



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana

PARECER ÚNICO Nº 230/2012

PROTOCOLO SIAM Nº 0502296/2012

Licenciamento Ambiental Nº 01786/2003/006/2012	Licença Prévia – LP
Outorga: Não se aplica	Validade: 4 (quatro) anos
AIA: Não se aplica	Reserva legal: Em averbação

Empreendedor: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária

Empreendimento: Aeroporto Internacional Tancredo Neves

CNPJ: 00.352.294/0058-56

Municípios: Confins e Lagoa Santa

DNPM: Não se aplica

Unidade de Conservação: APA Carste de Lagoa Santa

Bacia Hidrográfica: Rio São Francisco

Sub Bacia: Rio das Velhas/Córrego do Jaque

Atividade objeto do licenciamento:

Código DN 74/04	Descrição	Classe
E-01-09-0	Aeroportos	6

Responsável técnico pelos estudos ambientais: Simone Maria Cancellata Duarte (CREA-MG 26.730/D)

Responsável técnico pelo empreendimento: Adair Moreira Júnior

Responsável legal pelo empreendimento: Maria Edwirges Madeira

Belo Horizonte, 27 de Junho de 2012.

Equipe Interdisciplinar	MASP/MAT	Assinatura
Geraldo da Fonseca Cândido Filho	1.043.791-1	
Gustavo de Araújo Soares	1.153.428-6	
Daniele Ladeira Gomes Ferreira	81.754-6	
Maria de Fátima Melo Maia	1.043.861-2	
Mariana Figueiredo Lopes	1.147.160-4	
Thiago Cavanelas Gelape	1.150.193-9	
Ronaldo Carlos Ribeiro	1.147.163-8	
Adriane Oliveira Moreira Penna	1.043.721-8	
De Acordo: Anderson Marques Martinez Lara (Diretor Técnico da Supram CM)	1.147.779-1	
De Acordo: Bruno Malta Pinto (Diretor de Controle Processual)	1.220.033-3	

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 1/18
---------------------------	---	--



1. Introdução

Em 9 de abril de 2012 a INFRAERO protocolizou, na SUPRAM CM, a solicitação de Licença Prévia para obras de ampliação no Aeroporto Internacional Tancredo Neves – AITN, também denominado Aeroporto de Confins.

No empreendimento em análise, foram contempladas obras referentes à implantação de dois novos Terminais de Passageiros (TPS II e TPS III) e de seus anexos, à implantação do Edifício Garagem e sistema viário interno de acesso aos mesmos e à ampliação do Terminal de Cargas – TECA e do Reservatório de água potável- RA.

De maneira geral, o projeto em discussão é uma das estratégias para o desenvolvimento da Região Metropolitana de Belo Horizonte - RMBH e do Estado de Minas Gerais. O AITN é, atualmente, importante porta de entrada internacional da região, tanto para fluxo de passageiros, como para importação e exportação de mercadorias. Com as melhorias previstas, será possível promover a desconcentração da malha aérea brasileira, além de atrair investimentos em setores econômicos relacionados ao transporte aéreo, potencializando a atuação do Aeroporto Indústria que está sendo implantado no sítio aeroportuário. Ao longo deste Parecer Único será discutido o diagnóstico ambiental da área e os impactos ambientais advindos da possível implantação e operação da ampliação proposta.

2. Histórico

Para pleitear a referida licença, foram protocolados, na Supram CM, o Estudo de Impacto Ambiental – EIA - e o Relatório de Impacto Ambiental - RIMA. A análise técnica pautou-se na avaliação destes estudos apresentados, nas observações realizadas durante a vistoria na área do empreendimento, em 15 de junho de 2012 (Auto de Fiscalização nº 015994/2012), e na Audiência Pública realizada em 20 de junho de 2012.

Na citada vistoria, verificou-se que as áreas objeto desses equipamentos encontram-se antropizadas e terraplanadas. A exceção do Reservatório de água potável-RA, todas as atividades se localizam no interior da plataforma aeroportuária e não necessitarão de supressão de vegetação. Em relação a essa última atividade, apesar de sua implantação ser em área diversa das demais, a mesma se caracterizara, na verdade, em uma ampliação do atual reservatório de água potável existente no empreendimento, não ultrapassando, conforme informado, os atuais limites da área destinada para tal atividade.

Histórico do Processo

9 de abril de 2012	Formalização do processo.
18 de maio de 2012	Solicitação de anuência da APA Carste Lagoa Santa
15 de junho de 2012	Realização de vistoria ao local do empreendimento
15 de junho de 2012	Solicitação de informações complementares
20 de junho de 2012	Audiência Pública
21 de junho de 2012	Resposta às informações complementares
29 de junho de 2012	Anuência da APA Carste de Lagoa Santa

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 2/18
---------------------------	---	--



3. Caracterização

O Aeroporto Internacional Tancredo Neves, está localizado na região central do Estado de Minas Gerais, englobando terras dos municípios de Confins e Lagoa Santa, ambos integrantes da RMBH, distando cerca de 40,00 km do centro de Belo Horizonte, por acesso rodoviário. O AITN é considerado uma importante porta de entrada internacional da região, tanto no fluxo de passageiros como para importação e exportação de mercadorias. Devido a isso é imprescindível sua expansão e melhorias nas instalações existentes, sendo possível assim promover a desconcentração de parte da malha aérea brasileira, desafogando aeroportos como o de Brasília e atraindo mais investimentos nos setores econômicos relacionados ao transporte aéreo.

O sítio aeroportuário possui área total aproximada de 1 500 ha que foi declarada de utilidade pública pelo Estado de Minas para efeitos de desapropriação, de acordo com os Decretos Estaduais 19.273/78 e 22.689/83.

Terminal de Passageiros II – TPS II

Para determinar as instalações do TPSII foi usado como base um cálculo de tráfego de passageiros, sendo 10 milhões de passageiros/ano, subdivididos em passageiros domésticos, passageiros internacionais e passageiros de conexão.

Uma das premissas para elaboração do projeto do TPS II foi a ligação com o TPS I, que possui configuração linear com fachadas curvas tanto no lado da pista das aeronaves, como no lado de chegada do aeroporto. Portanto, para compatibilizar as duas estruturas optou-se pela configuração linear para o novo terminal, adicionando prolongamentos laterais, por intermédio de longos corredores que proporcionam maior área de contato com as posições das aeronaves, diminuindo a necessidade de embarque remoto (realizado por meio de ônibus).

Concluiu-se, portanto, que, em função da necessidade do novo terminal ser concebido interligado ao TPS I, as alternativas locais para o TPS II limitaram-se ao local definido no Plano Diretor de 1981, sendo também contemplada no Plano a plataforma para o desenvolvimento da segunda etapa, evitando a terraplanagem adicional para implantação da nova estrutura.

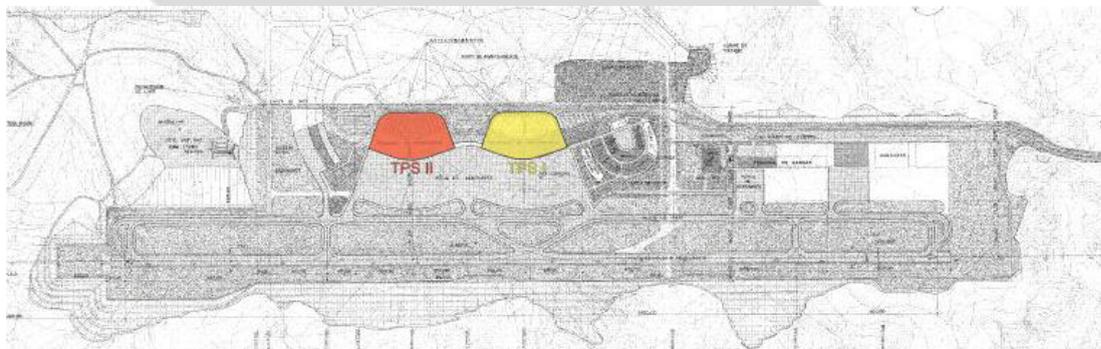


Figura 1. Planta de Situação do TPS II - Fonte: EIA (FIGUEIREDO FERRAZ. Plano Diretor do Novo Aeroporto de Belo Horizonte, 1981).

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 3/18
---------------------------	---	--



O projeto tem como base a criação de espaços que facilitem o fluxo de passageiros, criando uma conexão visual entre os pavimentos, dando ênfase a circulação vertical. A acessibilidade universal dos passageiros será garantida, por meio de trajetos seguros e cômodos. As rotas de fuga de incêndios serão situadas, sempre que possível, ao longo das principais rotas de circulação.

A edificação será pré-fabricada para agilizar a construção, assim como o emprego moderado de material não renovável ou com alto gasto energético.

O terminal ocupará uma área de 132.150,00 m², sendo 100.460,00 m² de área funcional, distribuída em um edifício principal, de cinco níveis, sendo um subsolo, e por dois longos corredores, denominados sul e norte, que possuirão dois e três níveis, respectivamente, sem subsolo. O corredor sul fará a ligação entre o TPS existente e o edifício principal do TPS II.

Um nível do TPS II irá se destinar exclusivamente ao embarque de passageiros (pavimento 1), e outro para o desembarque (pavimento 0), com o objetivo de organizar os fluxos e reduzir a necessidade de deslocamentos verticais.

Na distribuição espacial das instalações no TPS II, há uma divisão claramente estabelecida no projeto, entre as áreas situadas no lado terra, porção do edifício voltado para o transporte terrestre, e aquelas no lado ar, voltado para o modal aéreo. Dessa forma, os sistemas de controle são estrategicamente localizados nos pontos de conexão entre lado terra e lado ar, a fim de garantir o cumprimento dos protocolos de segurança necessários para os procedimentos de embarque e desembarque das aeronaves.

Para se conseguir a plena utilização do TPS II, deverão ser construídas vias de acesso ao pátio, áreas de manobra dos carrinhos de bagagem abrigam de rampas, passarelas para pedestre e estacionamentos.

Conclui-se que os fluxos de mercadorias, bagagem, passageiros e funcionários foram as principais premissas consideradas para a distribuição espacial do programa arquitetônico voltado para a operação aeroportuária.

Abrigo de Rampas – TPS II

O abrigo de rampas é um galpão localizado no lado da pista das aeronaves, que objetiva o armazenamento dos equipamentos de serviço de solo utilizados no embarque e desembarque de passageiros das aeronaves. O piso deverá ser executado em material impermeável, dotado de estrutura de retenção (canaletas e caixa SAO) para possíveis vazamentos de substâncias oleosas.

Edifício Garagem

O Edifício Garagem será implantado em frente ao TPS II, em área onde atualmente funciona o Estacionamento "E". Serão criadas 4.000 vagas para veículos privados e 200 vagas para as locadoras, distribuídas em seis pavimentos, sendo dois subsolos. Serão criados dois túneis de pedrestes para interligar o subsolo do TPS II ao Pavimento 2 do Edifício Garagem.

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 4/18
---------------------------	---	--



Terminal de Passageiros III – TPS III

O TPS III foi proposto para solucionar uma situação emergencial de demanda por tempo determinado e, portanto, configura-se como uma estrutura independente do TPS existente e do TPS II proposto, sendo de caráter provisório. O TPS III tem como objetivo centralizar os vôos domésticos das empresas aéreas Avianca, Azul, Trip e Webjet, que juntas atualmente detêm cerca de 20% do tráfego do AITN nessa fatia de mercado, mas que têm apresentado tendência de crescimento. Outra possibilidade operacional em estudo pela INFRAERO é a transferência dos vôos fretados para o TPS III, inclusive a operação internacional em regime especial.

Por meio de estudos da infraestrutura existente do AITN, foi definido o local de implantação do TPS III, que será entre o TECA e o Centro de Manutenção da Gol. A localização junto ao TECA possibilitará a utilização do pátio de cargas existente, até que seja concluída a ampliação do mesmo para atender ao TPS III.

O projeto consiste em um único bloco de apenas um pavimento, com 75,00 m de largura por 184,00 m de comprimento, optando-se por apenas um pavimento por questões econômicas e pelo baixo volume de passageiros.

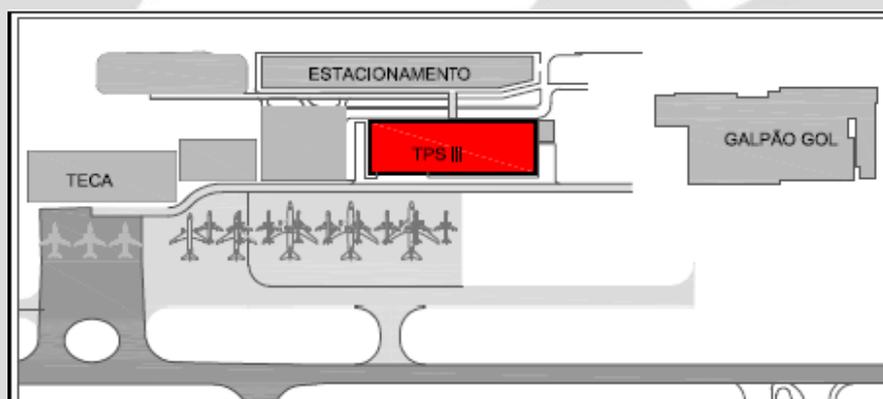


Figura 2 – Planta de Situação do TPS III- Fonte: EIA.

O TPS III será composto por balcões de check-in, carrosséis de bagagem embarcada e desembarcada, esteiras coletoras e injetoras para o check-in, equipamentos para inspeção de bagagem e mão e de bagagem de porão, pórticos de raio-x, instalações sanitárias e área comercial.

Abrigo de Rampas – TPS III

Será construído um Abrigo de Rampas, com cerca de 40.00m², para armazenamento dos equipamentos utilizados no embarque/desembarque de passageiros, similar ao previsto para o TPS II.

Ampliação do Terminal de Cargas – TECA

Após estudos de simulações de demanda de volume de carga, verificou-se que a infraestrutura atual do TECA, que possui uma área de processamento de cargas de aproximadamente 8.400,00 m², tem capacidade

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 5/18
---------------------------	---	--



para atender adequadamente até a demanda de 2013. Com a ampliação do AITN, será necessária a ampliação das instalações existentes, portanto, será construído um novo galpão com uma área de processamento de cargas de aproximadamente 4.500,00 m², sendo possível atender uma demanda prevista até o horizonte de 2018.

A ampliação consiste, na construção de um novo galpão na extremidade sul do Terminal de Cargas Principal, de forma a otimizar a ocupação do espaço existente entre este terminal e a área prevista para a implantação do TPS III. Para tanto, a nova edificação irá, demandar o desmonte do Galpão Estruturado, composto de lona e estrutura metálica, e atualmente utilizado para a operação de cargas domésticas por empresas especializadas.

Essa nova edificação terá uma configuração semelhante ao Terminal de Cargas Principal, possuindo duas áreas distintas: as áreas alfandegadas, destinadas à movimentação e ao armazenamento de mercadorias importadas ou a serem exportados, que permanecem sob o controle aduaneiro, e as áreas não alfandegadas, para a operação de cargas domésticas, além disso, será composta por áreas de apoio aos funcionários, bem como, escritórios, instalações técnicas, sanitários e outros.

Assim, o térreo do TECA ampliado, com 4.500,00 m², abrigará a área de processamento de cargas; o mezanino, com 2.250,00 m², abrigará os escritórios da INFRAERO e das companhias aéreas que operam com transporte aéreo de cargas.

O projeto arquitetônico da nova edificação do TECA não foi desenvolvido nesta etapa. Prevê-se, contudo, que o layout irá distribuir no pavimento térreo basicamente as mesmas estruturas/atividades que ocorrem hoje no galpão existente.

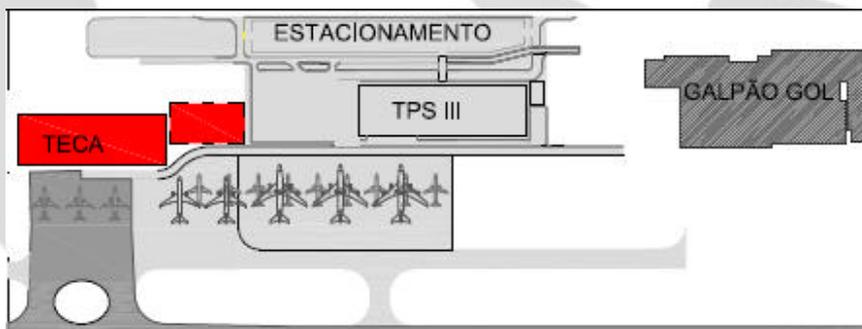


Figura 3 – Planta de Situação da Ampliação do Terminal de Cargas - Fonte: EIA.

Ampliação do Reservatório de Água Potável -(Reservatório Apoiado)- RA

Com a ampliação das instalações do AITN, ocorrerá um aumento na demanda de água para abastecimento e reserva em casos de ocorrência de incêndios, assim será necessária a ampliação da capacidade do Reservatório Apoiado de 3.027,20 m³ para 6.054,40 m³.

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 6/18
---------------------------	---	--



Esta ampliação do reservatório de água se dará durante a fase de operação do empreendimento, com data de conclusão das obras em 2015, quando o AITN prevê um total de 18 milhões de passageiros por ano. Esse número, correspondente a uma vazão aproximada de 17 l/s, encontra-se bem acima da capacidade média instalada do sistema atualmente existente, dimensionado para uma vazão média 10,48 l/s.

O projeto de ampliação seguirá as mesmas características construtivas do sistema existente, ou seja, serão implantadas duas novas células com dimensões de 16,00 m x 22,00 m, sendo 50% da capacidade utilizada para reservação de água para abastecimento e os outros 50% para atendimento das demandas de prevenção e combate a incêndio. A água chegará ao seu destino por gravidade.

4. Discussão

O AITN tem hoje, apenas com o TPS I em operação, uma capacidade de projetada de 5 milhões de passageiros ao ano, considerando os níveis de conforto estabelecidos à época de sua inauguração. De acordo com a INFRAERO, este aeroporto recebeu no ano de 2011, um total de aproximadamente 9 360 000 passageiros, portanto, quase o dobro da sua capacidade de atendimento construída. Com as obras de modernização do TPS I, atualmente em execução, primeira obra significativa desde o início da sua operação no início dos anos oitentas, o aeroporto passará a ter a capacidade construída para 8 000 000 de passageiros, ou seja, abaixo da movimentação hoje existente.

Em função deste aumento da demanda, o cenário da não implantação das obras para a construção do TPS II, TPS III, Edifício Garagem, ampliações do TECA, do Reservatório de 'água potável e vias de acesso, é de grandes transtornos aos usuários do aeroporto, além do comprometimento dos serviços de carga aérea, dentre outros existentes no sítio aeroportuário.

A implantação das obras previstas, objeto deste processo de licenciamento, somadas as obras de modernização do TPS I, significará a ampliação da capacidade instalada de atendimento para aproximadamente 18 000 000 de passageiros/ano, enquanto a área de movimentação de cargas passará de 8 400 m², para 12 700 m².

Neste contexto, as obras propostas pela INFRAERO transformarão o AITN, em um dos principais terminais aeroportuários do país. Cabe ressaltar, que com estas ampliações da capacidade de atendimento do aeroporto, prevê-se a dinamização da economia local, com maior segurança para investidores no Vetor Norte, além dos investimentos pelo poder público.

A ampliação do TECA deverá aumentar a capacidade de importação e exportação, viabilizando o chamado Aeroporto Indústria, que poderá ser potencializado, por meio da instalação de indústrias de alta tecnologia, denominadas "limpas", em substituição ou competição locacional, com indústrias tradicionalmente instaladas na região, como minerações, cimenteiras, caieiras, etc.

Prevê-se ainda, o aumento e diversificação da oferta de serviços ao longo da rodovia Linha Verde, o incremento ao turismo, além da dinâmica demográfica.

Para tanto, haverá necessidade de ampliar a capacidade instalada para o fornecimento de energia elétrica. A demanda atual do Aeroporto é de 2.900kW, sendo a capacidade de atendimento da CEMIG de 3.125kW. Em

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 7/18
---------------------------	---	--



razão disso, a CEMIG já desenvolveu projetos, inicialmente de uma terceira linha, de forma a ampliar a capacidade instalada até 7.000kW, o suficiente para atender a demanda do AITN até meados de 2015. Essa informação está baseada no ofício MI/CC – 05407/2012, de 95-2012, onde a CEMIG conclui que existe disponibilidade técnica para o atendimento dessa demanda, desde que executadas obras no sistema elétrico, conforme condições técnicas e comerciais a serem definidas.

Com relação ao saneamento básico, durante o período de implantação da ampliação, haverá aumento no consumo d'água e da geração de efluentes domésticos e industriais, decorrentes da presença de funcionários, de máquinas e de equipamentos industriais. Quando da operação, a demanda original estará associada ao maior número de passageiros e de funcionários do aeroporto.

No caso dos resíduos sólidos, prevê-se o aumento considerável de sua geração, durante a etapa de implantação, decorrente das atividades a serem realizadas, sobretudo, nos canteiros de obras (resíduos orgânicos, recicláveis, etc), além de resíduos de material de construção civil. Na etapa de operação, prevê-se o aumento de resíduos em função do aumento do número de passageiros, de aeronaves e do processamento de cargas aéreas no TECA.

Avaliação de Impactos

De acordo com os estudos ambientais apresentados, a primeira reflexão da equipe técnica, responsável pela elaboração do EIA/RIMA, para a identificação dos impactos das obras propostas, foi o conhecimento das várias ações e atividades envolvidas em cada uma das fases do empreendimento, ora em análise. A segunda reflexão foi feita por meio da comparação dos cenários futuros para a região de influência direta do empreendimento, delineados a partir de considerações sobre a implantação ou não das obras previstas. A identificação final dos impactos foi realizada a partir da consolidação destes dois focos de análise.

Os estudos apresentam o detalhamento dos impactos ambientais identificados, mostrando as ações ou atividades que lhe deram origem, procurando dimensioná-los no contexto da análise de impacto do empreendimento e justificando a magnitude relativa e outros critérios da avaliação a eles atribuídos.

O principal impacto identificado para a fase de planejamento do empreendimento, aquela que compreendeu o período em que foram realizados estudos, discussões, análises e negociações que viabilizaram a sua implantação, está relacionado à obtenção de recursos (financiamento), fase esta iniciada há alguns anos, quando começaram a ser realizados os primeiros estudos para assegurar a viabilidade das obras de ampliação do aeroporto. A partir da obtenção do financiamento, foram confirmados e divulgados investimentos no Vetor Norte, levando maior segurança dos investidores.

Os estudos denominaram este impacto como **"Incremento da valorização e especulação imobiliária"**, considerado nos estudos como de difícil qualificação, uma vez que ele contém aspectos positivos, no que diz respeito aos proprietários de imóveis, que registram valorização de seus patrimônios, e negativos, à medida que podem resultar na expulsão de antigos locatários de imóveis, que não conseguem arcar com valores adicionais de aluguéis.

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 8/18
---------------------------	---	--



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana

Para a fase de implantação, os estudos apresentam uma série de impactos, que a exemplo do impacto identificado na fase de planejamento, também aparecem em negrito no texto deste Parecer Único, como a **"mobilização de mão de obra e instalação do canteiro de obras"**, o aumento dos empregos, a dinamização da economia, o aumento da arrecadação de tributos e da capacidade de investimentos públicos, a atração de migrantes, o aumento da demanda por aluguel de residências, o aumento da pressão sobre a infraestrutura de saúde, o aumento sobre a infraestrutura de saneamento, e os conflitos entre a população residente e os trabalhadores.

Para a **"limpeza e desobstrução das áreas"** será necessária a supressão de apenas 6 indivíduos arbóreos nativos de pequeno e médio portes, para a duplicação do Reservatório de Água Potável - Reservatório Apoiado, num universo de mais de 500,00 ha de matas, portanto, impacto este, praticamente desprezível e de fácil compensação .

No caso dos impactos identificados em função dos serviços de **"terraplenagem e escavações"**, destacam-se aqueles associados a diminuição da capacidade de escoamento do sistema de drenagem, da alteração das taxas de infiltração, da modificação do escoamento superficial, do aumento dos níveis de ruído e dos volumes de material particulado.

Para os impactos relacionados a **"edificação dos terminais e das novas estruturas"**, destacam-se aqueles relacionados a melhoria da ambiência e a alteração da paisagem.

Para a **"finalização e entrega das obras"**, destacam-se os impactos relacionados a diminuição do emprego, da renda e das atividades associadas.

Com relação a fase de operação do empreendimento, os estudos identificaram impactos relacionados à **"ativação da prestação de serviços"**, como por exemplo, o aumento da capacidade de atendimento de transporte de cargas, de passageiros e do conforto dos usuários, do aumento da oferta d'água e da segurança do aeroporto (contra-incêndios), o aumento do trânsito aéreo, o aumento dos níveis de ruído, o aumento da vibração, o aumento do fluxo de passageiros, o aumento do fluxo de veículos de cargas, o aumento da demanda automotores, o aumento de empregos por transporte público, o decréscimo da qualidade do ar, a melhoria do conforto dos usuários de veículos automotores, o aumento de empregos, a dinamização da economia, o aumento da arrecadação de tributos e da capacidade de investimentos público, o aumento do fluxo de migrantes e aceleração do crescimento demográfico e, a perda de elementos do patrimônio edificado e cultural.

O EIA/RIMA apresenta de forma detalhada, em seu *Quadro* 134, uma matriz de impactos, que possibilita de maneira sintética, a visualização dos impactos identificados e sua avaliação, além das medidas e programas propostos.

"Dentre os principais programas apresentados destacam-se, o "Plano de Comunicação Social", o "Programa de Gestão Ambiental das Obras", o "Programa de Monitoramento dos Recursos Hídricos", o "Programa de Gestão e Monitoramento de Efluentes Líquidos Industriais", o "Programa de Gestão de Resíduos Sólidos", o "Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar, o "Programa de Monitoramento de Controle de Ruídos",

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 9/18
---------------------------------	---	--



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana

o "Programa de Monitoramento da Vibração", o "Programa de Apoio aos Municípios de Confins e de Lagoa Santa", e o "Programa de Transportes e Trânsito".

Ressalta-se que para todos estes planos, foram apresentadas as justificativas, os objetivos, as metas, as ações, os produtos e prazos, as responsabilidades e a avaliação dos custos.

Os estudos apresentam também, uma proposta de Compensação Ambiental, em função da localização do empreendimento, inserido em uma das províncias cársticas mais importantes do país, em função do patrimônio arqueológico, espeleológico e paleontológico, sugerindo a destinação de parte dos recursos, para serem aplicados no Centro de Arqueologia Annette Laming Empereire - CAALE, localizado em Lagoa Santa, nomeado pelo IPHAN, para o resguardo do acervo arqueológico prospectado na área do sítio aeroportuário, sob a coordenação da INFRAERO.

Em geral, os Sistemas de Drenagem Superficial são elaborados visando, dentre outros, mitigar o impacto provocado pela impermeabilização dos solos, coletando as águas pluviais das áreas de trânsito e destinando as para corpos hídricos que compõem a bacia hidrográfica da região impactada.

Sendo assim, o sistema de drenagem de águas pluviais deve ser composto por estruturas capazes de transportar os volumes hídricos e capazes de promover o armazenamento da água no solo, evitando-se assim o lançamento das águas pluviais em velocidades e energias desfavoráveis à estabilidade geotécnica dos canais naturais que recebem esse descarte.

Para o empreendimento em questão, é previsto o emprego das estruturas convencionais de drenagem (canaletas, bocas de lobo e canais), sendo que o descarte ocorrerá no sistema de drenagem já existente no aeroporto. Cabe informar que não foram apresentados maiores detalhamentos quanto ao atual sistema de drenagem do aeroporto e que tais informações deverão ser apresentadas na formalização da licença de instalação do empreendimento, conforme condicionante estabelecida no Anexo I desse Parecer Único.

Visando mitigar o impacto observado pelo aumento da demanda de água para consumo humano e reserva de água para combate a incêndio, o empreendedor informa que será realizada uma ampliação na capacidade de armazenamento de água, de atuais 3.027,20 m³ para futuros 6.054,40 m³, e que o suprimento de toda a água será fornecida pela concessionária local de saneamento. Tal afirmação é atestada pela Comunicação Externa 376/2012 – PRE, emitida pela COPASA para o empreendedor, onde a COPASA afirma possuir capacidade de fornecimento de água para o consumo futuro e de coleta dos esgotos sanitários a serem gerados no empreendimento. Em complemento ao acréscimo de fornecimento e armazenamento de água, o empreendedor informa que serão adotadas medidas de redução do consumo de água, tais como implantação de bacias sanitárias econômicas, avaliação da possibilidade de reuso da água e adoção de medidas que visem a redução das perdas físicas nos sistemas hidráulicos.

Os esgotos sanitários gerados no empreendimento são encaminhados para tratamento na ETE do AITN, de responsabilidade da COPASA. Esta companhia informa por meio da Comunicação Externa N° 376/2012-PRE, de 28-5-2012, que possui capacidade técnica para atendimento às demandas futuras quanto aos serviços de coleta e tratamento de esgotos gerados.

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 10/18
---------------------------------	---	---



Os estudos concluem que na fase de operação do empreendimento, estima-se uma vazão aproximada de 14,63 l/s, indicando a não necessidade de ampliação do sistema atual, que possui capacidade instalada para tratamento de uma vazão máxima de 25,30 l/s.

Ressalta-se que a referida ETE está em processo de licenciamento de operação corretiva – PA COPAM Nº 2611/2005/002/2012, sob análise da Supram CM. Nesta análise, serão tratados os impactos ambientais advindos da operação, bem como a avaliação da eficiência do sistema por meio dos planos de monitoramento.

A coleta, armazenamento, transporte e tratamento dos resíduos sólidos gerados no AITN são executados pela INFRAERO por meio de empresas terceirizadas, sendo norteados pelo Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS. Dessa forma, a coleta e acondicionamento são realizados pela empresa Locavia e a destinação e tratamento são de responsabilidade da Central de Tratamento de Resíduos – CTR Macaúbas, situada no município de Sabará. Já os resíduos perigosos, tais como lâmpadas e resíduos de serviços de saúde, são encaminhados para a empresa Serquip.

A partir das ampliações previstas, haverá um aumento crescente da geração de resíduos. Para 2015, estimou-se no AITN a produção de resíduos não recicláveis a serem encaminhados ao aterro sanitário em cerca de 300 toneladas/mês. Toda a infraestrutura necessária para operacionalização da nova demanda (abrigos, novos equipamentos, etc.) será incorporada ao sistema de gestão de resíduos existente.

Para a destinação final dos resíduos sólidos, a CTR Macaúbas informou que está apta a atender a demanda mencionada de 300 t/mês, conforme ofício destinado à INFRAERO, datado de 15-5-2012.

5. Reserva Legal

A Reserva Legal das propriedades nas quais se insere o Aeroporto Internacional Tancredo Neves encontra-se em processo de averbação, e constituem-se de dois fragmentos de vegetação, de 211,97 ha e 90,84 ha, totalizando 302,81 ha. As áreas selecionadas apresentam cobertura vegetal de cerrado e mata atlântica.

6. Audiência Pública

Em 20 de junho de 2012, às 19:30 horas, nas dependências do AITN, foi realizada Audiência Pública referente ao Estudo de Impacto Ambiental-EIA/RIMA do empreendimento em discussão, sob responsabilidade da Infraero, conforme o que dispõe a Deliberação Normativa do COPAM nº 12, de 13-12-94.

A participação da comunidade localizada nas áreas de influência do empreendimento, entidades ambientalistas, órgãos públicos e deliberadores e demais entidades civis (aproximadamente 160 pessoas), efetivou-se pelo interesse dos presentes em esclarecer os principais pontos referentes ao empreendimento em questão, seus impactos junto às comunidades e as medidas que serão implementadas, visando uma convivência sustentável. O solicitante da Audiência Pública para este empreendimento foi a própria Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana -Supram CM.

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 11/18
---------------------------	---	---



Os pontos mais relevantes abordados pelas comunidades e/ou representantes presentes na Audiência Pública, sob a perspectiva do licenciamento ambiental, foram:

Solicitante da Audiência Pública

Como o órgão ambiental não se manifesta sobre os estudos ambientais apresentados em Audiências Públicas, concedeu parte do seu tempo de solicitante à consultoria responsável pela elaboração dos estudos ambientais, visando proporcionar aos presentes maior tempo para esclarecimentos sobre o empreendimento objeto desse licenciamento.

Manifestação das Entidades da Sociedade Civil

Projeto Manuelzão e Subcomitê da Bacia do Ribeirão da Mata

- Afirma que é favorável ao projeto de ampliação do Aeroporto, mas critica a forma fragmentada como estão sendo realizados os licenciamentos do AITN;
- Relata que o projeto não tem visão de futuro e prevê somente em resultados imediatos;
- Afirma que a Infraero deve reconhecer que o aeroporto está em uma área que é patrimônio da humanidade, e que ficará a menos de mil metros de onde foi encontrado o crânio de Luzia;
- Ressalta que esta é uma das maiores áreas de parque arqueológico e sítio espeleológico do planeta;
- Critica a Estação de Tratamento de Esgotos do AITN está em seu limite, caso não sejam feitos investimentos em aeração;
- Alerta para o alto número de resíduos sólidos (papel higiênico, absorventes, camisinhas e até fetos) despejados do Aeroporto para a ETE;
- Solicita mais foco na questão de educação ambiental;
- Chama a atenção para a questão da mata do Aeroporto, que é o corredor natural para o rio das Velhas, já que o Aeroporto fica situado na cabeceira dos córregos do Jaque e do Bebedouro. Faz parte de uma possível conexão com o Parque do Sumidouro e com o Convento Macaúbas, que tenta fazer conexão com o Parque do Cipó. Isso deve ser colocado dentro das condicionantes;
- Pede melhorias na questão da responsabilidade socioambiental com o entorno: Vespasiano, Pedro Leopoldo e Matozinhos também estão nas cabeceiras;
- Chama atenção do Governo do Estado para a importância da capacitação de mão-de-obra local e aproveitamento dos mesmos na expansão;
- Ressalta que este é um projeto de indústria espacial e que todos os envolvidos devem se ater aos aspectos e à realidade desse setor, principalmente quanto aos salários da mão-de-obra.

Associação dos Moradores do Entorno das Lagoas de Confins

- Afirma que a cidade de Confins é refém, há 30 anos, do passivo ambiental da construção do Aeroporto sem que nenhum governo ou a Infraero tenham investido na preservação e na recuperação das lagoas da cidade;
- Informa que todo o investimento foi feito em Lagoa Santa, na preservação da bacia do córrego do Jaque, mas nada foi realizado com relação a Confins;
- Preocupação referente ao risco da cidade, daqui a seis meses, estar totalmente submersa;

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 12/18
---------------------------	---	---



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana

- Afirma que estudos da COPAER, conduzidos depois pela COPAM, indicavam, na época de construção do Aeroporto, algumas ações para bombeamento das águas das lagoas de Confins para que o sítio da cidade não ficasse submerso. Relata ainda que essas ações de bombeamento da plataforma do Aeroporto para o ribeirão do Jaque ou para o córrego do Retiro não foram realizadas. Hoje, a cidade sofre com frequente inundação pelas lagoas de Confins, sendo que 60% dessas lagoas são abastecidas pela descarga pluvial do Aeroporto. Segundo ele, 85% da descarga do Aeroporto é desviada para a Bacia do Ribeirão do Jaque e 15% é água pluvial descarregada diretamente nas lagoas de Confins, poluindo os rios com material pesado, gasolina, querosene, graxa e chumbo;
- Relembrou as duas grandes inundações que ocorreram nos últimos anos na cidade: a de 1998 – em que houve um desentupimento do sumidouro que leva à mata e, naturalmente, a lagoa se esvaziou – e a de 2011, quando isso não aconteceu;
- Ele diz que hoje, há um nivelamento das lagoas de Confins e, no próximo verão, é certo que o sítio urbano ficará inundado;
- Afirma que as duas lagoas estão poluídas e a prefeitura não faz nada para resolver o problema;
- Informa que Confins, na verdade, não tem crescido. Tem quase a mesma quantidade de eleitores e o mesmo número de matrículas escolares, e nada mudou com o desenvolvimento do Vetor Norte.

Associação Comercial e Empresarial de Minas

- Cumprimentou o Governo de Minas e a Infraero pela ampliação do Aeroporto e reforçou o apoio da associação ao projeto;
- Afirma que a demanda da economia pede o crescimento de Minas Gerais e que, se não for feita a obra no Aeroporto, haverá reverses no potencial econômico vivido hoje no estado;
- Diz que está torcendo pela brevidade da conclusão das obras;
- Afirma que é necessário ter um crescimento sustentável e que o Governo do Estado está tendo essa preocupação.

Agência Opus de Desenvolvimento Social

- Pontua dúvidas sobre os impactos da operação dos terminais do Aeroporto que serão construídos;
- Discorda da exposição da equipe responsável pela elaboração dos Estudos Ambientais, dizendo que a queda na qualidade do ar após o funcionamento dos novos terminais será grande;
- Considera esse impacto grave e pede uma estimativa quantificada sobre isso;
- Diz que não ouviu nada sobre soluções para os alagamentos em Confins;
- Pede atenção quanto à localização do projeto no horizonte temporal, já que todos sabem dos números previstos em termos econômicos para a área da aeronáutica, monotrilho, e diz que nada disso foi divulgado ainda;
- Afirma que o número de passageiros dos novos terminais estará ligado ao aumento da emissão de poluentes na região;
- Diz que não foi aprofundado o impacto socioeconômico da obra e considera isso uma das coisas mais importantes em uma obra como essa;
- Propõe que, se não houver um estudo sobre a qualidade do ar, sua agência envie observações para o projeto.

Manifestação dos Presentes

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 13/18
---------------------------	---	---



Moradora de Confins e representante dos presentes na audiência

- Diz que tem duas preocupações: uma com relação às lagoas e outra com relação às cavernas;
- Questiona se há projetos que preveem a proteção desses dois aspectos;
- Afirma que há várias grutas em Confins, algumas até desconhecidas por grande parte da população;
- Diz que os moradores também têm que ajudar a proteger o local.

Manifestação dos Membros do Conselho Estadual de Política Ambiental - COPAM

Membro do COPAM

- Enfatiza que esta Audiência Pública é apenas parte do início do processo de licenciamento e tem o objetivo principal de apresentar o projeto;
- Afirma que todas as colocações foram pertinentes e garante que elas serão observadas pelo COPAM;
- Diz que o COPAM possui um corpo técnico altamente capacitado e atende toda a legislação ambiental, principalmente a de Minas, considerada uma das mais rígidas;
- Sugere aos manifestantes da audiência que façam suas considerações por escrito para documentá-las no processo;
- Diz que a obra do Aeroporto melhorará as condições de acesso à região e será uma alternativa às rodovias de alta periculosidade do estado;
- Explicou que há tipos de licenciamento: primeiro, a Licença Prévia, que falará que existe sustentabilidade e legalidade no projeto; segundo, a análise da parte técnica para elaborar um parecer, que será discutido e votado pelo COPAM;
- Confirma o apoio do COPAM ao projeto de ampliação do Aeroporto.

Manifestação de Parlamentares

Vereadora de Vespasiano

- Chama atenção para o fato de não ser apenas Confins e Lagoa Santa as cidades envolvidas no projeto;
- Diz que Vespasiano também está próxima à Linha Verde e deve ser olhada;
- Afirma que a Linha Verde foi construída sobre grutas, o que ficou claro após a queda de parte da via no ano passado;
- Enfatiza o problema do trânsito nas proximidades de Vespasiano e diz que o gargalo não é apenas no entroncamento apresentado pela equipe dos Estudos Ambientais. Segundo ela, a via de acesso à cidade é em duas pistas e que, quando congestionada, não há por onde os veículos saírem;
- Diz que a rodovia MG 424 está abandonada e que não há previsão de recuperação;
- Afirma que o Governo não está aproveitando a mão-de-obra da cidade e que pessoas da capital estão indo morar na região para evitar o trânsito intenso;
- Pergunta qual é o projeto para o município de Vespasiano;
- Diz que a previsão é de que a população da região triplique em um curto espaço de tempo e questiona como será o acesso, pois não há metrô, BRT ou outros transportes coletivos previstos para a cidade;

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 14/18
---------------------------	---	---



- Menciona os altos acidentes com táxis nas proximidades da cidade e afirma que há um monopólio de táxis no Aeroporto – um problema que não é solucionado, pois há legislações específicas no DER/MG;
- Ressalta que todos moram em uma cidade metropolitana e que o Vetor Norte envolve cerca de oito municípios. Por isso, toda região deve ser contemplada;

Ressalta-se que todas as questões foram analisadas e avaliadas pela equipe técnica da Supram CM, estando, grande parte, contemplada no EIA/RIMA apresentado no âmbito do licenciamento em questão e em outros licenciamentos ocorridos no âmbito do aeroporto, como por exemplo, as licenças concedidas para o Sistema de Drenagem ainda nos anos noventa, a Licença de Operação Corretiva, para o empreendimento ocorrida em 2006 e revalidada em 2011, o licenciamento do prolongamento da pista e da construção de pátios de manobras, em 2011, além da licença concedida para o Distrito Industrial no sítio aeroportuário.

Cabe ressaltar, que muitos dos questionamentos feitos durante a Audiência Pública estão relacionados a fatores/impactos existentes na sub-bacia hidrográfica onde se localiza o município de Confins. Entretanto, a área onde estão previstas as obras de ampliação do aeroporto está inserida em outra sub-bacia, a do córrego do Jaque, afluente do rio das Velhas. Dessa forma, percebe-se que não haverá nova contribuição para o sistema de drenagem daquele município, não agravando a situação das lagoas existentes, relatada durante a Audiência Pública.

7. Compensação Ambiental

A equipe da Supram CM entende pela incidência da Compensação Ambiental para esse empreendimento, uma vez que as atividades envolvidas nesse processo de licenciamento ambiental são causadoras de significativos impactos ambientais, tais como:

- Aumento dos níveis de pressão sonora e de vibração na região;
- Aumento do fluxo de veículos de passageiros e de carga nas vias de acesso ao aeroporto e, conseqüentemente, ao município de Confins;
- Aumento da demanda por transporte público para a região, que já não conta com um sistema adequado para atendimento da demanda atual;
- Atração de “migrantes” para os municípios vizinhos, principalmente o de Confins, o qual apresenta infraestruturas de saúde e de saneamento deficitárias;

8. Controle Processual

O processo encontra-se formalizado com a documentação listada no FOBI, constando dentre outros a certidão das Prefeitura de Confins às fls. 13 e de Lagoa Santa fls. 12, declarando que o tipo de atividade desenvolvida e o local do empreendimento (aeroporto: implantação do terminal de passageiros II e III, ampliação do terminal de cargas e ampliação do reservatório de água potável/garagem e sistema viário) estão em conformidade com as leis e regulamentos municipais.

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 15/18
---------------------------	---	---



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana

Os custos de análise do licenciamento foram ressarcidos, conforme recibos acostados aos autos e pela inexistência de débitos de natureza ambiental foi expedida a CNDA: nº 255400/2012.

Considerando a localização do empreendimento foi apresentada a Autorização do ICMBio nº 023/2012 – Ref. Processo nº 02160.000044/2012-74, como gestora da APA Carste Lagoa Santa, “autorizando o licenciamento ambiental do empreendimento, no que diz respeito aos impactos ambientais sobre a Unidade de Conservação Federal”.

Em atendimento ao previsto na Deliberação Normativa nº 13/95 e ao Princípio da Publicidade a que os atos administrativos se obrigam foi apresentado comprovante da publicação do requerimento da Licença em jornal de circulação regional às fls. 832 dos autos, disponibilizando o RIMA aos possíveis interessados no requerimento de Audiência Pública. Pelo órgão ambiental foi procedida a publicação no DIÁRIO OFICIAL DE MG, NO CADERNO EXECUTIVO, pág. 23 do dia 12/04/2012.

Foi assinado Termo de Compromisso para regularização da Reserva Legal do sítio aeroportuário, em 27-6-2012.

9. Conclusão

Pelo exposto neste Parecer Único, conclui-se que os estudos e documentos apresentados para a obtenção da Licença Prévia atendem à legislação ambiental vigente, estando previstas medidas de controle ambiental para os principais impactos decorrentes para a ampliação do Aeroporto Internacional Tancredo Neves - Aeroporto de Confins (dois novos terminais de passageiros - TPS I e TPS III - e seus anexos, Edifício Garagem e sistema viário interno de acesso aos mesmos, ampliação do Terminal de Cargas – TECA e do Reservatório de Água Potável – RA).

Vale ressaltar a preocupação da equipe técnica da Supram CM a respeito da necessidade de investimentos em formas multimodais de transporte para atendimento aos usuários do Vetor Norte, com destaque para o AITN e para a Cidade Administrativa do Estado de Minas Gerais – CAMG. Atualmente, o acesso à região se dá totalmente dependente do sistema de transporte rodoviário, que já demonstra sinais claros de sobrecarga na sua capacidade de tráfego, comprometendo a qualidade de vida dos usuários que se destinam à região.

Assim sendo, sugere-se a concessão da Licença Prévia para as atividades listadas neste Parecer Único, vinculada ao cumprimento das condicionantes listadas em seu Anexo I, pelo prazo de validade de 4 (quatro) anos.

Cabe esclarecer que a Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana, não possui responsabilidade técnica e jurídica sobre os estudos ambientais autorizados nessa licença, sendo a elaboração, instalação e operação, tanto a comprovação quanto a eficiência destes de inteira responsabilidade da(s) empresa(s) responsável (is) e/ou seu(s) responsável (is) técnico(s).

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 16/18
---------------------------	---	---



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS
Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana

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



SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH - MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 17/18
---------------------------	---	---



ANEXO I

Processo Administrativo COPAM Nº 01786/2003/006/2012		Classe: 6
Empreendedor: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária		
Empreendimento: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária		
Atividade Principal: Aeroportos (E-01-09-0)		
Referência: Condicionantes da licença Prévia - LP		
ITEM	DESCRIÇÃO	PRAZO
01	Apresentar relatório sobre a possibilidade do uso da água proveniente do sistema de drenagem do AITN para reuso em atividades do próprio aeroporto.	Na formalização da LI
02	Protocolar, perante a Gerência de Compensação Ambiental do IEF, processo de compensação ambiental, conforme procedimentos estipulados pela Portaria IEF Nº. 55, de 23 de abril de 2012.	30 dias a partir do recebimento desta licença
03	Apresentar proposta, com cronograma, para implantação de sistema de coleta e destinação do esgoto sanitário da sede do município de Confins, para a ETE da Copasa de Pedro Leopoldo. Para tal, sugere-se parceria entre a INFRAERO, a Copasa, a Prefeitura de Confins e o Governo do Estado de Minas Gerais.	90 dias a contar da concessão desta licença
04	Apresentar modelagem hidrológica visando a definição das vazões de projeto para o sistema de drenagem, tanto da ampliação quanto do restante do aeroporto, haja vista o funcionamento conjunto de ambos sistemas de drenagem.	Na formalização da LI
05	Apresentar compilação dos estudos hidráulicos já realizados, de forma a atestar a capacidade das estruturas já existentes quanto à condução das águas pluviais provenientes da ampliação do aeroporto e risco de comprometimento/alagamento nas propriedades/comunidades à jusante do aeroporto. Tal estudo deverá também contemplar a modelagem das novas estruturas a serem implantadas na área da ampliação.	Na formalização da LI

Ressalta-se que eventuais pedidos de alteração nos prazos de cumprimento das condicionantes estabelecidas no anexo deste Parecer Único, poderão ser resolvidos junto à própria SUPRAM CM, mediante a análise técnica e jurídica, desde que não alterem o mérito/conteúdo das condicionantes.

Destaca-se que todas as condicionantes deverão ser protocoladas no Órgão Ambiental no prazo fixado.

SUPRAM Central	Rua Espírito Santo, 495 - Centro BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 01786/2003/006/2012 Página: 18/18
---------------------------	---	---