 de dezembro de 2017;

Obs. 6: As normas e legislações específicas citadas neste Parecer devem ser observadas, inclusive as que vierem a sucedê-las;

Obs. 7: Todas as medidas de controle ou mitigação de impactos previstas nos estudos ambientais deverão ser mantidas durante toda a vigência da licença ambiental.



ANEXO II

Programa de Automonitoramento para LAC1 (LP+LI+LO) 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 217/17: E-01-09-0
Processo: 01524/2002/003/2020
Validade: 10 anos

1. Efluentes Líquidos

Local de amostragem	Parâmetro	Frequência de Análise
Entrada e saída da CSAO	temperatura, ph, sólidos sedimentáveis, sólidos suspensos, DBO, DQO, óleos e graxas minerais.	Anual

Relatórios: Enviar anualmente à SUPRAM TM, até o último dia do mês subsequente ao do aniversário da licença ambiental em tela, as análises realizadas, acompanhadas de laudo técnico conclusivo sobre as atuais condições do sistema de tratamento. O relatório deverá especificar o tipo de amostragem e conter a identificação, registro profissional e a assinatura do responsável técnico pela amostragem. Na impossibilidade da realização de amostragem pelo responsável técnico, o empreendedor deve cumprir as exigências dispostas no art. 4º, da Deliberação Normativa COPAM nº 216, de 27 de outubro de 2017, ou a que sucedê-la. Deverá ser anexado ao relatório o laudo de análise do laboratório responsável pelas determinações.

Constatada alguma inconformidade, o empreendedor deverá apresentar justificativa, nos termos do §2º, do art. 3º, da Deliberação Normativa nº 165/2011, que poderá ser acompanhada de projeto de adequação do sistema de controle em acompanhamento.

Na ocorrência de qualquer resultado em desconformidade com a legislação ambiental vigente, o empreendedor deverá encaminhar ao órgão ambiental laudo técnico indicando a causa da não conformidade e as ações adotadas para solução do problema.

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 Rejeitos

a. Resíduos sólidos e rejeitos abrangidos pelo Sistema MTR-MG

Relatórios: Apresentar semestralmente à SUPRAM TM, 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 nº 232/2019.

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

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

Relatórios: Apresentar semestralmente à SUPRAM TM, o 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 nº 232/2019.

Resíduo		Transportador			Destinação final		Quantitativo total do semestre (ton/semestre)		
Denominação e código da lista IN IBAMA 13/2012	Origem	Classe (*)	Taxa de geração (kg/mês)	Razão social, CNPJ, endereço completo	Tecnologia (**)	Destinador / Empresa responsável	Qtd. destinada	Qtd. gerada	Qtd. armazenada
						Razão social, CNPJ, endereço completo			

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

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

- | | | |
|----------------------|-----------------------|---|
| 1 - Reutilização | 4 - Aterro industrial | 7 - Aplicação no solo |
| 2 - Reciclagem | 5 - Incineração | 8 - Armazenamento temporário (informar quantidade armazenada) |
| 3 - Aterro sanitário | 6 - Co-processamento | 9 - Outras (especificar) |

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 Copam nº 232/2019, deverá ser apresentado, semestralmente, em apenas uma das formas supracitadas, a fim de não gerar duplicidade de documentos;
- O relatório de resíduos e rejeitos deverá conter, no mínimo, os dados do quadro supracitado, bem como a identificação, registro profissional e a assinatura do responsável técnico pelas informações;
- As doações de resíduos deverão ser devidamente identificadas e documentadas pelo empreendedor;
- As notas fiscais de vendas e/ou movimentação e os documentos identificando as doações de resíduos deverão ser mantidos disponíveis pelo empreendedor, para fins de fiscalização.



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)	Anual

Enviar anualmente à SUPRAM TM, até o último dia do mês subsequente ao do aniversário da licença ambiental em tela, 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.

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.

4. Emissões atmosféricas

Local de amostragem	Parâmetro	Frequência de Análise
Cano de descarga dos veículos/equipamentos movidos a diesel	Coloração da fumaça (Escala Ringelmann/ ou opacímetro)	Anual

Relatórios: Enviar anualmente à SUPRAM TM, até o último dia do mês subsequente ao do aniversário da licença ambiental em tela, os resultados das análises efetuadas, acompanhados pelas respectivas planilhas de campo e de laboratório, bem como a dos certificados de calibração do equipamento de amostragem. O relatório deverá conter a identificação, registro profissional, anotação de responsabilidade técnica e a assinatura do responsável pelas amostragens. Deverão também ser informados os dados operacionais. Os resultados apresentados nos laudos analíticos deverão ser expressos nas mesmas unidades dos padrões de emissão previstos na DN COPAM nº 187/2013 e, ainda, atender à Portaria IBAMA 85/96, que estabelece o *Programa Interno de Autofiscalização da Correta Manutenção de Frota de veículos movidos a Diesel quanto à emissão de Fumaça Preta e/ou Resolução CONAMA nº 418/2009.*

Na ocorrência de qualquer resultado em desconformidade com a legislação vigente, o empreendedor deverá encaminhar ao órgão ambiental laudo técnico (com ART) indicando a causa da não-conformidade e as ações adotadas para solução do problema.



Método de amostragem: Normas ABNT, CETESB ou *Environmental Protection Agency* – EPA.

IMPORTANTE

- Os parâmetros e frequências especificadas para o programa de Automonitoramento poderão sofrer alterações a critério da área técnica da SUPRAM TM, 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);
- Os relatórios e análises de laboratórios deverão estar em conformidade com a DN nº 216/2017;
- A execução do Programa de Automonitoramento deverá observar o disposto na Deliberação Normativa COPAM nº 165/2011, que estabelece critérios e medidas a serem adotadas com relação a este programa. Ainda conforme a referida Deliberação, os laudos de análise e relatórios de ensaios que fundamentam o Automonitoramento deverão ser mantidos em arquivo no empreendimento ou atividade em cópias impressas, subscritas pelo responsável técnico legalmente habilitado, acompanhada da respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica, os quais deverão ficar à disposição dos órgãos ambientais;
- As normas e legislações específicas citadas neste Parecer devem ser observadas, inclusive as que vierem a sucedê-las.

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.

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



ANEXO III

Relatório Fotográfico para LAC1 (LP+LI+LO) 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 217/17: E-01-09-0
Processo: 01524/2002/003/2020
Validade: 10 anos



Foto 01: SETOR A (Relatório Fotográfico para licenciamento, julho de 2020)



Foto 02: SETOR B (Relatório Fotográfico para licenciamento, julho de 2020)



Foto 03: SETOR C (Relatório Fotográfico para licenciamento, julho de 2020)



Foto 04: SETOR D (Relatório Fotográfico para licenciamento, julho de 2020)



Foto 05: SETOR E (Relatório Fotográfico para licenciamento, julho de 2020)



Foto 06: SETOR F (Relatório Fotográfico para licenciamento, julho de 2020)



Foto 07: SETOR G (Relatório Fotográfico para licenciamento, julho de 2020)



Foto 08: SETORES H - I (Relatório Fotográfico para licenciamento, julho de 2020)