



PARECER ÚNICO Nº 0172256/2018 (SIAM)

INDEXADO AO PROCESSO: Licenciamento Ambiental	PA COPAM: 1510/2002/002/2014	SITUAÇÃO: Sugestão pelo Deferimento
FASE DO LICENCIAMENTO: Renovação da Licença de Operação		VALIDADE DA LICENÇA: 10 anos

PROCESSOS VINCULADOS CONCLUÍDOS: Outorga	PROCESSO: 2446/2015	SITUAÇÃO: Análise técnica concluída para deferimento
--	-------------------------------	--

EMPREENDEDOR: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO	CNPJ: 00.352.294/0037-21	
EMPREENDIMENTO: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO (Aeroporto de Uberaba – Mário de Almeida Franco)	CNPJ: 00.352.294/0037-21	
MUNICÍPIO: Uberaba/MG	ZONA: Urbana	
COORDENADAS GEOGRÁFICAS (DATUM): SAD 69 LAT/Y: 19° 45' 53" S LONG/X: 47° 57' 58" 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 Grande	BACIA ESTADUAL: Rio Uberaba	
UPGRH: GD8	SUB-BACIA: Córrego do Juca	
CÓDIGO: E-01-09-0	ATIVIDADE OBJETO DO LICENCIAMENTO (DN COPAM 217/2017): Aeroportos	CLASSE: 05
CONSULTORIA/ RESPONSÁVEL TÉCNICO: Luciano Santos e Oliveira Thiago Bressani Ribeiro Tadeu de Andrade Fernandes Belisario		REGISTRO: CREA/MG - 98.550/D CREA/MG - 163.720/D CREA/SP - 5062818363
AUTOS DE FISCALIZAÇÃO: 96746/2015 e 174263/2017		DATA: 09/09/2015 e 18/12/2017

EQUIPE INTERDISCIPLINAR	MATRÍCULA	ASSINATURA
Naiara Cristina Azevedo Vinaud - Gestora Ambiental (Gestora)	1.349.703-7	
Adryana Machado Guimarães - Gestora Ambiental	1.364.415-8	
Érica Maria da Silva - Gestora Ambiental	1.254.722-0	
Ana Cláudia de Paula Dias - Gestora Ambiental	1.365.044-5	
Ariane Alzamora Lima - Gestora Ambiental de Formação Jurídica	1.403.524-0	
De acordo: Rodrigo Angelis Alvarez - Diretor Regional de Regularização Ambiental	1.191.774-7	



1. Introdução

O parecer em questão diz respeito ao processo de licenciamento ambiental, quanto ao pedido de revalidação de licença de operação (RevLO) do empreendimento **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO (Aeroporto de Uberaba - Mário de Almeida Franco)**, para a atividade de infraestrutura de transporte "Aeroportos".

O presente requerimento de licença foi manifestado no Formulário de Caracterização do Empreendimento protocolado (R237791/2014), 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.

Foi gerado o Formulário de Orientação Básica Integrado de nº 0817785/2014, que indicou a documentação necessária para a formalização do processo de licenciamento.

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 0843924/2014.

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 se encontram no Relatório de Avaliação de Desempenho Ambiental do Sistema de Controle e demais Medidas Mitigadoras (RADA) apresentado.

Em 18/08/2015, foi realizada a primeira vistoria técnica (Auto de Fiscalização 96746/2015) para subsidiar a análise do processo, com o objetivo de avaliar o desempenho ambiental do empreendimento, 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 15/12/2017 (Auto de Fiscalização nº 174263/2017).

Ao consultar os processos que precederam o requerimento em questão, verificou-se que o empreendimento possui um certificado de Licença de Operação Corretiva nº 219, emitido por ocasião da 73ª Reunião Ordinária da Unidade Regional Colegiada do Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, realizada em 10/12/2010.

Em função da formalização do processo de revalidação ter ocorrido 120 dias antes de seu vencimento, o empreendimento 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.

Com o objetivo de dar continuidade à análise do processo de licenciamento do empreendimento, foram solicitadas em 13/12/2017, por meio do OF/SUPRAM - TMAP/DREG nº



4719/2017 (protocolo nº 1429506/2017), informações complementares, as quais foram tempestivamente protocoladas (Ofício nº 17/SBUR/2018 – R0040300/2018).

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: 1420140000001954014), o qual faz parte da equipe técnica juntamente com o engenheiro ambiental Thiago Bressani Ribeiro (CREA/MG - 163.720/SP; ART: 1420140000001952119). Ainda, o responsável atual pela área ambiental do empreendimento é o engenheiro civil Tadeu de Andrade Fernandes Belisario (CREA/SP - 5062818363).

Insta registrar que no dia 06/03/2018, a legislação ambiental do Estado passou por mudanças com a entrada em vigor da Deliberação Normativa COPAM nº 217/2017, cujo inciso III do art. 38, define que o empreendedor terá o prazo máximo de trinta dias, a partir da data de 06/03/2018, para requerer que o processo seja analisado segundo os critérios e competências estabelecidos na DN Copam nº 74 de 2004. Como o empreendedor não requereu, no prazo determinado, a continuidade do processo na modalidade já formalizada, foi necessário realizar nova caracterização da atividade por meio do Sistema de Requerimento de Licenciamento Ambiental.

Com isso, o empreendimento passou a se enquadrar na classe 5 (*porte M + potencial poluidor G*), tomando como base o parâmetro de capacidade de movimentação de passageiros. O código da atividade permaneceu como "*E-01-09-0 Aeroportos*".

O empreendedor apresentou os documentos solicitados no novo Formulário de Orientação Básica.

O presente parecer foi concluído após a vigência da Deliberação Normativa nº 217/2017 e foi elaborado com base nos dados levantados durante o licenciamento, através do Rada, nas vistorias técnicas e reuniões, bem como nas informações complementares solicitadas e naquelas disponíveis no SIAM. E tem por objetivo analisar o desempenho ambiental do empreendimento Aeroporto de Uberaba – *Mário de Almeida Franco*, com vistas a dar subsídios técnicos ao COPAM, na tomada de decisão quanto à emissão da renovação da Licença de Operação (RevLO).

2. Caracterização do Empreendimento

Em 14 de setembro de 2007, foi sancionada a Lei nº 11.519, que denominou "Aeroporto de Uberaba – Mário de Almeida Franco" o aeroporto localizado no município de Uberaba, Estado de Minas Gerais. O aeroporto, operado pela primeira vez em 1934, é de propriedade da União (*uso público*) e se encontra sob administração da Infraero (código OACI: SBUR), 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).

A Portaria nº 1597/SIA (Superintendência de Infraestrutura Aeroportuária), de 26 de junho de 2015, alterou e renovou a inscrição do aeródromo público de Uberaba no cadastro de aeródromos pelo prazo de 10 anos (*Publicado no Diário Oficial da União de 29 de junho de 2015, Seção 1, página 7*).

O empreendimento está localizado na Avenida Nenê Sabino, nº 2706, bairro: Santos Dumont, zona urbana do município de Uberaba/MG, distante 3 km do centro urbano, tendo como ponto central as coordenadas geográficas: 19° 45' 53" S e 47° 57' 58" O (*Figura 01*), encontrando-se em uma altitude de aproximadamente 809 metros (*Quadro 01*).

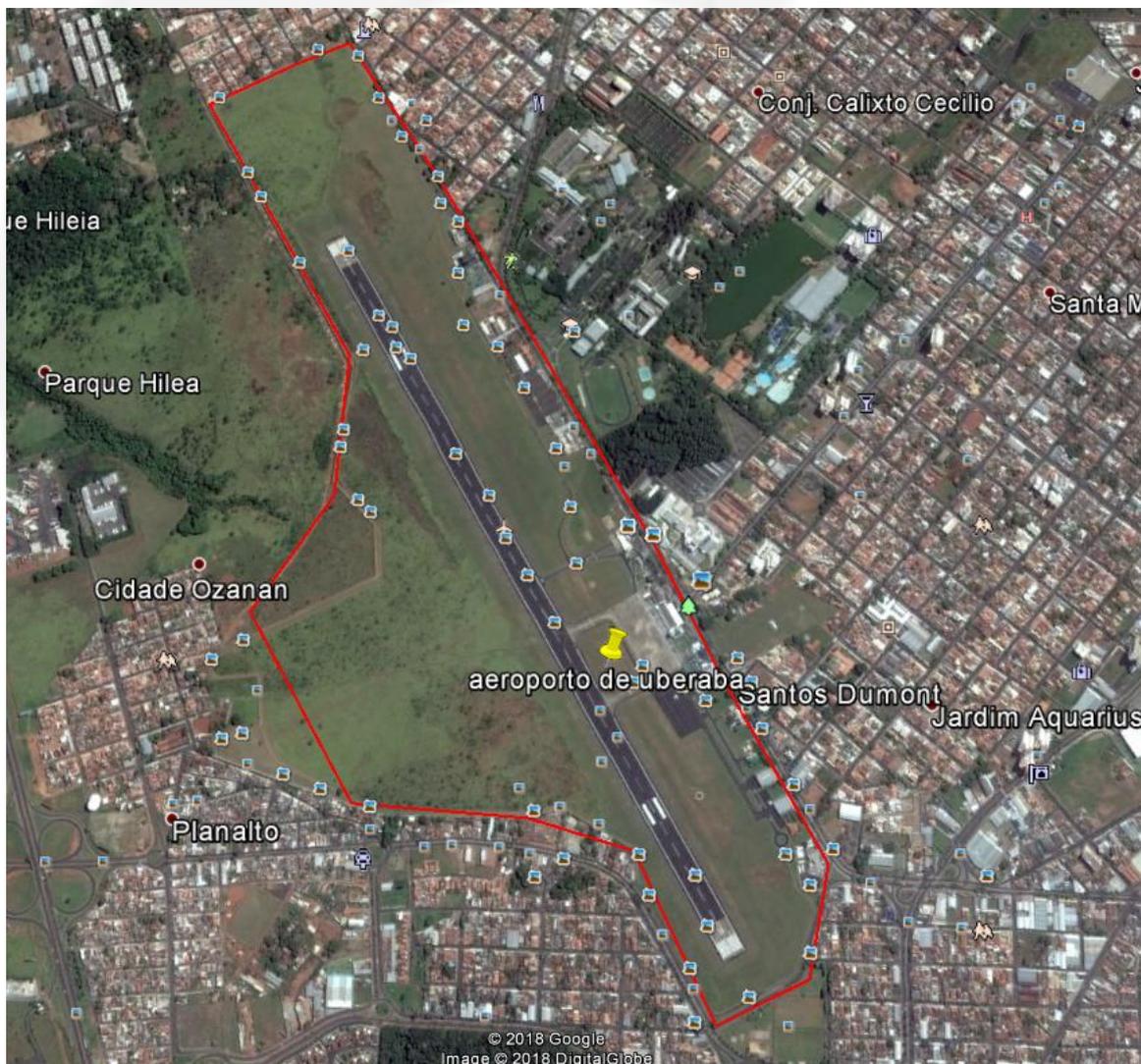


Figura 01: Localização do empreendimento “Aeroporto de Uberaba”.

Fonte: Google Earth; fevereiro de 2018.



Coordenadas geográficas	Cabeceira 17	Cabeceira 35
Latitude	19° 45' 29,61" S	19° 46' 18,58" S
Longitude	47° 58' 08,83" O	47° 57' 37,71" O
Elevação (m)	800,23	806,50

Quadro 01: Coordenadas geográficas e elevação das cabeceiras.
Fonte: Plano Específico de Zoneamento de Ruído (*PEZR atual*); 2017.

O aeroporto encontra-se em um terreno com área total de 1.182.451,39 m², sendo que 15.480,15 m² correspondem à área construída, considerada aqui a área útil atual. Possui certificado de regularidade válido (*Registro nº 5220733*), 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.

A atividade principal do aeroporto é o transporte de passageiros e cargas 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 Uberaba é composto pelo sítio aeroportuário com: 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 e 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 14.727,75 m². Contíguo ao pátio da aviação regular existe um pátio de aeronaves de aviação geral, em pavimento asfáltico, em uma



área de 7.314,30 m². A pista tem dimensões de 1.759 metros de comprimento por 45 metros de largura.

O terminal de passageiros possui uma capacidade anual de processamento de passageiros de 1,3 milhões pax/ano, dentro de uma área atual de 2.030,00 m². O estacionamento possui capacidade para 63 carros. O pátio de estacionamento de aeronaves de aviação regular possui 03 posições para aeronaves classe "D" e o pátio de estacionamento de aeronaves da aviação geral possui 18 posições para aeronaves classe "A"; capacidade de processamento de aeronaves: 14 movimentos/hora e número médio de aeronaves processadas: 0,7 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.

Já a Portaria nº 533/SIA, de 04 de março de 2015, aprovou o Plano Diretor do Aeroporto de Uberaba, instrumento que estabelece o planejamento para a expansão da infraestrutura aeroportuária, em consonância com a regulamentação de segurança operacional expedida pela ANAC.

A Lei Complementar nº 376, de 19 de junho de 2007, que dispõe sobre o uso e ocupação do solo do município de Uberaba, em seu artigo 30 define como Zonas Especiais 2 (ZESP 2) “as áreas situadas no cone de ruído do Aeroporto de Uberaba, na Macrozona de Ocupação Restrita (E3) prevista na Lei do Plano Diretor de Uberaba, com a instalação de usos e atividades sujeitos às determinações do órgão responsável pela normatização do uso e ocupação do solo no entorno dos aeroportos.”

Ainda no que se refere à regulação urbana, a supracitada lei do Plano Diretor (Lei Complementar nº 359/2006) dispõe que (art. 305) “a área no entorno do Aeroporto de Uberaba estará



sujeita ao cumprimento da legislação aeroportuária”, com especificidades urbanísticas de uso do solo e gabarito diferenciados para qualquer tipo de implantação ou aproveitamento de propriedades localizadas na ZESP.

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.

A elaboração do Plano de Zoneamento de Ruído é regida pelo Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 161, de 10 de setembro de 2013. Segundo a referida legislação, em aeroportos com fluxo superior a 7.000 movimentos de aeronaves (considerando a média anual dos últimos três anos), deve ser aplicado o Plano Específico de Zoneamento de Ruído, que é o documento através do qual a autoridade aeronáutica estabelece as normas para a ocupação ordenada da área do entorno do aeroporto, sujeita aos efeitos do ruído aeronáutico.

O aeroporto de Uberaba conta ao todo com 202 funcionários (destes 68 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, 29 concessionários.

A capacidade de movimentação anual de passageiros é de 1.700.000 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), a saber: 9.529 em 2011; 9.524 em 2012; 7.731 em 2013; 8.695 em 2014; 6.821 em 2015; 6.042 em 2016 e 5.821 em 2017. E, ainda, a movimentação total de passageiros/mês nos mesmos anos: 133.292 em 2011; 178.056 em 2012; 147.345 em 2013; 159.862 em 2014; 137.149 em 2015; 102.969 em 2016 e 78.252 em 2017.

A energia elétrica utilizada é proveniente da concessionária CEMIG, registrando um consumo médio mensal de 51.033,68 kwh; há ainda um grupo de dois geradores, com potência instalada de 170,00 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.

O Posto de Abastecimento de Aeronaves, sob bandeira da Petrobrás Distribuidora S.A. ocupa uma área de 1720 m² e possui 03 tanques com capacidade total de armazenamento de 60 m³, distribuídos em 02 tanques de 20.000 litros cada um (armazena o combustível JET A-1) e 01 tanque



de 20.000 litros (que armazena o combustível AVGAS 100LL). Possui 04 veículos de abastecimento, com as seguintes capacidades: $18 \text{ m}^3 + 18 \text{ m}^3 + 11 \text{ m}^3 + 1,8 \text{ m}^3$.

O mesmo possui a Autorização Municipal do Meio Ambiente – AMMA nº 060/2014, emitida pela Prefeitura Municipal de Uberaba, com validade até 20/08/2018. Possui caixa separadora de água e óleo e realiza o monitoramento periódico da mesma, acompanhado pelo órgão municipal.

E, de acordo com o AVCB nº 060464, válido até 06/09/2018, o Corpo de Bombeiros Militar de Minas Gerais científica que a edificação de uso do posto de abastecimento, com área total construída de 662,50 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).

3. Utilização e Intervenção em Recursos Hídricos

A água utilizada no desenvolvimento das atividades do aeroporto é proveniente de uma captação de água subterrânea por meio de poço tubular. A fonte relacionada à rede do Codau é classificada como alternativa, não havendo consumo registrado.

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 02*):

Castelo	20.000 litros
Reserv. solo c. bombas	2 x 25.000 litros
Reserv. solo SCI	20.000 litros
Reserv. laje SCI	2 x 1.000 litros
Reserv. laje SCI	1 x 1.000 + 1 x 500 litros
Reserv. sobre laje TPS	2 x 4.000 litros
Reserv. sobre laje TAUR	2 x 1.500 litros
Reserv. TWR	250 litros

Quadro 02: Reservatórios de água.
Fonte: Informações Adicionais (2018).

A outorga de direito de uso com a finalidade *para consumo humano e higienização do empreendimento* teve análise técnica concluída para deferimento (*processo IGAM nº 2446/2015; parecer técnico nº 0170634/2018*) e aguarda o julgamento do presente processo de renovação pelo COPAM para que seja realizada a publicação da portaria.



A vazão requerida é de 10,70 (m³/h), com finalidade estabelecida para consumo humano direto e indireto, brigada de incêndio, manutenção de áreas verdes e limpeza das instalações, com o tempo de captação de 03:35 horas/dia e 12 meses/ano e consumo médio de 35,80 m³/dia.

Informou-se que, nas coordenadas de latitude 19° 45' 54.0" S e longitude 47° 57' 44.7" O se encontrava outro poço tubular subterrâneo, o qual foi objeto de análise através do processo nº 8019/2007. No entanto, de acordo com o protocolo R071370/2008 o mesmo foi desativado em atenção à Nota Técnica nº 01/2006 do IGAM. Na ocasião, foi apresentado o Formulário de Desativação do Poço, bem como o registro fotográfico do procedimento realizado.

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 a Lei nº 9.892, de 28 de dezembro de 2005 criou a Área de Proteção Ambiental Municipal de Uberaba - APA do Rio Uberaba (*Lei Estadual nº 13.183/1999*), em uma área de 528,1 Km², localizada a uma distância superior a 2 km do empreendimento. Portanto, em conformidade com a Resolução Conama nº 428 de 17 de dezembro de 2010 e com o Plano de Manejo da APA, não se faz necessária a anuência do órgão responsável pela APA.

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 CODAU (Centro Operacional de Desenvolvimento e Saneamento de Uberaba), como demonstrado no quadro abaixo (*Quadro 03*):

Despejo	Origem	Vazão (m ³ /dia)		Sistema de controle	Lançamento final
		Máxima	Média		
Efluentes não domésticos	Lanchonetes e Restaurantes	-	1,35	-	Rede do Codau
	Limpeza de pisos e manutenção do aeroporto	-	6,20	-	Rede do Codau
	Total	-	7,55	-	Rede do Codau
Efluente doméstico	Sanitários e Vestiários	-	24,45	-	Rede do Codau
	Total	-	24,45	-	Rede do Codau
Total Geral Dia		32,00			

Quadro 03: Caracterização dos efluentes líquidos do empreendimento.

Fonte: Rada - Aeroporto de Uberaba (2014) – atualizado (2018).

Ainda no que se refere à caracterização dos efluentes líquidos gerados no Aeroporto de Uberaba, estabelecidos como indicadores ambientais do empreendimento, tem-se que os efluentes não domésticos possuem uma taxa de geração atual de 0,018 m³/pax e os efluentes domésticos uma taxa de geração atual de 0,068 m³/pax. Os efluentes das aeronaves são coletados e destinados à cloaca, que ocupa uma área de 8,0 m² e tem capacidade de 6,5 m³/h.

Cabe ressaltar que os efluentes gerados na Seção de Combate a Incêndios (SCI), eram anteriormente, encaminhados para um sistema de tratamento composto por fossa séptica com filtro anaeróbio e sumidouro. Foram apresentados no Rada, os resultados das análises realizadas em 2013 pelo Laboratório Bioagri (Boletim de análise nº 28916/2013-0) acerca de coleta realizada na entrada e saída do sistema de tratamento. E, posteriormente, o Relatório de ensaio 21837/2016.0.A referente à coleta realizada em 2016 pela empresa Bioética Ambiental.

Em 29/08/2017, conforme o protocolo R0226253/2017, o empreendedor declarou que a fossa recebia exclusivamente os dejetos sanitários do prédio da SCI e da cloaca de disposição de resíduos provenientes dos sanitários das aeronaves (*5% do esgoto produzido - aproximadamente 4m³ semestralmente*), sendo que os efluentes eram coletados, oportunamente, por empresa especializada, como atestam notas fiscais encaminhadas.

Ainda, informou que foi solicitado ao concessionário público de esgotamento de Uberaba a instalação da rede à rede de esgoto pública, sendo que a mesma foi construída e com a interligação do ramal do aeroporto, houve a eliminação definitiva da fossa séptica e seu sumidouro. Consta registro fotográfico do procedimento e ainda comprovação do CODAU. Atualmente, todo o efluente líquido gerado no aeroporto é despejado na rede pública que o encaminha para a ETE municipal.



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. Em linhas gerais, as águas pluviais são captadas por canaletas e lançadas em canais de concreto armado que conduzem as águas até a galeria municipal de águas pluviais.

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. Para manter a eficiência do dreno, recomenda-se a constante manutenção do mesmo, com o uso de técnicas de controle de processos erosivos e limpeza do fundo de vala, para promover uma melhor infiltração das águas de chuva no solo.

Na área externa do aeroporto, as águas pluviais são captadas por ralos, bocas de lobo e canaletas, que são interligadas às caixas de passagem.

O aeroporto não dispõe de parque de manutenção de aeronaves. No entanto, recomenda-se à administração aeroportuária a fiscalização contínua de seus concessionários, no sentido de garantir que quaisquer procedimentos de manutenção de equipamentos, lavagem de veículos e aeronaves sejam realizados em concordância às normas e padrões vigentes.

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 no *Quadro 04*. Segundo dados obtidos na pesagem final dos resíduos o aeroporto gera, em média, 1.697,5 quilos por mês, com uma carga média diária estimada de 56,59 quilos. A taxa de geração atual de resíduos sólidos industriais (Classe 2 – Não inertes) é de 0,13 kg de resíduos/pax.

Resíduo	Origem	Geração (kg/dia)		Classificação NBR 10.004	Destino
		Máxima	Média		
Resíduo comum	Administração Infraero	-	14,34	II A	Aterro sanitário do município de Uberaba
Recicláveis	Administração Infraero	-	5,17	II A	Reciclagem
Resíduo comum	Praça de Alimentação	-	12,70	II A	Aterro sanitário do município de Uberaba
Recicláveis	Praça de Alimentação	-	4,90	II A	Reciclagem
Resíduo comum	Cias Aéreas	-	7,43	II A	Aterro sanitário do município de Uberaba



Recicláveis	Cias Aéreas	-	12,50	II A	Reciclagem
-------------	-------------	---	-------	------	------------

Quadro 04: Caracterização dos resíduos sólidos do empreendimento.

Fonte: Rada - Aeroporto de Uberaba (2014).

Segundo informado, atualmente os resíduos domésticos são acondicionados em pontos estratégicos e armazenados em um depósito para posteriormente serem recolhidos pelo sistema de limpeza urbana municipal. Os mesmos são armazenados em contenedores específicos de 500 L e 1000 L e tambores metálicos dispostos ao lado da guarita de controle de acesso.

Os procedimentos de separação e caracterização são realizados em uma mesa adaptada para o quarteamento do resíduo. Os resíduos de varrição e poda de gramíneas são acondicionados em uma caçamba estacionária. Já os resíduos gerados nos demais setores, como os hangares, SCI e PAA são recolhidos e acondicionados de forma independente.

Por outro lado, se procura exercer um controle mais efetivo com relação aos resíduos perigosos, com ações adequadas de guarda, controle e destinação de lâmpadas, baterias, resíduo tecnológico e outros. Há um depósito trancado para os mesmos e oportunamente uma empresa é contratada para a correta destinação, conforme manifestos de recibos de materiais apresentados.

Foi realizada uma licitação para contratação de empresa de engenharia para a construção da Central de Resíduos Sólidos. Conforme consta no relatório de licitação apresentado, o certame foi julgado deserto por não apresentar interessado na adjudicação do objeto, naquele momento.

Considerando que o empreendedor relatou estar diligenciando perante as instâncias superiores da Infraero a alocação dos recursos financeiros para tal adequação, será condicionada a construção de um depósito temporário de resíduos, o qual deverá ser dimensionado por grupo e por volume de geração e projeção para o aumento futuro de passageiros, garantindo assim uma vida útil satisfatória, devendo obedecer todas as recomendações prescritas em norma, como ventilação, revestimento de piso e paredes, barreiras para vetores, entre outros.

Ainda, entendendo que nas operações aeroportuárias, a gestão inadequada dos resíduos pode comprometer a segurança operacional da aviação, principalmente no que diz respeito à fauna, que pode ser atraída para esses rejeitos, o empreendedor deverá realizar o automonitoramento dos resíduos sólidos, conforme explicitado no *Anexo II*.

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.

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 de 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.

Também se encontra em desenvolvimento uma ferramenta informatizada que permite o levantamento do consumo de combustível da frota cativa e respectivo cálculo das emissões de CO₂. A ferramenta permitirá o acompanhamento de resultados concretos após a aplicação de ações relacionadas aos combustíveis.

Também é intenção da Infraero desenvolver outros trabalhos e estudos no sentido de contribuir para a gestão de poluentes, dentre eles: Inventário de emissões atmosféricas e estudo de dispersão dos poluentes oriundos das atividades aeroportuárias; e Estudos de Viabilidade para a implementação de Facilidades Fixas para fornecer energia e ar-condicionado para as aeronaves quando estacionadas.

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.

As máquinas e veículos movidos a óleo diesel do empreendimento também são responsáveis pela emissão de material particulado e acerca de tal aspecto será condicionado o programa de



automonitoramento voltado especificamente à autofiscalização da frota quanto à emissão de fumaça preta na atmosfera, conforme a Portaria IBAMA nº 85/1996.

6.4. Emissões de ruídos

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.

O PEZR do aeroporto de Uberaba (*em fase de validação pela ANAC*) foi elaborado pelo Laboratório de Transportes e Logística da Universidade Federal de Santa Catarina, em março de 2017, com base na movimentação registrada e na infraestrutura existente no aeroporto. Utilizou-se o *software* Integrated Noise Model (INM) 7.0d., a fim de modelar as curvas de nível de ruído no terreno inserido digitalmente no mesmo.

Com os dados, físicos e operacionais, foi possível obter as curvas de ruído para compor o PEZR atual do Aeroporto de Uberaba (SBUR) com o auxílio do *software* INM. 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. A *Figura 02* apresenta o resultado das curvas geradas.

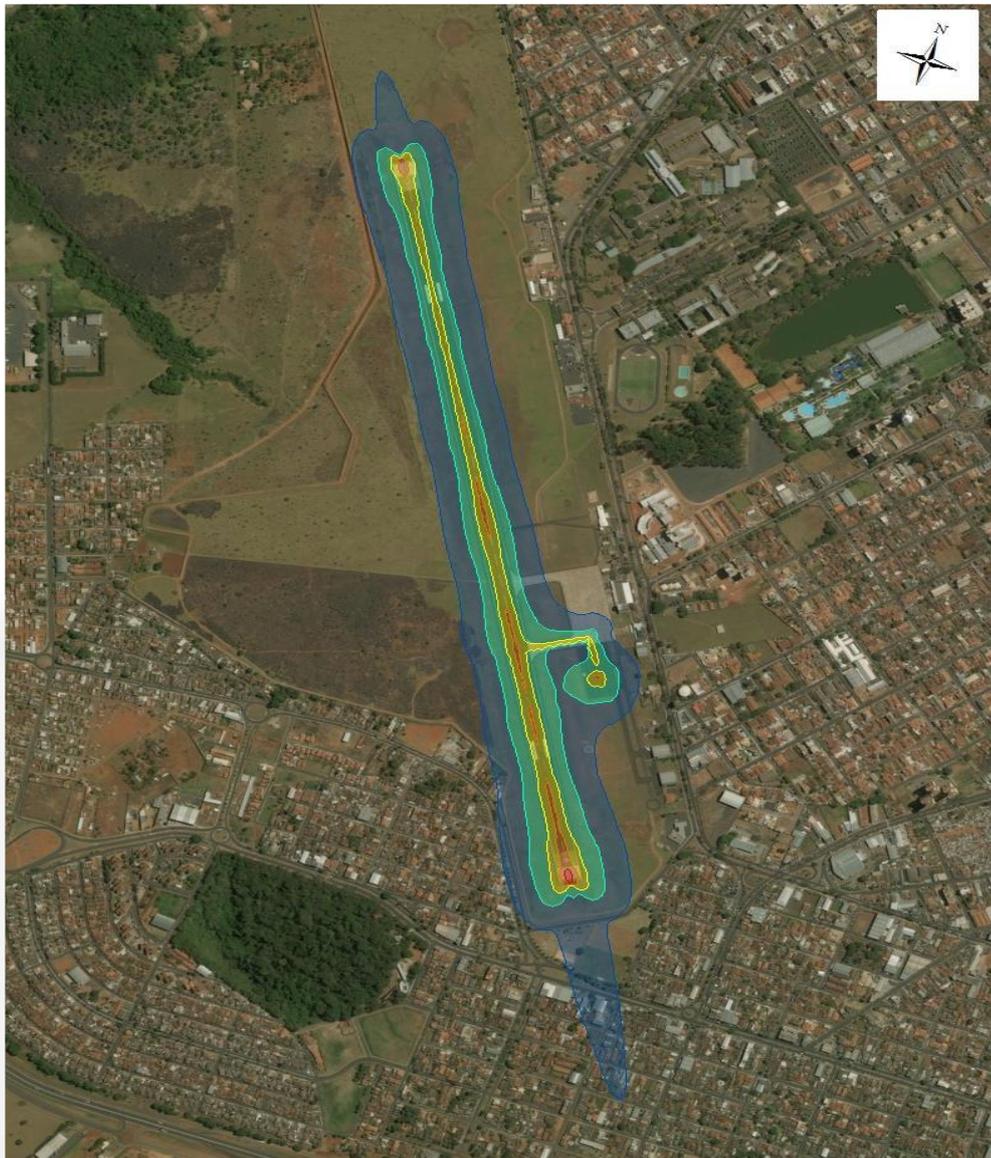


Figura 02: Curvas de ruído – Aeroporto de Uberaba.
Fonte: PEZR – Aeroporto de Uberaba (2017).

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, as curvas de ruído relativas às medições de 85, 80, 75 e 70 dB (A) abrangem uma área restrita, alcançando os limites da área patrimonial do aeroporto. Apenas a curva referente à 65 dB (A) perpassa o sítio aeroportuário.

Atualmente não são coletados dados que apresentem a variação da carga poluidora bruta das emissões de ruído, uma vez que o monitoramento destas emissões não foi estabelecido como condicionante, portanto, não é possível afirmar o registro de desvios nos limites e padrões de emissões estabelecidos.

O aeroporto está localizado em proximidade a áreas mistas e residenciais e os impactos relacionados aos ruídos são especialmente sensíveis nos empreendimentos implantados nestas áreas



ou em sua vizinhança. 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.

Cabe salientar, que a Infraero está trabalhando em consonância com o Regulamento Brasileiro de Aviação Civil – RBAC nº 161, aprovado pela Resolução ANAC nº 281/2013, 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. Tal avaliação tem por objetivo submeter o empreendimento a uma fiscalização ambiental periódica, com base em informações e dados consolidados e atualizados, permitindo que seja verificado a 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 219/2010, por meio de consultas ao Sistema Integrado de Informação Ambiental – SIAM; na apreciação do Rada protocolado na SUPRAM – TMAP quando da formalização do processo; nas vistorias técnicas realizadas pela equipe de gestores ambientais e também nas informações complementares solicitadas no decorrer da apreciação do processo.

7.1. Cumprimento das Condicionantes de Licença de Operação Corretiva

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 783055/2010 - concedida na 73ª Reunião Ordinária da Unidade Regional Colegiada Triângulo Mineiro e Alto Paranaíba, realizada em 10/12/2010, bem como a avaliação das mesmas, estão listadas a seguir:

Condicionante 01: Comprovar a instalação de recipientes para a coleta seletiva de materiais recicláveis nos escritórios da INFRAERO, na área interna ao TPS e nos hangares. Avaliação: <i>Condicionante cumprida fora do prazo.</i>	Prazo: 06 meses
--	------------------------

Apresentou-se (R0592394/2014): *Diagnóstico e estudos das alternativas que nortearão o PGRS – Aeroporto de Uberaba*, de setembro de 2012, que contempla a caracterização do empreendimento, os processos geradores e a proposição de alternativas para a segregação, acondicionamento, transporte e depósito temporário; *Inventário de resíduos sólidos gerados* – outubro



de 2012, que contempla a caracterização dos resíduos sólidos, através da determinação da composição gravimétrica, permitindo identificar a quantidade e principalmente a qualidade do resíduo gerado, sendo a etapa inicial de qualquer definição posterior de gerenciamento.

E, ainda, o PGRS do aeroporto de Uberaba, em consonância com a NBR 10.004 e seguindo as diretrizes da Resolução nº 56/2008 da ANVISA. 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 sólidos gerados no aeroporto de Uberaba.

Como parte do processo de implantação do PGRS, foram instalados, conforme relatado e verificado em vistoria, no terminal de passageiros e na praça de alimentação, conjuntos de lixeiras em aço inox de modelo da Infraero, porém com plotagem dos símbolos com as cores e dizeres identificando o resíduo conforme padrão.

Considerando que a comprovação do cumprimento da supracitada condicionante não se deu oportunamente, a mesma foi considerada cumprida fora do prazo estipulado.

Condicionante 02: Apresentar Relatório Técnico de Avaliação das condições do sistema de tratamento de esgoto existente no aeroporto, e verificar se este sistema atende a demanda, bem como propor medidas corretivas, caso necessário, a serem adotadas para melhorar a qualidade dos efluentes tratados. Avaliação: <i>Condicionante cumprida fora do prazo.</i>	Prazo: 01 ano
---	----------------------

O protocolo de 13/08/2014 (*R0592394/2014*) apresentou o Relatório de Autocaracterização, elaborado em agosto de 2013, pela Bioma Consultoria Ambiental, que contempla a caracterização do empreendimento, os processos produtivos, prestação de serviços, a proposição do plano de amostragem de acordo com a caracterização quantitativa e qualitativa dos efluentes não domésticos, e a execução do plano de amostragem desses efluentes, tomando como base as diretrizes estabelecidas no Decreto nº 13.481, de 21 de junho de 2012 (PREMEND – DMAE/Uberlândia), de acordo com instruções da INFRAERO, e porque o CODAU/Uberaba não possui nenhum Termo de Referência que possa ser seguido. Inclui as fontes de abastecimento de água, os usos da água no estabelecimento/vazão, vazão de efluentes líquidos produzidos no processo de produção e de esgoto sanitário, Destinação atual dos efluentes líquidos produzidos, Projeto de Levantamento Cadastral do Sistema de Efluentes Líquidos;



Ainda, o Manual de procedimentos – *Efluentes Líquidos* foi elaborado pela Bioma em outubro de 2012, com vistas à verificação do programa de automonitoramento de efluentes líquidos (se os parâmetros analisados estão em conformidade com os padrões de qualidade fixados pela legislação vigente).

Em virtude da data em que se registrou o protocolo referente à presente condicionante, a mesma foi considerada cumprida fora do prazo. Insta reforçar que, em virtude da desativação da fossa séptica instalada no empreendimento e considerando que o mesmo não possui outros sistemas de tratamento passíveis de análise, não será condicionado o automonitoramento referente aos efluentes líquidos.

<p>Condicionante 03: 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; uma vez que a correta destinação dos resíduos está diretamente relacionada ao controle aviário.</p> <p><i>Obs.: Deverão ser entregues relatórios anuais com fotos que comprovem a efetiva implantação do programa de educação ambiental.</i></p> <p>Avaliação: Condicionante cumprida fora do prazo.</p>	<p>Prazo: Durante a vigência da LO</p>
--	---

O Programa de Educação Ambiental (PEA) foi elaborado pela empresa Bioma Consultoria Ambiental LTDA, sob coordenação da bióloga Jacqueline Karla Moreira Lipovetsky (CRBio: 08514/D-4). O objetivo geral do mesmo é incentivar as pessoas da comunidade vizinha ao empreendimento na adoção de medidas de controle da qualidade ambiental.

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.

O público-alvo são os funcionários e usuários do aeroporto, escolas do entorno, além dos bairros lindeiros e o mesmo prioriza a gestão dos resíduos sólidos e sua característica de atrativo de fauna, que induz ao risco aeroviário.

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*.

De acordo com os protocolos R0592394/2014 (13/08/2014) e R0226253/2017 (29/08/2017) 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; em 2013 foi realizada palestra no auditório do SBUR, com a distribuição de panfletos.

O aeroporto de Uberaba buscou instituir o Projeto Social “*Abrindo Caminho*”, a partir da formação do Comitê de Cidadania, em parceria com a Secretaria Municipal de Educação e Cultura e a Fundação de Ensino Técnico Intensivo. O projeto foi dividido em duas vertentes interativas e distintas: Oficina de Artes (*artesanato, dança e teatro*) e Áreas Administrativas (*informática, educação empreendedora e tecnológica*).

O empreendedor declara ainda que, inobstante o relatório parcial apresentado no Rada, as ações de educação ambiental são permanentemente executadas dentro dos programas ambientais e operacionais já implementados, a saber:

- *Conscientização da Comunidade Vizinha*: Durante o ano de 2011, com a finalidade de se promover a correta disposição de lixo, com a contratação de caçambas e fixação de placas indicativas/educativas;
- *SIPAT*: Anualmente se realiza a Semana Interna de Prevenção de Acidentes no Trabalho, quando são abordados temas referentes ao meio ambiente laboral (PPRA) e ecológico;
- *Treinamento de Funcionários*: Em cumprimento ao programa de treinamentos de empregados orgânicos e contratados, são realizados eventos sobre diversos temas referentes à operacionalidade e segurança das operações aeroportuárias;
- *Fiscalização*: Coordenação de ações junto à Prefeitura Municipal para fiscalização e proibição de deposição de entulhos nas áreas lindeiras ao sítio aeroportuário;
- *Curso de Atualização em Segurança Operacional*: A Infraero realiza, no mínimo 04 vezes por ano, o curso de atualização – *Familiarização SGSO – Sistema de Gerenciamento de Segurança Operacional*, no qual a questão do perigo aviário é tópico obrigatório.

Considerando que os protocolos condizentes ao supracitado programa não se deram oportunamente, a condicionante foi considerada cumprida fora do prazo. E, sabendo-se que o empreendimento é considerado causador de significativo impacto ambiental e passível de apresentação de EIA/RIMA, será condicionada ao final deste, a apresentação de relatórios das atividades realizadas no âmbito do PEA, em consonância com a Deliberação Normativa COPAM nº 214, de 26 de abril de 2017.

Condicionante 04: Elaborar e implantar o Manual de Controle do Perigo Aviário em Aeroportos, conforme definido no corpo deste Parecer. <i>Obs.: Apresentar relatórios anuais acerca deste programa.</i> Avaliação: <i>Condicionante cumprida fora do prazo.</i>	Prazo: Durante a vigência da LO
---	--



O Plano de Manejo de Fauna também está no escopo dos trabalhos desenvolvidos pela Bioma e foi protocolado no IBAMA em 20/03/2013, conforme Ofício nº 862/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*, e na Resolução Conama nº 04, de 09 de outubro de 1995.

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 e o Governo do Estado de Minas Gerais, por intermédio da SEMAD e 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.

Ressalta-se que a área de segurança aeroportuária (ASA) é definida pela Lei nº 12.725, de 16 de outubro de 2012, 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*.

Já o RBAC nº 164 da ANAC, caracteriza a Área de Gerenciamento de Risco Aviário (AGRA), como a área circular com centro no ponto médio da pista do aeródromo e raio de 20 km, possuindo um setor interno, o núcleo, com raio de 9 km, e um setor externo, compreendido entre o núcleo e seu limite. No núcleo, onde foram identificados atrativos naturais, há a concentração dos trabalhos relacionados ao risco aviário.

É fundamental registrar que o sítio aeroportuário apresenta uma pequena porção de vegetação nativa, sendo que grande parte da área restante está recoberta por vegetação exótica com gramínea, principalmente nas áreas de escape presentes no entorno da pista. Essas áreas são frequentadas por espécies faunísticas, mais especificamente por um grupo de aves generalistas que encontram ali, alimento abundante e oferecem risco para a movimentação das aeronaves.

Faz parte do plano a relação das ocorrências registradas e seus objetivos específicos são: Melhorar a qualidade dos reportes ao CENIPA (Centro de Investigação e Prevenção de Acidentes Aeronáuticos); Identificar a fauna associada ao aeroporto; Identificar os fatores que funcionam como atrativos para os animais que estejam diretamente envolvidos com o aumento do fator de risco de colisão; Planejar, propor e executar medidas de curto e médio prazo e por fim, desenvolver, dentro do



núcleo da AGRA, monitoramento dos pontos diagnósticos como atrativo de fauna ou que ofereçam risco para a aviação.

No protocolo *R0226253/2017* constam as atividades desenvolvidas no âmbito do programa, a saber: *Seminário de Segurança Operacional*: Perigo Aviário (Segurança de Vôo de controle de aproximação); *Plano de Manutenção de áreas Verdes*: corte de grama, roçagem e combate a cupins e formigas nas áreas próximas à PPD, com foco na dispersão de aves; *Ações externas*: controle externo dos focos atrativos de aves; *Afugentamento de aves*: durante as operações com aeronaves de forma a evitar colisões.

A condicionante que solicitou a elaboração do Manual de Controle do Perigo Aviário em aeroportos foi solicitada em 2010, portanto, anteriormente à legislação que regula o tema atualmente (RBAC nº 164/2014 e Resolução CONAMA nº 466/2015).

A RBAC nº 164/2014 indica critérios de enquadramento para os aeroportos que devem elaborar a Identificação do Perigo da Fauna (IPF) e seu respectivo Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF). Já a CONAMA nº 466/2015 não determina, de forma intrínseca, quais administradores aeroportuários deverão elaborar e implementar o Plano de Manejo de Fauna.

O PMFA será elaborado caso a IPF identifique a necessidade do mesmo, em atenção às normas e exigências dos órgãos ambientais, devendo ser incorporado, quando aprovado, ao PGRF, elencando-se neste as medidas operacionais cabíveis aos operadores de aeródromos.

Com vistas à aplicabilidade da RBAC nº 164/2014, será condicionado ao final deste, o desenvolvimento dos estudos (IPF) e ações (PGRF) pertinentes, com o objetivo de concluir pela necessidade de um PMFA para o aeroporto de Uberaba.

Ademais, entendendo o programa em questão como mais uma ferramenta inserida no gerenciamento do risco da fauna, o empreendedor deverá se atentar aos procedimentos que compõem a rotina operacional e de segurança que visam minimizar a atratividade de fauna no sítio aeroportuário. Portanto, também será condicionada a comprovação das ações realizadas no âmbito do monitoramento e manejo da fauna local.

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 Autorização para manejo de fauna silvestre, determinando a captura, coleta e transporte nas etapas de monitoramento e resgate/salvamento de aves, anfíbios, répteis e mamíferos.

Condicionante 05: Executar o Programa de Automonitoramento conforme definido pela SUPRAM TM AP no Anexo II. Avaliação: Condicionante cumprida fora do prazo.	Prazo: Durante a vigência da LO
---	--



Resíduos Sólidos:

Com relação ao tratamento e disposição de resíduos sólidos produzidos nas instalações do aeroporto, a Infraero informou por meio do Ofício nº 97/SBUR/2017 (R0226253/2017), que desenvolve rotineiramente uma série de ações de controle e disposição adequada dos resíduos como, por exemplo o convênio firmado em 2009 com a Cooperativa dos Recolhedores de Resíduos Sólidos de Materiais Recicláveis de Uberaba – COPERU.

Foram apresentadas as planilhas de automonitoramento (2011-2017), com registro fotográfico do acondicionamento de resíduos classe I e manifestos e registros de destinação dos mesmos, porém a entrega se deu apenas em 2017 (R0226253/2017). Desta forma, a condicionante foi considerada cumprida fora do prazo.

Efluentes Líquidos:

No que se refere à fossa séptica, foram apresentados boletins de análise referentes à coleta realizada em 2013 pela empresa Bioagri e em 2016 pela Bioética Ambiental.

Ainda que conste a identificação de uma caixa separadora de água e óleo dentre os locais de amostragem estipulados para automonitoramento, o empreendimento informou que não possui CSAO, por não apresentar registros de derramamentos de combustíveis em quantidade a demandar a utilização do sistema.

Ainda, afirmou que em eventuais casos de derramamento ou vazamento, serão aplicadas as instruções do PLEM – UR - Plano de Emergência do Aeroporto de Uberaba, com a utilização de mantas de absorção para retirada dos resíduos e posterior descarte ecológico, com o apoio dos bombeiros do SESCINC.

Frota de veículos:

O aeroporto de Uberaba possui um Programa Interno de Autofiscalização de Frota de Veículos movidos a óleo diesel, visando a implantação do conceito de gestão ambiental na administração e operação de frota de veículos, incluindo: metas e prioridades; diagnóstico da situação atual; definição de responsabilidade; procedimentos e elaboração de material didático; treinamento; adequação da infraestrutura administrativa e operacional; além de ações de revisão e atualizações.



Afirmou-se que a Infraero possui um sistema de controle de manutenções com acompanhamento da operacionalidade dos veículos. A frota é composta atualmente pelos seguintes veículos (*Quadro 05*):

FABRICANTE MARCA	TIPO MODELO	ANO FAB. /ANO MOD.	PLACA
FIAT	DUCATO MAXICARGO	2008/2009	HKU-1340
TOYOTA	HILUX 4CDK SRV	2004/2004	HBU-1780
TOYOTA	HILUX CD 4X4 (D-4D)	2008/2009	KKF-6181
MITSUBISCHI	L 200	2002/2003	HAD-4015
MITSUBISCHI	L 200 4x4 GL	2011/2012	JIR-9159
FORD	F 4000	2010/2010	HMW-6309
MERCEDES-BENZ	MB 1720A	2002/2002	CRS 02 DOSA 239
MASSEY FERGUSON	SIMPLES 265	1989/1989	AMARELO
MASSEY FERGUSON	TRAÇADO 265	1991/1991	VERMELHO
MOTOR CUMMINS 6BTA5.9-G3	GRUPO GERADOR	2008	GRUGER 01
MOTOR CUMMINS 6BTA5.9-G3	GRUPO GERADOR	2008	GRUGER 02

Quadro 05: Carros contra-incêndio (CCI).

Fonte: Informações adicionais (2018).

Foram protocoladas, além do Plano de trabalho, as planilhas de automonitoramento referente à medição de fumaça preta (2011-2017). Declarou-se, ainda, que são realizados treinamentos de conscientização de condutores e procedimentos de renovação da frota oportunamente.

Gerenciamento de Riscos:

Foram protocolados (*R0226253/2017*), os Planos de Resposta às Emergências e os PPRA - Programas de Prevenção de Riscos Ambientais (2010-2019), 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.



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, em consonância com a NBR - 12859:1993 (*Avaliação do impacto sonoro gerado por operações aeronáuticas - Procedimento*).

Concluindo, 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. Após apurada análise e com base principalmente nos documentos protocolados, foi possível atestar que o aeroporto de Uberaba 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.

Assim, o empreendimento foi autuado (Auto de Infração nº 023596/2018), 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.*

Condicionante 06: Apresentar atestado de vistoria do corpo de bombeiros (AVCB) certificando a instalação do projeto de prevenção e combate a incêndio. (<i>Condicionante incluída na 73º RO COPAM</i>).	Prazo: 12 (doze) meses.
Avaliação: <i>Condicionante não cumprida.</i>	

O aeroporto possui medidas de proteção contra incêndio e pânico instaladas e um efetivo do Corpo de Bombeiros fixo, sendo que foi apresentado o 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.

No entanto, o mesmo não foi aprovado em virtude da necessidade de adequações nas demais edificações que se encontram no terreno do sítio aeroportuário. A Infraero declarou que está desenvolvendo o projeto de adequação das instalações conforme requisitos normativos exigidos pelo CBMMG. De acordo com o cronograma de ações apresentado, foi prevista a emissão do AVCB no segundo semestre de 2018.



O Serviço de Salvamento e Combate a Incêndios – SESCINC localiza-se em posição privilegiada e intermediária em relação às cabeceiras com acesso exclusivo à pista. Os veículos existentes para o combate a situações de incêndio, além de um carro de salvamento e ambulância, são os seguintes (*Quadro 06*):

nº de veículos	tipo (classificação)	identificação	quantidade de agentes extintores		
			água (l)	PQS (kg)	LGE (l)
01	AP II	DOSA 169	5700	250	750
01	AP IV	DOSA 149	5700	250	750
01	AP IV	DOSA 276	1200	100	150

Quadro 06: Carros contra-incêndio (CCI).

Fonte: Informações adicionais (2018).

A Resolução CONAMA nº 273, de 29 de novembro de 2000, que estabelece diretrizes para o licenciamento ambiental de postos de combustíveis e serviços e dispõe sobre a prevenção e controle da poluição, determina que para a emissão de licença de operação será exigido o atestado de vistoria do Corpo de Bombeiros. Ou seja, tal Resolução exige o AVCB apenas para a atividade de posto de combustível.

Não obstante a desobrigação legal para a atividade exercida pelo empreendimento aqui considerado, como a exigência do documento foi incluída no conjunto de condicionantes da LOC, atestou-se o descumprimento desse quesito.

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 pode gerar impactos ambientais negativos. 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 são destinados em sua totalidade para a rede municipal do Codau.



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.

Foi elaborado o Manual de Perigo Aviário, objetivando a redução dos riscos decorrentes da presença de animais no interior e nos limites do aeroporto, em consonância com as especificações estipuladas pela Resolução CONAMA nº 04/1995 em associação com a Instrução Normativa IBAMA nº 72/2005.

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 05/1993, a Resolução nº 56/2008 da ANVISA e a NBR 10.004:2004.

O PEA do aeroporto de Uberaba 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.

No que tange ao 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.

É fato, pois, que a Infraero, responsável pelo gerenciamento do aeroporto de Uberaba, 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.

Com fulcro nas informações obtidas, é possível observar o desempenho ambiental do aeroporto de Uberaba no sentido das operações de controle ambiental e aplicação das medidas mitigadoras e da legislação ambiental. No entanto, concluiu-se que o empreendimento não observou o cumprimento das condicionantes estabelecidas, no que se refere ao protocolo oportuno das mesmas, tendo sido inclusive autuado por tal fato.

Destarte, recomenda-se a continuidade da manutenção dos procedimentos de gestão atentando-se aos prazos de validade dos certificados e à periodicidade da realização de monitoramentos e comprovação das condicionantes.

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, em atenção, inclusive, ao Regulamento Brasileiro da Aviação Civil nº 154.



9. Controle Processual

O processo se encontra formalizado e instruído corretamente no tocante à legalidade processual, haja vista a apresentação dos documentos necessários e exigidos pela legislação ambiental em vigor, conforme enquadramento no disposto da Deliberação Normativa nº 217/2017.

Neste processo se encontra a publicação em periódico local ou regional do pedido de Licença, conforme determina a Deliberação Normativa COPAM nº 217/2017.

Conforme informado pelo empreendedor, não ocorrerá intervenção em área de preservação permanente e/ou supressão de vegetação no empreendimento, sendo que este parecer não autoriza nenhuma intervenção e/ou supressão de vegetação.

Nos termos do Decreto Estadual nº 47.383/2018, o prazo de validade da licença em referência será de 10 (dez) anos.

10. Conclusão

A equipe interdisciplinar de análise deste processo, do ponto de vista técnico e jurídico, opina pelo deferimento da concessão da Revalidação de Licença de Operação do empreendimento **Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO (Aeroporto de Uberaba – Mário de Almeida Franco)**, para a atividade de *Aeroportos*, no município de Uberaba/MG, por um prazo de 10 (dez) anos, desde que atendidas as medidas mitigadoras de impactos ambientais descritas neste parecer e aliadas às condicionantes listadas no Anexo I e Anexo II (*automonitoramento*), ouvida a Câmara Técnica Especializada de Infraestrutura de Transporte, Saneamento e Urbanização - CIF, do Conselho Estadual de Política Ambiental - COPAM.

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 - TMAP, tornam o empreendimento em questão passível de autuação.

Cabe esclarecer que a SUPRAM - TMAP não possui responsabilidade técnica sobre os projetos de sistemas de controle ambiental e programas de treinamento aprovados para implantação, sendo a execução, operação, comprovação de eficiência e/ou gerenciamento dos mesmos de inteira responsabilidade da própria empresa, seu projetista e/ou prepostos.

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 conste do certificado de licenciamento a ser emitido.



Ressalta-se, ainda, que as revalidações das licenças ambientais, 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 Uberaba** – *Mário de Almeida Franco*;

Anexo II. Programa de Automonitoramento para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do **Aeroporto de Uberaba** – *Mário de Almeida Franco*;

Anexo III. Relatório Fotográfico para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do **Aeroporto de Uberaba** – *Mário de Almeida Franco*.



ANEXO I

Condicionantes para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do Aeroporto de Uberaba – *Mário de Almeida Franco*

Empreendedor: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO

Empreendimento: Aeroporto de Uberaba – *Mário de Almeida Franco*

CNPJ: 00.352.294/0037-21

Município: Uberaba - MG

Atividade: Aeroportos

Código DN 217/17: E-01-09-0

Processo: 1510/2002/002/2014

Validade: 10 anos

Item	Descrição da Condicionante	Prazo*
01	Comprovar, por meio de Relatório técnico e fotográfico, a construção 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) e NBR 11174:1990 (Armazenamento de resíduos classes II - não inertes e III - inertes).</i>	12 meses
02	Apresentar a lista das empresas receptoras dos resíduos classe I produzidos. <i>OBS.: Os resíduos classe I deverão ser destinados a empresas licenciadas ambientalmente.</i>	Anualmente
03	No que se refere ao Programa de Educação Ambiental, o empreendedor deverá apresentar os seguintes documentos: <i>I - Formulário de Acompanhamento Semestral, apresentando as ações previstas e realizadas (públicos interno e externo), conforme modelo apresentado no Anexo II da Deliberação Normativa nº 214, de 26 de abril de 2017;</i> <i>II - Relatório de Acompanhamento Anual, detalhando e comprovando a execução das ações realizadas.</i>	Durante a vigência da Licença de Operação
04	Comprovar, por meio de Relatório técnico e fotográfico, as ações realizadas no âmbito do monitoramento e manejo da fauna local.	Anualmente
05	Elaborar Identificação do Perigo da Fauna (IPF) e seu respectivo Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF), conforme Regulamento Brasileiro de Aviação Civil - RBAC nº 164/2014. <i>*Caso a IPF identifique a necessidade de elaboração de um Plano de Manejo de Fauna, este deverá ser elaborado em atenção às normas e exigências dos órgãos ambientais competentes, sendo incorporado ao PGRF. Seu acompanhamento se dará conjuntamente à condicionante 04.</i>	24 meses
06	Executar o Programa de Automonitoramento, conforme definido no Anexo II deste Parecer.	Durante a vigência da Licença de Operação



07	Relatar formalmente à SUPRAM - TMAP todos os fatos no empreendimento que causem ou possam causar impacto ambiental negativo imediatamente à constatação, bem como qualquer adequação operacional a ser realizada.	Durante a vigência da Licença de Operação
-----------	---	---

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

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;

2. 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(s) profissional(is) habilitado(s) responsável(is), quando for o caso;

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;

4. Os laboratórios, impreterivelmente, devem observar a Deliberação Normativa COPAM nº 216 de 07 de outubro de 2017;

5. Caberá ao requerente providenciar a publicação da concessão de licença, no prazo de 30 (trinta) dias contados da sua publicação, nos termos da Deliberação Normativa COPAM nº 217 de 06 de dezembro de 2017.



ANEXO II

Programa de Automonitoramento para Revalidação da Licença de Operação (RevLO) do Aeroporto de Uberaba – Mário de Almeida Franco

Empreendedor: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO

Empreendimento: Aeroporto de Uberaba – *Mário de Almeida Franco*

CNPJ: 00.352.294/0037-21

Município: Uberaba

Atividade: Aeroportos

Código DN 217/17: E-01-09-0

Processo: 1510/2002/002/2014

Validade: 10 anos

1. Resíduos Sólidos e Oleosos

Enviar **anualmente** à SUPRAM - TMAP, 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 - TMAP, 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 (*exemplos: Deliberação Normativa COPAM nº 07/81, Resolução CONAMA nº 307/2002 e NBR 13896/97*).



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.

2. 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

Relatórios: Elaborar laudos e enviar **anualmente** à SUPRAM – TMAP, relatório contendo os resultados das medições efetuadas.

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 216/2017 e deve conter a identificação, registro profissional e a assinatura do responsável técnico pelas análises, acompanhado da respectiva anotação de responsabilidade técnica – ART.

3. Efluentes atmosféricos

Local de amostragem	Parâmetro	Frequência de Análise
Escapamentos de veículos (diesel)	Coloração da fumaça (Escala Ringelmann)	Anual

Relatórios: Enviar **anualmente** à SUPRAM - TMAP 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 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.*

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

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 TMAP, 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 Uberaba – Mário de Almeida Franco

Empreendedor: Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO

Empreendimento: Aeroporto de Uberaba – *Mário de Almeida Franco*

CNPJ: 00.352.294/0037-21

Município: Uberaba

Atividade: Aeroportos

Código DN 217/17: E-01-09-0

Processo: 1510/2002/002/2014

Validade: 10 anos



Foto 01: Pátio das aeronaves.



Foto 02: Serviço de Salvamento e Combate a incêndio.



Foto 03: Posto de Abastecimento de Aeronaves.



Foto 04: poço tubular subterrâneo.



Foto 05: vista de vala para drenagem pluvial.



Foto 06: Recipiente para coleta seletiva.