

GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS



Parecer Técnico FEAM/URA LM - CAT nº. 54/2024

Governador Valadares, 27 de setembro de 2024.

Parecer Técnico FEAM/URA LM - CAT nº. 54/2024		
Parecer de Adendo da REVLO n. 002/2015, PA SIAM n. 10903/2006/005/2014		
MATERIALIZADO JUNTO AO SEI: 2090.01.0002562/2024-52		
VINCULADO À REVLO n. 002/2015, PA SIAM n. 10903/2006/005/2014	SITUAÇÃO:	Sugestão pelo Deferimento
EMPREENDEDOR: EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA - INFRAERO	CNPJ:	00.352.294/0153-04
EMPREENDIMENTO: Aeroporto Usiminas (SBIP)	CNPJ:	00.352.294/0153-04
MUNICÍPIO: Santana do Paraíso/MG	ZONA:	Urbana
COORDENADAS GEOGRÁFICAS: LAT/Y 19° 28' 27,4" ; LONG/X 42° 29' 15,4"		
CRITÉRIO LOCACIONAL INCIDENTE: Não se aplica.		
CÓDIGO: E-01-09-0	ATIVIDADE VINCULADA AO LICENCIAMENTO (DN COPAM 217/17): Aeroportos	-
RESPONSÁVEIS TÉCNICOS PELA ELABORAÇÃO DO PLANO DE CONTROLE AMBIENTAL.		
- JULIANA CRISTINA MORETTI - THIAGO FLEURY FERNANDES DE OLIVEIRA - LUIS EDUARDO PARIS		
Assinatura Digital Documento Nº: 3024960-8171 - consulta à autenticidade em: https://sigadoc.infraero.gov.br/sigaex/public/app/autenticar?n=3024960-8171		
NUP: 99927.086063/2024-46.		
AUTORIA DO PARECER		MATRÍCULA
Mateus Garcia de Campos - Gestor Ambiental Juliana Ferreira Maia – Gestora Ambiental		1.265.599-9 1.217.394-4

De acordo: Carlos Augusto Fiorio Zanon – Coordenador de Análise Técnica	1.368.449-3
Kyara Carvalho Lacerda – Coordenadora de Controle Processual	1.401.491-4



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Augusto Fiorio Zanon, Diretor (a)**, em 27/09/2024, às 14:01, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Mateus Garcia de Campos, Servidor Público**, em 27/09/2024, às 14:11, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Juliana Ferreira Maia, Servidor(a) Público(a)**, em 27/09/2024, às 14:23, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



Documento assinado eletronicamente por **Kyara Carvalho Lacerda, Diretor (a)**, em 27/09/2024, às 14:47, conforme horário oficial de Brasília, com fundamento no art. 6º, § 1º, do [Decreto nº 47.222, de 26 de julho de 2017](#).



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site http://sei.mg.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **98275843** e o código CRC **AA746EA4**.



1. Introdução

A EMPRESA BRASILEIRA DE INFRAESTRUTURA AEROPORTUARIA - INFRAERO, por meio do Processo SEI nº 2090.01.0002562/2024-52, vem perante a FEAM, URA – Leste, requerer autorização para obras de melhorias no Aeroporto Usiminas (SBIP), que se encontra licenciado por meio do Certificado REVLO n. 002/2015, PA SIAM n. 10903/2006/005/2014. O aeroporto está situado no município de Santana do Paraíso/MG (artigo 320 da Lei nº 178/1999).

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) publicou a Portaria nº 458/2023, que delega à INFRAERO a responsabilidade pela administração, operação e exploração do Aeroporto Usiminas (SBIP). A gestão do aeroporto estava sob a jurisdição do Governo do Estado de Minas Gerais.

O aeroporto receberá investimentos voltados para melhorias da infraestrutura destinada à área de hangares. A princípio, a infraestrutura necessária inclui pistas de táxi para o acesso das aeronaves e vias de acesso de veículos.

De acordo com a DN 217/2017, a atividade relacionada ao empreendimento é classificada como "Aeroportos", sob o código E-01-09-0. Cabe salientar que segundo o art. 12 da DN 217/2017: "*Ficam dispensadas do processo de renovação de licença de operação as seguintes atividades constantes nas Listagens do Anexo Único desta Deliberação Normativa: I - E-01 Infraestrutura de transporte*". Portanto, o empreendimento não é passível de renovação da licença de operação REVLO n. 002/2015.

Entretanto, é importante elucidar que, consoante ao que infere do art. 36, caput e parágrafo único, do Decreto Estadual nº 47.383/2018:

Art. 35 – As ampliações de atividades ou de empreendimentos licenciados que impliquem aumento ou incremento dos parâmetros de porte ou, ainda, promovam a incorporação de novas atividades ao empreendimento, deverão ser submetidas à regularização, observada a incidência de critérios locacionais.

[...]

Art. 36 – **As alterações de atividades ou de empreendimentos licenciados**, que não resultem em ampliação, porém **impliquem em aumento ou incremento dos impactos ambientais**, deverão ser previamente comunicadas ao órgão ambiental competente, que decidirá sobre a necessidade de submeter a alteração a processo para regularização ambiental.

Parágrafo único – **Na hipótese do caput, e não havendo necessidade de novo processo de regularização ambiental**, eventuais medidas mitigadoras ou compensatórias que forem identificadas pelo órgão competente como necessárias **deverão ser descritas na forma de adendo ao parecer** único



da licença concedida. (Parágrafo acrescido pelo Decreto nº 47.837, de 09 de janeiro de 2020). [Grifo nosso]

De acordo com as disposições apresentadas, as ampliações de atividades ou empreendimentos já licenciados, para o caso de modificação das estruturas, que não resultem em aumento dos parâmetros de porte ou não introduzam novas atividades, não requerem submissão a um processo de regularização. No entanto, quaisquer alterações em atividades ou empreendimentos licenciados que causem aumento nos impactos ambientais deverão ser apreciadas pelo órgão competente e observadas por meio de adendo ao parecer da licença originalmente concedida.

2. Caracterização

Segundo consta na REVLO n. 002/2015, o empreendimento tem no exercício da atividade principal o embarque e desembarque de passageiros, restaurante, abastecimento e demais atividades aeroportuárias de uso público, com uma movimentação média mensal de 18.000 (dezoito mil) pessoas nas áreas de embarque e desembarque.

A INFRAERO identificou a necessidade de correlacionar a infraestrutura de táxi e acesso viário com a futura via de acesso à Seção Contra Incêndio (SCI), que servirá como conexão com a pista de pouso e decolagem. Em função disso, do ponto de vista da eficiência construtiva, o projeto contempla a inclusão da construção da via da SCI no escopo das obras, com o objetivo de otimizar a infraestrutura para um modelo operacional e de segurança mais eficiente.

Para atender ao escopo definido na formalização da demanda, o projeto prevê uma série de melhorias no Aeroporto. Entre as principais ações estão a construção de pistas de táxi pavimentadas que vão interligar o pátio de aeronaves ao setor de hangares, facilitando a movimentação no aeroporto. Será realizada a instalação de balizamento luminoso nas novas pistas de táxi, com toda a infraestrutura e cabeamento necessários para assegurar a visibilidade e segurança durante operações noturnas. Também estão previstas a construção de vias pavimentadas para veículos, que facilitarão o acesso à área de hangares, e a construção de uma via pavimentada para o acesso de veículos de combate a incêndio, conectando a futura Seção Contra Incêndio (SCI) à pista de pouso e decolagem, incluindo um pátio de manobra para veículos na SCI.

Além disso, o projeto inclui a implementação de um sistema de drenagem para águas pluviais, visando uma gestão eficiente da água e a prevenção de alagamentos. A sinalização horizontal será aplicada nas novas pistas de táxi e vias de acesso para garantir a adequada orientação dos veículos. A instalação de uma nova biruta iluminada substituirá a biruta existente, melhorando a visibilidade das condições do vento. Por fim, está prevista a relocação do sistema solar que alimenta



a estação meteorológica (EMS-A3), para adaptar o sistema às novas estruturas e operações. Essas ações são projetadas para aprimorar a infraestrutura do aeroporto, promovendo maior eficiência operacional, segurança e conformidade com as normas regulatórias.

De acordo com as informações, a previsão para a conclusão da obra é de seis meses. As operações poderão ser realizadas em diferentes horários, conforme as fases da obra. Em geral, as atividades ocorrerão durante o horário comercial. No entanto, para minimizar impactos na operação do aeroporto, as obras poderão ser executadas no período noturno, durante o fechamento do aeroporto.



Figura 1: Esquissos de identificação das áreas onde serão realizadas as melhorias (novas estruturas) em vermelho escuro.
Pode-se observar a posição e localização perante a ADA (rosa) e a pista de pouso (vermelho claro).

Fonte: Autos do PA SEI 2090.01.0002562/2024-52.

Conforme apresentado nos autos, todos os serviços necessários à instalação do canteiro de obras serão planejados, construídos e mantidos em boas condições. Isso inclui a criação de abrigos para pessoal, que devem contemplar sanitários e áreas para alimentação, além de estruturas para o planejamento, coordenação, execução e controle técnico e administrativo da obra, como escritórios. Também serão providenciados espaços adequados para o abrigo de veículos, máquinas e equipamentos, bem como para o armazenamento de materiais de construção. Todos esses aspectos serão desenvolvidos em comum acordo com empresa terceirizada a ser contratada. As empresas contratadas devem estar regulares perante as questões ambientais.

Não contempla esse parecer de adendo a supressão de vegetação ou intervenção em Áreas de Preservação Permanente – APP.



3. Da análise do pleito

De acordo com os projetos e ofícios apresentados nos autos, embora as obras planejadas não ampliem o sítio aeroportuário licenciado, local definido como Área Diretamente Afetada - ADA, é possível que elas provoquem impactos ambientais adicionais. Entre esses impactos, destaca-se a movimentação de terra, que, por meio da terraplenagem e compactação do solo, pode alterar significativamente o ambiente local, afetando o solo e a vegetação circundante.

Outro aspecto a ser considerado é o uso de produtos betuminosos na pavimentação, cuja aplicação de massa asfáltica pode gerar emissões atmosféricas e riscos de contaminação do solo.

Importante destacar, conforme relatado nos autos, que a vegetação existente na área, composta por espécimes arbóreos não identificados, podendo ser nativas ou exóticas, poderá ser suprimida futuramente, entretanto, não é objeto dessa análise. Cabe registrar que a supressão de vegetação nativa deve ocorrer mediante a devida autorização ambiental.

A gestão de efluentes e resíduos sólidos também representa como item relevante. A gestão inadequada desses materiais gerados durante as obras pode resultar em poluição do solo e da água. Portanto, é crucial que todas as medidas mitigadoras e de controle ambiental sejam rigorosamente implementadas para minimizar os efeitos adversos e garantir que as atividades, como terraplenagem, compactação do solo e aplicação de massa asfáltica, sejam realizadas de maneira sustentável, especialmente em áreas que não possuem a infraestrutura adequada para suportar tais intervenções.

Não é objeto de análise o aumento ou incremento dos parâmetros de porte ou a incorporação de novas atividades ao empreendimento.

Para fins de execução das melhorias pretendidas no aeroporto, foi apresentado pelo empreendedor o Plano de Controle Ambiental de Obra (PCAO), que é um documento técnico-operacional que estabelece as diretrizes fundamentais para a gestão ambiental das obras, de forma a buscar a conformidade com as exigências ambientais na execução dos serviços.

O PCAO detalha um conjunto de ações e atividades a serem implementadas por meio de empresa contratada para a execução das obras, com o objetivo de assegurar a conformidade ambiental. Este documento abrange a mitigação dos impactos ambientais necessários, a redução de passivos e a regularização dos componentes ambientais na implementação das melhorias no empreendimento. O PCAO se encontra responsabilizado e assinado por Juliana Cristina Moretti, Thiago Fleury Fernandes de Oliveira e Luis Eduardo Paris. As ações de implantação das melhorias serão executadas por terceiros contratados e deverão estar



acompanhadas da Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) para garantir a conformidade e a correta execução de todas as atividades.

O Plano de Controle Ambiental de Obra estabelece uma série de medidas mitigadoras e de controle essenciais para a execução das obras, visando minimizar os impactos ambientais. Impacto Ambiental é definido como qualquer alteração nas propriedades físicas, químicas e biológicas do meio ambiente, resultante de matérias ou energias advindas das atividades humanas. Esses impactos podem afetar, direta ou indiretamente, a saúde, a segurança e o bem-estar da população, influenciar as atividades sociais e econômicas, alterar a biota, modificar as condições estéticas e sanitárias do ambiente e comprometer a qualidade dos recursos naturais.

Os impactos ambientais relacionados ao PCAO incluem as possibilidades de contaminação de recursos hídricos e a poluição da água e do solo causada pelo manejo inadequado de resíduos sólidos. A acumulação de água pluvial pode resultar na proliferação de vetores de doenças, enquanto o descontrole de emissões atmosféricas e a poluição sonora podem ocorrer na fase de implantação, o que afetariam a qualidade do ar e o bem-estar das comunidades vizinhas. Além disso, a movimentação de terras pode expor áreas e ocasionar processos erosivos. Pontuam-se também riscos de contaminação de solo por produtos perigosos na etapa de pavimentação com produtos betuminosos.

Dentre as medidas de controle e mitigação dos impactos ambientais, temos para os efluentes sanitários gerados pelos funcionários e os efluentes pluviais: instalar sistema de drenagem pluvial conforme projeto apresentado e garantir que os sistemas de drenagem de águas pluviais não sejam interligados aos sistemas de esgoto sanitário do aeroporto. Os efluentes, sanitários e pluviais devem ser encaminhados para as redes já existentes no aeroporto ou rede pública próxima.

Referente aos Resíduos Sólidos: segregar os resíduos de construção civil (RCC) na origem e armazená-los em locais protegidos contra a ação das chuvas. Utilizar contêineres apropriados e garantir que a destinação final seja feita em locais licenciados. Deve-se atentar para o controle exigido na Deliberação Normativa Copam nº 232/2019.

Em relação a impactos possíveis sobre a fauna e proliferação de vetores: manter as áreas de vivência em boas condições de higiene e realizar dedetizações regulares. Armazenar materiais e equipamentos de forma a evitar a proliferação de vetores e a presença de animais.

Poluição Sonora oriundo dos ruídos produzido pela movimentação de máquinas e equipamentos: realizar manutenção periódica dos equipamentos e utilizar barreiras físicas para minimizar o impacto sonoro. Limitar as emissões de ruído conforme as normas estabelecidas, como a NR-15.

Emissões Atmosféricas produzidas pela queima de combustíveis fósseis dos equipamentos e na movimentação de solo: manter os veículos em bom estado de



funcionamento e realizar umectação das áreas para reduzir a poeira. Manter as áreas limpas para proteger a qualidade do ar.

Para a questão de degradação do Solo e Erosão que possam advir da movimentação do solo com terraplenagem: recuperar as áreas afetadas e devolvê-las ao estado original, livres de contaminantes. Implementar drenagem adequada e medidas de proteção contra erosão para evitar alagamentos e proteger a integridade do solo.

Referente aos riscos de contaminação da pavimentação com materiais betuminosos: implementar sistemas de contenção para produtos perigosos e gerenciar adequadamente derramamentos. Comunicar imediatamente qualquer emergência ambiental à fiscalização.

Por fim, há proposto também o programa de educação ambiental, que visa orientar os empregados sobre as práticas de gerenciamento ambiental desde o início até o término da obra, promovendo uma cultura de responsabilidade ambiental.

As medidas estabelecidas pelo PCAO são vitais para garantir a execução ambientalmente responsável das obras de melhoria no Aeroporto Usiminas. Elas visam minimizar impactos negativos, assegurar a conformidade com a legislação ambiental e promover práticas sustentáveis. A implementação eficaz dessas diretrizes não só previne danos ao meio ambiente, mas também contribui para a criação de um modelo operacional que respeita os princípios de sustentabilidade e responsabilidade ambiental, essencial para o desenvolvimento de uma infraestrutura aeroportuária de qualidade e sustentável.

Todas as atividades serão acompanhadas e monitoradas por meio do Relatório de Controle Ambiental de Obras (RCAO), que documentará mensalmente as ações ambientais realizadas durante a obra, elaborados por Responsável Técnico e com Anotação de Responsabilidade Técnica (ART) e enviado à Fiscalização da INFRAERO em formato impresso e digital. Ao final da obra, um Relatório Conclusivo (RC) resumirá os resultados da regularidade ambiental da obra.

A Lei Estadual n. 6.763, de 26 de dezembro de 1975, que consolida a Legislação Tributária do Estado de Minas Gerais, estabeleceu em sua Tabela A, a que se refere o artigo 92 da normativa, a cobrança de taxa de expediente pela natureza do procedimento em tela (7.21), solicitações pós-concessão de licenças, sendo comprovado o recolhimento por meio do Documento de Arrecadação Estadual (DAE nº 7101342203045) e o respectivo comprovante de quitação (Id. 95488734, SEI), cuja informação de pagamento deverá ser confirmada pelo NAO/LM.

4. Conclusão



Conforme estudos apresentados, não foram identificados e registrados outros impactos ambientais relevantes que possam estar associados às obras de melhorias do aeroporto, sendo as medidas propostas consideradas satisfatórias à mitigação, fato esse que corrobora para o posicionamento técnico favorável ao deferimento do pedido.

Em conclusão, com fundamento nas informações constantes no requerimento, **sugere-se o deferimento** do Adendo à ao Parecer da licença REVLO n. 002/2015, PA SIAM n. 10903/2006/005/2014, para fins de implantação das obras de melhorias do Aeroporto Usiminas e operacionalização das novas estruturas, conforme abordado nesse parecer.

Oportuno advertir ao empreendedor que o descumprimento de todas ou quaisquer condicionantes previstas ao final deste (Anexo I), bem como qualquer alteração, modificação e ampliação sem a devida e prévia comunicação a URA Leste de Minas, tornam o empreendimento passível de autuação.

Registra-se, que a manifestação aqui contida visa nortear na escolha da melhor conduta, tendo natureza opinativa, de caráter obrigatório, porém, não vinculante e decisória, podendo a autoridade competente agir de forma contrária à sugerida pela equipe interdisciplinar.¹

Este parecer foi elaborado com base nas informações contidas nos relatórios, estudos ambientais e projetos apresentados. Sendo que a FEAM Leste de Minas, não possui responsabilidade técnica e jurídica sobre tais, desta forma, a elaboração, instalação e operação, assim como a comprovação quanto à eficiência destes, são de inteira responsabilidade da (s) empresa (s) responsável (is) e/ou seu (s) responsável (is) técnico (s).

¹ Neste sentido o Parecer da AGE/MG n. 16.056, de 21/11/2018.



ANEXO I – Condicionantes de Adendo do Aeroporto Usiminas

Item	Descrição da Condicionante	Prazo*
01	Executar o Programa de Automonitoramento, conforme definido no Anexo II, demonstrando o atendimento aos padrões definidos nas normas vigentes.	Durante a execução da obra conforme cronograma
02	Apresentar relatório fotográfico comprovando a implantação das melhorias no Aeroporto, demonstrando toda a infraestrutura construída e medidas de controle e mitigação instaladas (drenagem pluvial).	30 dias após a conclusão da instalação.

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

As comprovações devem ser enviadas à URA LM, por meio digital, via Sistema SEI, no processo de referência desse parecer. **SEI de referência: 2090.01.0002562/2024-52.

OBS: Caso haja mudança no sistema eletrônico de protocolo da URA LM, adequar-se ao mesmo. Caso o SEI de referência estiver impossibilitado de protocolo, solicitar abertura na URA LM ou abrir um PA SEI vinculado ao mesmo para o devido protocolo.

IMPORTANTE

Os parâmetros e frequências especificadas para o Programa de Automonitoramento poderão sofrer alterações a critério da área técnica da URA LM, face ao desempenho apresentado;

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 II Programa de Automonitoramento Aeroporto Usiminas

1. Resíduos Sólidos e Rejeitos

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

Apresentar, **semestralmente**, a Declaração de Movimentação de Resíduo – DMR, emitida via Sistema MTR-MG, referente às operações realizadas com resíduos sólidos e rejeitos gerados pelo empreendimento durante aquele semestre, conforme determinações e prazos previstos na Deliberação Normativa Copam nº 232/2019.

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

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

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

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

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

(*)1- Reutilização; 2 – Reciclagem; 3 - Aterro sanitário; 4 - Aterro industrial; 5 – Incineração; 6 - Co-processamento; 7 - Aplicação no solo; 8 - Armazenamento temporário (informar quantidade armazenada); 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 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