



**PARECER ÚNICO 369/2009**  
**Indexado ao(s) Processo(s)**

**PROTOCOLO SIAM nº 670165/2009**

Licenciamento Ambiental nº 02279/2008/001/2008	LP	Deferimento
Outorga Nº: (Não Aplicável)	XXX	XXX
APEF Nº: (Não Aplicável)	XXX	XXX
Reserva Legal	XXX	XXX

<b>Empreendimento: Aeroporto dos Inconfidentes</b>	
CNPJ: 18 295 295/0001-36	Município: <b>Ouro Preto</b>

<b>Referência: Licença Prévia</b>	<b>Validade: 4 anos</b>
-----------------------------------	-------------------------

<b>Unidade de Conservação:</b> Não há Bacia Hidrográfica: Rio São Francisco	Sub Bacia: Rio das Velhas
--	---------------------------

**Atividades objeto do licenciamento:**

Código DN 74/04	Descrição	Classe
E-01-09-0	Aeroportos	5

Medidas mitigadoras: <input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO	Medidas compensatórias: <input checked="" type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO
Condicionantes: <input checked="" type="checkbox"/> SIM <input type="checkbox"/> NÃO	Automonitoramento: <input type="checkbox"/> SIM <input checked="" type="checkbox"/> NÃO

<b>Responsável Técnico pelo Empreendimento:</b> Frederico Barros Teixeira Ronald de Carvalho Guerra	Registro de classe CREA-MG 93 367/D
<b>Responsável Técnico pelos Estudos Técnicos Apresentados:</b> Paulo Maciel Júnior Wanderlei Soares dos Santos Júnior	Registro de classe CREA-RJ 31887/D CREA-MG 82 156/D

<b>Auto de Fiscalização:</b> 04184/2008	<b>Data:</b> 14- 3-2008
---	-------------------------

**Data:** 11-11-2009

Equipe Interdisciplinar:	Registro de classe	Assinatura
Geraldo da Fonseca Cândido Fº	1043791-1	
Michele Alcici Sarsur	1197267-6	
Gisele Guimarães Caldas	1150769-9	
Edvaldo Sabino da Silva	1197553-9	

Diretoria Técnica	MASP	Assinatura
Isabel Cristina RRC de Meneses	1043798-6	

<b>SUPRAM</b> Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 1/16
--------------------------	---	---



## 1 – DESCRIÇÃO HISTÓRICA

Em 14 de agosto de 2008, a Prefeitura Municipal de Ouro Preto protocolou na SUPRAM CM, a solicitação de Licença Prévia- LP para a implantação do *Aeroporto dos Inconfidentes* em área localizada no distrito de Glaura. Na oportunidade foram apresentados, dentre outros documentos, os Estudos de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA).

Nos dias 6 e 7 de setembro de 2008 foi realizada vistoria técnica pela SUPRAM CM objetivando subsidiar o processo de licenciamento. A vistoria foi acompanhada pelo Secretário Municipal de Meio Ambiente de Ouro Preto e pelos técnicos da empresa de consultoria LUME Estratégia Ambiental, responsável pela elaboração dos estudos ambientais.

Em 9 de dezembro de 2008, atendendo a uma solicitação da equipe técnica da SUPRAM CM, foi promovida, pela equipe da LUME, uma Reunião Pública na Câmara Municipal de Ouro Preto com o objetivo de proceder à divulgação formal do empreendimento junto à Comunidade local. A reunião, desenvolvida sob coordenação da Secretaria Municipal de Meio Ambiente- SMMA, transcorreu em condições de plena normalidade, não tendo havido questionamentos técnicos adicionais e/ou mercedores de outros esclarecimentos além daqueles prestados pelo empreendedor durante sua explanação.

No final desta reunião, representantes do Legislativo Municipal solicitaram à SUPRAM CM e à SMMA de Ouro Preto, a realização de uma nova Reunião Pública, no distrito de Cachoeira do Campo, objetivando maior divulgação sobre o empreendimento. Esta reunião foi realizada em julho de 2009, também, em condições de normalidade.

## 2. DISCUSSÃO

O aeroporto em questão, denominado *Aeroporto dos Inconfidentes* integra o Plano Aeroviário do Estado de Minas Gerais (PAEMG), conforme aprovação do Comando da Aeronáutica, por meio da Portaria 865/GC 5, de dezembro de 1990.

Dentre os principais objetivos para implantação deste aeroporto em Ouro Preto destacam-se as necessidades de:

- transporte de empresários associados ao setor minerário;
- transporte de turistas;
- melhoria das condições atendimento às urgências médicas;
- ações de combate à incêndios florestais.

De acordo com o EIA/RIMA, foram estudadas pelo Instituto de Aviação Civil/IAC, hoje Agência Nacional de Aviação Civil/ ANAC, possíveis localizações para a implantação do Aeroporto na região, das quais 5 áreas foram avaliadas:

SUPRAM Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 2/16
-------------------	---	---



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS  
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável  
Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

- *Sítio Retiro das Rosas II*
- *Sítio Retiro das Rosas I*
- *Sítio Tripuí*
- *Sítio Coelhos de Cima/Maracujá*
- *Sítio Casa Branca/Glaura.*

Ainda de acordo com os mesmos estudos apresentados, das cinco áreas avaliadas pela ANAC, o *Sítio Casa Branca/Glaura* foi indicado como aquela que apresenta as condições mais apropriadas e favoráveis para a implantação de um aeroporto na região de Ouro Preto.

Baseada na metodologia adotada pela ANAC, apresentada no Parecer Técnico nº 41/DPP-2/06, de 17-2-2006, desta Agência, as cinco áreas foram avaliadas segundo oito critérios: localização; comprimento de pista; vias de acesso; uso do solo; topografia; obstáculos ao trânsito aéreo; aspectos ambientais e infra-estrutura básica.

É importante ressaltar, que o referido Parecer Técnico faz a seguinte ressalva em relação à implantação de um aeroporto, em qualquer um dos sítios citados:

*“a implantação do aeroporto está condicionada à realização de estudo quanto à predominância dos ventos na região e o tipo de solo, assim como a definição da aeronave de planejamento.”*

Dentre as principais características do *sítio Casa Branca/Glaura*, destacam-se:

- que este está situado a cerca de 22,00 km do centro histórico de Ouro Preto, as margens da estrada de acesso ao distrito de Glaura;
- que o local permite a implantação de uma pista de pouso com 1200,00 m de extensão e operações em condições visuais (VFR);
- que o acesso principal é feito pela rodovia BR 356, ruas do centro urbano do distrito de Cachoeira do Campo e da estrada para Glaura;
- que a área é predominantemente rural, em condições bastante antropizadas, com a presença de pastagens (*braquiária*), de reflorestamento (*eucaliptos*) e de mata secundária, além de área urbanizada (*bairro Alto do Beleza*), vizinha ao sítio;
- que o relevo é composto por um platô irregular, com aproximadamente 1000,00 m de extensão e de largura variável, numa altitude média de aproximadamente 1200 m, (as características topográficas da área poderão facilitar a implantação de um sistema de drenagem das águas pluviais, com a utilização de valas a céu aberto);
- que com relação aos obstáculos para os procedimentos operacionais das aeronaves, de acordo com o CINDACTA I (Aeronáutica), não há impedimento à construção de uma pista no local, sob o ponto de vista do Tráfego Aéreo (Relatório Técnico nº 664/DO-ATM-1/2005);
- que numa avaliação preliminar feita pela Aeronáutica, os solos predominantes identificados na área, são favoráveis ao desenvolvimento de uma infra-estrutura aeroportuária, entretanto, é recomendada uma avaliação mais precisa das suas características;
- que não foi identificada a existência de recursos hídricos na *Área de Influência Direta do sítio*;
- que a cobertura vegetal da área de influência direta e indireta do *sítio* encontra-se bastante

SUPRAM  
Central

Av. Nossa Senhora do Carmo, 90  
BH – MG  
CEP 30330-00

Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008  
Página: 3/16



GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS  
Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável  
Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável

- alterada, com processos de regeneração de mata secundária, no sentido oposto ao bairro Alto do Beleza;
- que a área prevista para a futura instalação de um Aterro Sanitário, está fora da Área de Segurança Aeroportuária (ASA), quando confrontada com os 13 km definidos para aeródromos com operação visual;
  - que há disponibilidade de serviços de infra-estrutura básica (energia, água, esgoto, lixo, comunicação, etc).

O Parecer Técnico IAC nº 41/DPP-2/2006, objetivando preservar a área do *sítio* Casa Branca/Glaura, sugeriu a adoção dos seguintes parâmetros de planejamento aeroviários;

- a) *enquadramento* no Código de Referência de Aeródromo 3C;
- b) aplicação do Plano de Zona de Proteção com a inclusão, na área patrimonial, da faixa de pista em sua totalidade e de parte das Áreas de Aproximação/Decolagem e de Transição;
- c) incorporação da Curva de Ruído 1, do Plano Básico de Zoneamento de Ruído, para pista categoria Aviação Regular de Médio Porte de Baixa Densidade, em consonância à Portaria nº 1141/MM5, que prevê, pelo menos, 300 metros a partir de cada cabeceira, 100 metros para cada lateral, a partir do eixo de pista de pouso e de decolagem, e previsão de largura de área patrimonial de 520 metros;
- d) a definição dos limites patrimoniais para a implantação da pista com o maior comprimento executável em relação às possibilidades topográficas locais, com previsão de uma reserva de área para futuras expansões do aeroporto. É importante ressaltar que inicialmente, a área patrimonial recomendada no Parecer Técnico elaborado pela ANAC foi bem superior àquela apresentada pela Prefeitura Municipal de Ouro Preto nos estudos ambientais.

De acordo com estes mesmos estudos, o aeroporto proposto para a região de Ouro Preto, está em consonância ao Plano Aeroviário do Estado de Minas Gerais (PAEMG), que criou um Sistema Estadual de Aeroportos, cujo objetivo é selecionar unidades aeroportuárias, que deverão atender ao tráfego aéreo em Minas Gerais nos próximos 20 anos. Neste contexto, este aeroporto foi enquadrado como Aeroporto Regional, destinado a atender às regiões de interesse estadual, que apresentam demanda por transporte aéreo regional regular, em ligações com grandes centros metropolitanos e capitais, bem como aquele com potencial sócio-econômico compatível, tendo sido classificado como 1A pelo Código de Referência de Aeródromos (CRA), de acordo com a Organização de Aviação Civil Internacional (OACI). Em razão da diferença de classificação do aeródromo segundo o parecer da ANAC (IAC) e o PAEMG foi solicitado ao empreendedor apresentar esclarecimentos e justificativas quanto à real classificação a ser imputada ao empreendimento, nos termos da condicionante do Anexo-I.

Diferentemente do Parecer Técnico elaborado pela ANAC, que prevê uma área patrimonial de 93,00 ha, o EIA/RIMA informa que a área do empreendimento será de 33,57 ha, dos quais apenas 2,35 ha, correspondentes a 7% da área total, serão ocupados pela infra-estrutura aeroportuária. Em decorrência desta divergência foi solicitado ao empreendedor esclarecimentos conforme a condicionante contida no Anexo-I.

Segundo o EIA/RIMA a infra-estrutura aeroportuária apresenta as seguintes características:

SUPRAM Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 4/16
-------------------	---	---



**GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**  
**Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**

- *Pista de Pouso e de Decolagem: 900 x 20 metros*
- *Pátio de Estacionamento de Aeronaves: 5000,00 m<sup>2</sup>*
- *Terminal de passageiros: 140,00 m<sup>2</sup>*
- *Estacionamento de veículos: 350 m<sup>2</sup>.*

A Pista de Pouso e de Decolagem terá formato retangular, pavimentada com concreto asfáltico, com dimensões que totalizam 18 000,00 m<sup>2</sup> (900,00 X 20,00 m), com orientação Norte/ Sul.

O Pátio de Estacionamento de Aeronaves seguirá o padrão estabelecido pelo Plano Aeroviário Estadual para aeronaves, tendo previsão de ser pavimentado e com dimensões de 40 m x 125 m, ligado à pista de pouso e de decolagem. A sua localização será ao Norte, junto à cabeceira da pista, limitada ao Leste pela via de acesso à Cachoeira do Campo/Glaura, permitindo o estacionamento de até 5 aeronaves simultaneamente.

O Terminal de Passageiros ficará posicionado junto ao pátio das aeronaves, nas proximidades da cabeceira Norte. Este terminal contará com uma unidade mínima de atendimento, composta por um saguão, sanitários masculino/feminino, dependências administrativas e uma lanchonete.

O Estacionamento de Veículos será localizado junto ao pátio das aeronaves, com área total pavimentada, com vagas para atendimento de até 14 veículos de passeio.

A via principal de acesso ao aeroporto será aquela atualmente existente (estrada para Glaura) a qual é pavimentada, sinalizada e apresenta dimensões compatíveis para a implantação e operação do empreendimento.

O suprimento de energia elétrica ficará a cargo da CEMIG, tendo sido dimensionado um padrão de entrada bifásico, com disjuntor de 70 A e com tensão de 127 V.

O abastecimento d'água será feito por meio de uma caixa de 1000 litros, para suprimento das instalações sanitárias, da lanchonete e da seção de combate a incêndio. Ressalta-se que a procedência da água, bem como o cálculo do volume necessário não foi informada, devendo ser apresentados quando da formalização do processo de Licença de Instalação, conforme condicionante do Anexo-I. O esgotamento sanitário será feito por meio de um sistema de fossa séptica e de filtro anaeróbico.

Durante as obras de implantação serão gerados resíduos domésticos no canteiro de obras (restos de alimentos, invólucros plásticos, aparas de papéis, sucatas de madeiras), resíduos da construção civil (terraplenagem e construção civil), resíduos de corte e destoca de raízes e aqueles decorrentes de remoção e movimentação de terra. Os resíduos do canteiro de obras serão destinados ao Aterro Sanitário de Ouro Preto. Os resíduos da supressão vegetal serão destinados ao cercamento da própria propriedade, ou doação para terceiros. Os volumes de terra obtidos das escavações e terraplenagens, estimado em 120.000 m<sup>3</sup>, serão aplicados no nivelamento do solo, cobertura de valas e/ou formação de taludes de aterro, evitando-se o uso de bota-foras. Os resíduos sólidos serão periodicamente coletados e separados quanto a sua

**SUPRAM**  
**Central**

Av. Nossa Senhora do Carmo, 90  
BH – MG  
CEP 30330-00

Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008  
Página: 5/16



natureza, armazenados e destinados em conformidade com os procedimentos a serem detalhados no Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos do Aeroporto dos Inconfidentes, quando da formalização da Licença de Instalação.

Os resíduos a serem gerados durante a fase de operação do aeroporto serão aqueles oriundos do funcionamento do Terminal de Passageiros, estando resumidos em resíduos domésticos, cuja destinação será dada de acordo com o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos citado.

Quanto às emissões atmosféricas estas terão como destaque a poeira em suspensão gerada pela movimentação de máquinas e veículos pesados durante as obras de implantação do empreendimento – período de 12 meses. Aqui está previsto a aspersão de água para umidificação do solo.

Outro impacto identificado no empreendimento refere-se à poluição sonora a ser gerada pela movimentação das máquinas, veículos e equipamentos pesados, durante a fase de implantação. Para esta fase deverão ser adotadas medidas de minimização dos níveis de ruído, dentre elas a limitação do horário de funcionamento das máquinas, com proibição de operação no horário noturno (22:00 as 06:00).

O impacto presente na fase de operação do aeroporto será aquele decorrente das operações das aeronaves (pousos, decolagens e taxiamentos). Nesta fase deverão ser obedecidas as disposições da ANAC e legislação específica, de forma a se buscar a manutenção dos níveis de conforto acústico.

De acordo com a norma NSMA 92 – 01 (Níveis de Proteção Contra-incêndio em Aeródromos), todo o aeródromo brasileiro tem a obrigatoriedade de cumprir este quesito. Ressalta-se que para o cumprimento desta norma, não se exige edificação ou espaço físico exclusivo, e sim a disponibilidade de equipamentos, como extintores de incêndio, dentre outros.

De acordo com as Diretrizes Gerais de Desenvolvimento do Sistema Estadual de Aeroportos, a operação deste empreendimento é a do tipo IFR (*não-precisão, diurna/noturna*), o que equivale dizer que o aeroporto não irá operar por instrumentos de navegação e apenas por aproximação visual, devendo funcionar predominantemente nos períodos diurnos.

A legislação referente ao empreendimento aeroportuário é muito ampla e quanto ao aspecto ambiental, devem observar, especialmente, os seguintes dispositivos legais:

- Quanto à Área de Segurança Aeroportuária- ASA:

- *artigo 43, da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 que instituiu o Código Brasileiro de Aeronáutica, estabelece que as propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais com de uso:*

**“Art. 43. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais.**

SUPRAM Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 6/16
-------------------	---	---



**Parágrafo único. As restrições a que se refere este artigo são relativas ao uso das propriedades quanto a edificações, instalações, culturas agrícolas e objetos de natureza permanente ou temporária, e tudo mais que possa embarçar as operações de aeronaves ou causar interferência nos sinais dos auxílios à radionavegação ou dificultar a visibilidade de auxílios visuais.”**

- A resolução CONAMA 004/95 define Área de Segurança Aeroportuária – ASA em seu artigo 1º e veda nessas áreas a implantação de atividades de natureza perigosa, entendidas como “foco de atração de pássaros”, assim como quaisquer outras atividades que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea em seu artigo 2º:

**“Art. 1º São consideradas “Área de Segurança Aeroportuária - ASA” as áreas abrangidas por um determinado raio a partir do “centro geométrico do aeródromo”, de acordo com seu tipo de operação, divididas em 2 (duas) categorias:**

**I - raio de 20 km para aeroportos que operam de acordo com as regras de vôo por instrumento (IFR); e**

**II- raio de 13 km para os demais aeródromos.**

**Parágrafo único. No caso de mudança de categoria do aeródromo, o raio da ASA deverá se adequar à nova categoria.**

**Art. 2º Dentro da ASA não será permitida implantação de atividades de natureza perigosa, entendidas como “foco de atração de pássaros”, como por exemplo, matadouros, cortumes, vazadouros de lixo, culturas agrícolas que atraem pássaros, assim como quaisquer outras atividades que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea.”**

- Complementando a legislação supra citada o parágrafo 1º do artigo 46 da Portaria nº 1.141/GM5, de 8 de dezembro de 1987, estabelece o conceito de “Implantação de Natureza Perigosa” e determina a sua proibição nas Áreas de Aproximação e Áreas de Transição dos Aeródromos e Helipontos, :

**“Art. 46 – Nas áreas de Aproximação e Áreas de Transição dos aeródromos e helipontos, não são permitidas implantações de natureza perigosa, embora não ultrapassem os gabaritos fixados.**

**§ 1º - Denomina-se Implantação de Natureza Perigosa toda aquela que produza ou armazene material explosivo ou inflamável, ou cause perigosos reflexos, irradiações, fumo ou emanações, a exemplo de usinas siderúrgicas e similares, refinarias de combustíveis, indústrias químicas, depósitos ou fábricas de gases, combustíveis ou explosivos, áreas cobertas de material refletivo, matadouros, vazadouros de lixo, culturas agrícolas que atraiam pássaros, assim como outras que possam proporcionar riscos semelhantes à navegação aérea (...).”**

A implantação e a operação do Aeroporto dos Inconfidentes deverão implicar numa série de atividades e de intervenções geradoras de impactos ambientais positivos ou negativos. Em

SUPRAM Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 7/16
-------------------	---	---



vista disto, é recomendado que se identifique, detalhadamente, a sua abrangência e a sua temporalidade. Neste contexto, os estudos apresentam um cronograma físico detalhado relativo à implantação do empreendimento para um período de 12 meses.

Dentre as atividades previstas para a *Fase de Implantação* destacam-se:

- liberação da área para a implantação (desapropriação de terras e relocação da infraestrutura viária);
- mobilização/instalação do canteiro de obras (contratação de pessoal, compra de insumos, compra/aluguel de equipamentos, construção/atividade do canteiro de obras);
- implantação da pista de pouso, do pátio de aeronaves e de veículos (limpeza da área e terraplenagem, pavimentação, implantação de obras do sistema de drenagem, sinalização, execução de obras complementares);
- execução do Terminal de Passageiros (execução de fundações, edificação, aquisição e instalação de equipamentos);
- final da implantação e entrega das obras.

Para a *Fase de Operação* prevê-se a contratação de mão-de-obra para o funcionamento e a vigilância do aeroporto, além da operação das aeronaves.

É importante ressaltar, que os estudos apresentados descreveram, detalhadamente, as ações para as duas fases do empreendimento.

Com relação à delimitação das áreas de influência, os estudos apresentados para a avaliação do meio sócio-econômico, definiram os seguinte conceitos:

Área Diretamente Afetada (ADA): correspondente às imediações da área aeroportuária, limitada pela Zona de Ruído e ao bairro Alto do Beleza;

Área de Influência Direta (AID): correspondente aos distritos de Glaura e de Cachoeira do Campo, este último detentor da mancha urbana mais próxima da área;

Área de Influência Indireta (All): correspondente a todo o município de Ouro Preto.

Para o meio biótico foi identificada como ADA, a área que sofrerá intervenção direta, ou seja, aquela que será efetivamente ocupada pela pista do aeroporto e de suas estruturas de apoio; Como AID foi identificada uma faixa de 150 metros ao redor da ADA e como All a porção onde a biota poderá ainda, sofrer impactos indiretos devido às alterações da dinâmica das comunidades da fauna e flora.

Com relação ao meio físico, foi definida como AID, os limites patrimoniais do aeroporto por serem aqueles que mais sofrerão intervenções diretas decorrentes da implantação do empreendimento. Já a All extrapola a AID em direção a jusante da pista no sentido de pouso e de decolagem, englobando algumas nascentes e corpos d'água perenes ou intermitente e também propriedades rurais. Para a All os estudos apresentam uma discussão específica em relação às nascentes e cursos d'água, em especial o córrego dos Peixotos.

SUPRAM Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 8/16
-------------------	---	---





**GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**  
**Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**

Os estudos identificaram impactos para as diferentes fases do empreendimento. Para a Fase de Planejamento: expectativa e receio da população, a alteração do uso e ocupação do solo e a valorização imobiliária. Para a Fase de Implantação: expectativa e receio da população afetada, modificação da população afetada, alteração nos níveis de emprego e renda, dinamização da economia local e regional, aumento da receita pública e conseqüente reforço da capacidade de investimento governamental, diminuição da área vegetada, redução de habitat da fauna, alteração da qualidade do ar e dos níveis de pressão sonora, afugentamento da fauna por ruído, pressão sobre a infra-estrutura de abastecimento d'água e de esgotos, aumento dos volumes de resíduos sólidos, alteração dos recursos hídricos, aumento do escoamento superficial, etc. Para a Fase de Operação do empreendimento: alteração dos níveis de emprego e de renda, alterações/restrições na ocupação e uso do solo, aumento do nível de pressão sonora, aumento da demanda por infra-estrutura viária, incremento das atividades de turismo e de negócios, melhoria no apoio ao combate a incêndios, na melhoria nos deslocamentos para ocorrências médicas, etc.

É importante esclarecer que para todos os impactos identificados foram propostas medidas de controle e de mitigação dos mesmos. Da mesma forma, foram propostos projetos específicos de drenagem pluvial, de controle dos efeitos da terraplenagem, de acesso as propriedades e de esgotamento sanitário. Além disso, foram propostos os seguintes Planos e Programas: Plano de comunicação social, gestão ambiental, plano de gerenciamento de resíduos sólidos, de acompanhamento da supressão da vegetação, Programa de recuperação da flora, planejamento urbano e ambiental, de monitoramento da qualidade das águas e por fim, o Projeto Técnico de Recomposição Florestal (PTRF). Ressalta-se ainda, que foi proposta como medida compensatória, a implantação de uma Estação de Tratamento de Esgotos na região (ETE Cachoeira do Campo).

Os estudos apresentados e analisados foram feitos com objetivo de caracterizar a vegetação existente na Área Diretamente Afetada (ADA) e nas áreas que constituem o entorno Área de Influência Direta e Área de Influência Indireta (AID e AII) do futuro Aeroporto dos Inconfidentes. Segundo o estudo, o local encontra-se fitogeograficamente em zona de transição (ecotono) entre o bioma Cerrado e Mata Atlântica, além de aproximar-se de áreas de domínio de Campo Rupestre. Valendo ressaltar que, essas áreas de transição se particularizam por apresentarem uma grande importância tanto para a fauna quanto para a flora, uma vez que estas constituem características peculiares.

Atualmente, os remanescentes nativos de vegetação da Área Diretamente Afetada (ADA) pelo empreendimento, encontram-se fragmentados em vários graus de sucessão, estando a Floresta Estacional Semidecidual bastante representada em estágios inicial a médio de desenvolvimento, isto se deve pela constante influência antrópica existente no local, podendo ser observado a presença humana devido aos diversos vestígios, como corte seletivo de madeira, lixo e gado. Também são encontradas formações florestais apresentando alterações do uso do solo, com predomínio de plantações de Eucaliptos e pastagens.

A área de entorno (AID e AII) foi caracterizada como pertencente à formação de Floresta Estacional Semidecidual, matas ciliares e matas de encostas em estágio inicial a médio de

<b>SUPRAM</b> <b>Central</b>	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 9/16
---------------------------------	---	---



desenvolvimento, sendo que os mesmo encontram-se interligados fazendo uma intercomunicação entre a fauna e a flora.

Foi registrado no levantamento da ADA e AID um total de 139 espécies Vegetacionais subdivididos em 47 famílias botânicas, onde com base na Lista Vermelha das Espécies Ameaçadas de Extinção da Flora do Estado de Minas Gerais, foi identificada a presença de espécies ameaçadas, sendo elas: Canela-amarela (*Ocotea velutina*) e Pindaíba-preta (*Guatteria vilosissima*). Destaca-se também a presença de uma espécie imune de corte o Ipê-amarelo (*Tabebuia crysotricha*). E dentro das espécies encontradas destacam-se ainda algumas espécies que possuem significativo valor comercial como o Pau D'óleo (*Copaifera lagsdorffii*), Jacarandá (*Machaerium spp.*), Candeia (*Eremanthus erythropapus*) e algumas Lauraceae (*Ocotea* e *Nectandra*).

#### RESERVA LEGAL

A empreendedora, por meio do Ofício Nº. 587 – SEMMA / 09 de 1º de outubro de 2009, solicitou a esta SUPRAM CM e a URC Rio das Velhas que condicione a averbação da Reserva Legal em Cartório de Registro de Imóveis para a fase de Licença de Instalação do mesmo processo.

A área total do empreendimento equivale a 33,50 hectares e a proposta de reserva legal da área é de 7,50 hectares, área correspondente a 22,34 % do total da área, atendendo assim a legislação.

A Prefeitura Municipal de Ouro Preto justificou o referido pedido em razão de possuir decreto de desapropriação da área, pagamento em acordo com o proprietário de parte da gleba (propriedade da Fazenda Belo Vale), sendo que tramita a Ação de Desapropriação nº. 0461.08.052.765-2 perante a 1ª Vara Cível da Comarca de Ouro Preto referente às três glebas restantes.

A empreendedora afirma neste mesmo ofício que a área da supracitada Reserva Legal se encontra demarcada e protegida. De fato, em vistoria realizada em 06 de outubro de 2008 pelo órgão ambiental, verificou-se que a área destinada à reserva legal encontrava-se de acordo com a proposta apresentada pela empreendedora.

Em virtude das justificativas e documentos apresentados pela empreendedora e considerando a fase do licenciamento em que se encontra o empreendimento, qual seja licença prévia, a equipe de análise da SUPRAM CM entende que a averbação da Reserva Legal pode ser objeto de condicionante da referida licença, uma vez que não houve intervenção na área até o presente momento, não acarretando prejuízos ao meio ambiente.

#### AUTORIZAÇÃO PARA INTERVENÇÃO AMBIENTAL

No intuito de construir o Aeroporto dos Inconfidentes no município de Ouro Preto, a Prefeitura solicitou à SUPRAM CM uma Autorização de Exploração Florestal – APEF, com o objetivo de

SUPRAM Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 10/16
-------------------	---	--



intervir em 12,4 hectares de vegetação, sendo que esta área encontra-se dividida em pequenos remanescentes de Floresta Estacional Semidecidual, na qual apresenta estágio inicial de regeneração.

A área completa que consiste todo o empreendimento é de aproximadamente 33,0 ha, sendo que a área efetiva de intervenção consta de aproximadamente 12,4 ha.

O fragmento de Floresta Estacional Semidecidual encontrado na Área Diretamente Afetada (ADA) caracteriza-se pela presença de árvores com altura máxima de 15 metros e, as espécies mais comuns são: Goiabeira-vermelha (*Myrcia micrantha*), Veludo (*Allophylus edulis*) e Espeto (*Casearia gossipyosperma*).

A maior parte da área com pretensão de intervenção, se constitui em áreas de pastagens, intercalados com alguns resquícios de florestas e em plantios de Eucaliptos. Classificando-se as tipologias na área de pastagem em pasto sujo e em pastagem mais homogenia com predominância de plantio de braquiária, apesar de consideravelmente alterada, estas áreas oferecem eficiente cobertura para o solo. As áreas que consistem em plantações de Eucalipto são descritas no estudo com predomínio de cortes rasos seguidos de queimadas, em alguns lugares o plantio se apresenta abandonados e sem manutenção.

A seguir encontra-se tabela indicativa das tipologias vegetais a serem suprimidas na Área Diretamente Afetada (ADA) e Área de Influência Direta (AID):

Tipologias Vegetal	hectares (ADA)	hectares (AID)
Floresta Estacional Semidecidual em estágio inicial de regeneração	2,7	13,59
Plantação de Eucalipto	6,2	9,5
Pasto Sujo	0,8	0,76
Pastagem Braquiária	2,7	9,49
Total	12,4	33,35

O material lenhoso que será obtido com a supressão da vegetação apresentou um volume significativo, quantificado em aproximadamente 513,0708 m<sup>3</sup> para Floresta Estacional Semidecidual, e 441,6699 m<sup>3</sup> para o Eucalipto, totalizando assim em 954,7407 m<sup>3</sup> de rendimento lenhoso que por ventura, deve ser utilizado de acordo com o estudo para o cercamento da própria propriedade, ou doação para terceiros.

#### INTERVENÇÃO EM ÁREA DE PRESERVAÇÃO PERMANENTE

Não existem obras previstas com intervenção em Área de Preservação Permanente (APP).

#### UNIDADES DE CONSERVAÇÃO

A área fim para a construção do aeroporto encontra-se dentro da zona de amortecimento da

<b>SUPRAM</b> Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 11/16
--------------------------	---	--



Floresta Estadual de UAIMII, isto é, está a uma distância inferior a 10,00 km, em média 7,84 km da Unidade de Conservação, o que fez necessária a anuência da mesma, anexa ao processo.

Com relação à Área de Proteção Ambiental estadual (APA) Cachoeira das Andorinhas, que se encontra a uma distância média de 4,46 km do empreendimento, foi apresentada uma Declaração do Gerente da APA e Secretário Municipal de Meio Ambiente, de que o empreendimento proposto não exerce influência direta nesta Unidade de Conservação.

A construção do aeroporto acarretará em perda de biodiversidade e indivíduos da flora, ressaltando que haverá corte de espécies ameaçadas ou presumivelmente ameaçadas de extinção, algumas de corte restrito e outras com normas especiais de exploração.

Sobre a fauna, é provável que aumente a competição por espaço e por alimento em áreas próximas ao empreendimento devido a perda de habitat;

Segue abaixo as medidas mitigadoras expostas no estudo:

- Programa de reabilitação de áreas degradadas, em especial áreas próximas as margens dos rios que estejam desprovidas de vegetação ciliar, utilizando-se de espécies nativas para proporcionar condições aproximadas de retorno ao status fitossociológico original da vegetação, proporcionando proteção ao solo, recuperação da flora local e recriação de habitats para a fauna;
- Controle de processos erosivos para evitar o assoreamento dos cursos d'água, com medidas de controle, sistema de drenagem eficiente e monitoramento contínuo das atividades de implantação, favorecendo a manutenção da qualidade da água;
- Para melhorar a eficiência dos dispositivos de drenagem, as áreas deverão ser revegetadas de acordo com o previsto no Programa de Reabilitação de áreas degradadas;
- Realizar o decapeamento da camada superficial do solo em locais que a topografia permita e que o solo apresente qualidade apropriada, das áreas suprimidas para a construção do aeroporto, no intuito de aproveitar este solo nas áreas fins de revegetação.

#### MEDIDAS COMPENSATÓRIAS

As medidas compensatórias cabíveis ao empreendimento serão acordadas junto ao órgão ambiental competente, na forma de contribuição ao Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC), ou na forma de destinação de áreas (Criação de UC) para recuperação e preservação ambiental.

Quando da avaliação das medidas compensatórias, sugere-se a incorporação de antiga sede de fazenda, em ruínas, vizinha à área do empreendimento (a jusante), que poderá, após ser restaurada e revitalizada, utilizada como equipamento de Educação Ambiental, por exemplo.

<b>SUPRAM</b> Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 12/16
--------------------------	---	--



### 3 – CONTROLE PROCESSUAL

O processo encontra-se devidamente formalizado e instruído com os documentos exigidos na legislação ambiental vigente e no FOB, quais sejam: a) declaração da Prefeitura Municipal de Ouro Preto, declarando que o empreendimento encontra-se em conformidade com as leis e regulamentos administrativos do município (fls. 14); comprovantes de pagamento das custas de análise processual; c) EIA/RIMA; d) anotações de responsabilidade técnica dos profissionais responsáveis pelos estudos apresentados; e) publicação da solicitação de Licença Prévia em jornal de grande circulação (fls.297); certidão negativa de débito ambiental (fls.298); publicação da solicitação de licença prévia feita pelo órgão ambiental no Diário Oficial (fls. 299); f) cópias do Decreto nº 422, de 14 de dezembro de 2006, e do Decreto nº 928, de 20 de dezembro de 2007 (retifica o Decreto nº 422), o qual declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, imóveis situados no Distrito de Glaura, destinando à construção do Aeroporto Regional e perfaz uma área de 33,5735 ha; g) cópias das decisões proferidas pelo Douto Juízo da 1ª Vara Cível da Comarca de Ouro Preto, referente a ação de desapropriação e conseqüente imissão de posse; h) declaração do Gerente da APA Estadual da Cachoeira das Andorinhas, declarando que a área utilizada pelo empreendimento não exerce influência direta nesta Unidade de Conservação; i) declaração da Gerente da Floresta Estadual do Uaimii, declarando que o empreendimento não representa significativo impacto direto nos limites da unidade; e j) parecer do grupo técnico do Conselho Consultivo Conjunto da APA Cachoeira das Andorinhas e Floresta Uaimii

Ressalta-se que, conforme exposto no campo referente à Reserva Legal, verifica-se que o termo de compromisso de averbação de reserva legal está sendo providenciado pela Prefeitura de Ouro Preto e a área encontra-se efetivamente preservada, não acarretando prejuízos ao meio ambiente. Desta forma, considerando os documentos apresentados e que a área encontra-se efetivamente preservada, conforme informações prestadas pela empreendedora, a equipe de análise deste processo entendeu que é possível condicionar a averbação do termo de compromisso para o momento de formalização do processo de licença de instalação.

Salienta-se, ainda, que foi realizada reunião pública junto à comunidade local afetada, sendo que foi suficiente as informações prestadas pela equipe técnica contratada pela Empreendedora.

Portanto, não há óbice legal para concessão da licença prévia requerida pela empreendedora, desde que sejam cumpridas as condicionantes constantes no anexo deste parecer e sejam atendidas as legislações aeroportuárias e ambientais vigentes.

Ademais, toda e qualquer ampliação ou modificação a ser promovida pela Empreendedora, deverá ser previamente comunicada a este órgão licenciador, sob pena de não o fazendo incorrer nas penalidades previstas no Decreto nº 44.844/2008.

<b>SUPRAM</b> Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 13/16
--------------------------	---	--



#### 4 - CONCLUSÃO

Com base na análise do processo (EIA/RIMA e documentos técnicos apresentados)e, sobretudo, na vistoria realizada na área proposta para a implantação do Aeroporto dos Inconfidentes, e considerando que:

- o empreendimento deverá melhorar as condições de transporte, de conforto, de agilidade e de segurança dos usuários que trafegam pelas rodovias BR 040 e BR 356;
- haverá melhoria significativa das condições de deslocamento para atendimento às urgências médicas e de ações de combate a incêndios florestais e do patrimônio histórico;
- estão previstas medidas mitigadoras e de controle ambiental;
- os estudos propuseram como medida compensatória, a implantação da Estação de Tratamento de Esgotos em Cachoeira do Campo;
- está prevista a discussão e proposição da compensação ambiental, em consonância à legislação vigente, e sua definição condicionada nesta Licença,

este Parecer Técnico sugere a URC Rio das Velhas, a **concessão da Licença Prévia à Prefeitura Municipal de Ouro Preto, para o Aeroporto dos Inconfidentes** naquela cidade, **com validade de 4 anos**, desde de que cumpridas as condicionantes do Anexo I.

SUPRAM Central	Av. Nossa Senhora do Carmo, 90 BH – MG CEP 30330-00	Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008 Página: 14/16
-------------------	---	--



ANEXO I

Empreendimento: <b>Aeroporto dos Inconfidentes</b>		
Atividade: Aeroportos		Classe/Porte: <b>5 / Grande</b>
Empreendedor: Prefeitura Municipal de Ouro Preto		
Endereço: Rua Barão do Rio Branco 12, bairro Pilar		
Localização: Zona Metalúrgica		
Município: <b>Ouro Preto</b>		
Referência: <b>LICENÇA PRÉVIA - LP</b>		Validade: <b>4 anos</b>
ITEM	DESCRIÇÃO	PRAZO
1	Apresentar manifestação da ANAC aprovando a viabilidade da implantação do empreendimento com área patrimonial de 33,57 ha, e tornando sem efeito o Parecer Técnico nº 41/DPP-2/06, que previa área de 93,00 ha.  Obs: Esta manifestação deverá considerar a legislação incidente (Plano Básico de Proteção Aeroportuária, Plano Básico de Zoneamento de Ruído, Área de Segurança Aeroportuária, etc).	Na formalização da Licença de Instalação
2	Esclarecer e justificar, com base em manifestação da ANAC, a real classificação do aeroporto, de acordo com a OACI (Organização Internacional de Aviação Civil).	Na formalização da Licença de Instalação
3	Solicitar ao Instituto Estadual de Florestas/ Gerência de Compensação Ambiental – IEF/GECAM cumprimento da compensação ambiental, de acordo com o Decreto 45.175/2009.  Obs.: para fins de emissão da licença subsequente, o cumprimento da compensação ambiental somente será considerado atendido após a assinatura do Termo de Compromisso de Compensação Ambiental e publicação de seu extrato, conforme artigo 13 do referido Decreto.	30 dias após publicação da decisão da URC
4	Definir e informar a procedência da água a ser utilizada na aspersão do terreno onde ocorrerão as obras de terraplenagem	Na formalização da Licença de Instalação
5	Definir a procedência e o cálculo do volume da água a ser utilizada no consumo humano, nas atividades operacionais do futuro aeroporto e nas atividades de combate a incêndios.	Na formalização da Licença de Instalação
6	Apresentar projeto específico de proteção da área da nascente.	Na formalização do processo de LI



**GOVERNO DO ESTADO DE MINAS GERAIS**  
**Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**  
**Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável**

7	Para cada indivíduo arbóreo ameaçado ou em perigo de extinção, protegido por lei específica, ou de interesse sócio econômico, o empreendedor deverá apresentar um projeto de replantio de 20 exemplares da mesma espécie que for suprimida.	Na formalização do processo de LI
8	Apresentar um programa de conservação/preservação da área destinada à reserva legal	90 dias após a publicação da decisão da URC
9	Apresentar o Registro de Imóvel contendo a Reserva Legal averbada.	Na formalização do processo de LI

**SUPRAM**  
**Central**

Av. Nossa Senhora do Carmo, 90  
BH – MG  
CEP 30330-00

Proc. COPAM nº 2279/2008/001/2008  
Página: 16/16