



PARECER ÚNICO Nº 089/2016 – PROTOCOLO 1325676/2016

INDEXADO AO PROCESSO: Licenciamento Ambiental	PA COPAM: 32370/2014/010/2016	SITUAÇÃO: Sugestão pelo Deferimento
FASE DO LICENCIAMENTO: Licença de Operação		VALIDADE DA LICENÇA: 6 (seis) anos

PROCESSOS VINCULADOS CONCLUÍDOS:	PA COPAM:	SITUAÇÃO:
Outorga	Não se aplica	Não se aplica
Reserva Legal	215.211.1	Averbada

EMPREENDEDOR: BH Airport	CNPJ: 19 674 909/0001-53	
EMPREENDIMENTO: Terminal de Passageiros 2 - TPS 2 - e seus anexos: Aeroporto Internacional de Belo Horizonte	CNPJ: 19 674 909/0001-53	
MUNICÍPIOS: Confins e Lagoa Santa	ZONA: Rural	
COORDENADAS GEOGRÁFICAS (DATUM):	LAT/Y LONG/X	
LOCALIZADO EM UNIDADE DE CONSERVAÇÃO: <input type="checkbox"/> INTEGRAL <input checked="" type="checkbox"/> ZONA DE AMORTECIMENTO <input checked="" type="checkbox"/> USO SUSTENTÁVEL <input type="checkbox"/> NÃO		
NOME DA UNIDADE DE CONSERVAÇÃO: APA Carste de Lagoa Santa e Zona de Amortecimento do Parque Estadual do Sumidouro.		
BACIA FEDERAL: Rio São Francisco	BACIA ESTADUAL: Rio das Velhas	
UPGRH: Região da Bacia do Rio das Velhas (SF5)	SUB-BACIA: Córrego do Jaque	
CÓDIGO: E-01-09-0	ATIVIDADE OBJETO DO LICENCIAMENTO (DN COPAM 74/04): Aeroportos	CLASSE: 6
CONSULTORIA/RESPONSÁVEL TÉCNICO: Douglas Gameiro (BH Airport)		REGISTRO:
Auto de Fiscalização: Nº 75296/2016		DATA: 26-10-2016

EQUIPE INTERDISCIPLINAR	MATRÍCULA	ASSINATURA
Geraldo da Fonseca Cândido F ^o - Analista Ambiental - Gestor	1 043 791-1	
Cibele de Aguiar Neiva	1 197 551-3	
Philippe Jacob de Castro Sales (Jurídico)	1.365.493-4	
De acordo: Liana Notari Pasqualini Diretora Regional de Regularização Ambiental	1.312 408-6	
De acordo: Elaine Cristina Amaral Bessa Diretora Regional de Controle Processual	1 170 271-9	



1. Histórico:

Inicialmente apresenta-se histórico breve e sucinto relativo ao processo de licenciamento ambiental do Terminal de Passageiros 2 (**TPS 2**) e de seus anexos, objetivando ajudar a lembrar e/ou informar aos senhores Conselheiros sobre este empreendimento e, conseqüentemente, facilitar a compreensão e as suas decisões em relação ao julgamento desta Licença.

Em 9-7-2012 a URC Rio das Velhas do COPAM concedeu a **INFRAERO**, a Licença Prévia-LP para o TPS 2, Estacionamentos e Sistema Viário Interno, do Aeroporto Internacional Tancredo Neves-**AITN** (Aeroporto de Confins), apresentando condicionantes.

No início do segundo semestre de 2014, o AITN foi concessionado pela iniciativa privada, por intermédio da Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins/**BH Airport**, sendo denominado Aeroporto Internacional de Belo Horizonte. Em vista disto foi feita uma nova titularidade do empreendimento, com a alteração do CNPJ.

Em 29-9-2015, foi concedida à BH Airport, pela URC Rio das Velhas, a Licença de Instalação-LI, para o referido empreendimento com base na análise do Plano de Controle Ambiental-PCA, dos relatórios de cumprimento das condicionantes da LP, além do constatado nas vistorias realizadas.

Em 16-9-2016, a BH Airport solicitou ao COPAM a Licença de Operação-LO para o TPS 2 e seus anexos, apresentando, dentre outros documentos, o relatório de cumprimento das condicionantes da LI.

Em 26-10-2016, a Supram CM realizou vistoria à área do empreendimento, objetivando subsidiar a análise do referido processo de LO. Esta vistoria foi realizada em companhia de técnicos da BH Airport. Na oportunidade foi lavrado o Auto de Fiscalização Nº 75296/2016.

2. Apresentação/Caracterização do empreendimento:

O texto a seguir é predominantemente uma transcrição do texto do Parecer Único, que subsidiou a LI deste TPS 2 e dos seus anexos: estacionamentos e sistema viário interno, com algumas adequações, sobretudo, aquelas de caráter temporal.

Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, está localizado no Vetor Norte da RMBH, em terras dos municípios de Lagoa Santa e de **Confins**, sendo considerado como uma das mais importantes portas de entrada do Estado, relacionadas ao fluxo de passageiros, à importação e a exportação de mercadorias.

Com base nos estudos e projetos apresentados inicialmente pela INFRAERO e posteriormente assumidos pela BH Airport, consonantes às licenças já concedidas no âmbito deste aeroporto, sobretudo, a partir da Licença de Operação Corretiva-LOC concedida em 2006, tornou-se imprescindível a sua expansão e as melhorias propostas nas instalações existentes, possibilitando promover a desconcentração de parte da malha aérea brasileira, com segurança, desafogando aeroportos localizados na região sudeste do país, atraindo maiores investimentos para os setores econômicos relacionados ao transporte aeroviário no Estado.

É neste contexto, que o licenciamento das obras do Terminal de Passageiros 2 (TPS 2), dos estacionamentos e do sistema viário deste aeroporto se enquadra.



De acordo com os estudos apresentados na fase prévia deste licenciamento, o Terminal de Passageiros 1-TPS 1, opera desde 2008 com capacidade instalada inferior à demanda, daí a necessidade e decisão da construção de um novo Terminal de Passageiros 2 e os seus anexos.

Ainda de acordo com estes estudos, a concepção geral do TPS 2 foi fundamentada num planejamento prévio, e em extensos levantamentos realizados pela Empresa, dentre os quais, o diagnóstico de operação das estruturas existentes no sítio aeroportuário em questão, os estudos de simulação sobre a capacidade de expansão do aeroporto, e a compatibilidade desta expansão com o panorama geral.

As instalações do TPS 2 estão localizadas numa área de aproximadamente 26 000,00 m², das quais 49 000, m² de área construída, contígua ao TPS 1 do aeroporto, totalizando, os 2 terminais de passageiros 105 000,00 m² de área construída. Ressalta-se que no local escolhido para a implantação do TPS 2, trata-se de área plana, totalmente antropizada, sem vegetação nativa, onde havia apenas a presença de exemplares de vegetação herbácea, predominantemente exótica, cuja supressão foi autorizada pela URC Rio das Velhas na fase de LI.

A construção do TPS 2 é de um edifício com 4 pavimentos, cujo projeto detalhado foi apresentado na fase de LI, edifício este conectado ao TPS 1, cuja concepção permitirá ao máximo de flexibilidade, no caso de futuras expansões. Neste contexto, a área do TPS 2 deverá prover todos os espaços operacionais necessários e ainda prevê algumas áreas para escritórios e funções administrativas.

Todas as instalações internas estão conforme padrões de acessibilidade e circulação de portadores de necessidades especiais, em consonância a NBR 9050, da ABNT e padrões do Ministério do Trabalho e Emprego referentes às condições sanitárias e de conforto (NR 24).

Com relação aos elementos construtivos, foram utilizados material pré-fabricado, visando agilizar a construção e minimizar a geração de resíduos com o emprego moderado de material não renovável ou com alto consumo de energia. Os estudos apresentaram informações sobre o projeto arquitetônico das instalações internas do TPS 2, como por exemplo, elementos construtivos e de acabamento: pisos, forros, revestimentos de paredes, cobertura, caixilhos/vidros, fechamentos/divisórias, iluminação, mobiliário, sinalização, etc.

O fornecimento de água potável será feito pela COPASA, utilizando reservatório independente dos demais terminais (TPS 1 e TPS 3). Inicialmente havia previsão de ampliação do reservatório existente no aeroporto, denominado Reservatório Apoiado-RA, que já promove a reserva primária de todo o sistema de abastecimento do aeroporto hoje em operação, cujo dimensionamento está de acordo com as necessidades do conjunto de equipamentos de todo empreendimento, contemplando os demais terminais e equipamentos aeroportuário.

Com relação a utilização de água não potável, porém tratada, para o projeto do TPS 2 foi previsto um sistema de reuso de águas de chuvas e de águas cinzas, que consiste na condução das mesmas, desde a cobertura, por intermédio de calhas, até um reservatório de água não potável construído no subsolo do terminal. Estas águas passam por um filtro de sólidos, posteriormente tratadas, por meio da desinfecção, cloração e correção do PH.

Este sistema de reuso prevê ainda, a coleta de águas provenientes de lavatórios, pias, chuveiros, tanques e torneiras. Estas águas serão posteriormente também tratadas (desinfecção, cloração e correção do PH), e conduzida até o reservatório de água não potável, para ser reutilizada nos banheiros do TPS 2.



Ressalta-se que no TPS 2 foram construídas 3 redes separadas de drenagem/saneamento: a pluvial, a de águas cinzas e a de esgotos.

A rede de esgotos recolherá os efluentes sanitários, por meio de uma rede independente feita à base de tubulação de PVC em seções verticais, até os poços de bombeamentos, daí até a Estação de Tratamento de Esgotos-ETE do aeroporto, localizada na sua área patrimonial e operada pela COPASA, cujo dimensionamento está de acordo com a operação prevista do TPS 2.

O fornecimento de energia elétrica para o TPS 2 será a partir de rede já implantada da CEMIG, que já atende a todo aeroporto. Ressalta-se que em 2012, a CEMIG construiu uma nova Linha de Transmissão, que já se encontra em operação, para atender a nova demanda do aeroporto em função destas expansões citadas. Ressalta-se ainda, que após a concessão do aeroporto, fez-se um novo planejamento para o seu sistema elétrico, de modo a atender a nova realidade e as obras previstas no contrato de concessão, sobretudo, a construção do TPS 2, passando a potência atual de 5 200 kW para 7 000 kW.

Para o projeto do TPS 2, foi adotado o conceito de construção transparente, ou seja, a visibilidade e clareza na disposição dos espaços serão fundamentais para a orientação do fluxo de passageiros/usuários. Neste contexto, a acessibilidade universal dos passageiros foi garantida, por meio de trajetos seguros e cômodos, que incluem as rotas de fugas de incêndios. Estas rotas estão situadas ao longo das principais rotas de circulação. Com relação ao isolamento termo acústico, a fachada de vidros deverá garantir o alto desempenho, mantendo um alto índice de isolamento.

As projeções das instalações do TPS 2 estão consubstanciadas em base de cálculo das áreas de processamento de passageiros do TPS 1, mais a área a ser construída do TPS 2, com as seguintes estimativas:

- aproximadamente 18 milhões de passageiros ao ano, cálculo original para 2015/2016 e 22 milhões de passageiros nos anos seguintes;
- embarque e desembarque de passageiros domésticos em hora de pico: 3078 e 3536, respectivamente, cálculo para o ano de 2023;
- embarque e desembarque de passageiros internacionais em hora de pico: 479 e 441, respectivamente, cálculo para o ano de 2023.

A descrição resumida das instalações projetadas para cada pavimento do TPS 2 é apresentada a seguir:

- no primeiro pavimento serão abrigadas a área de “check in” internacional, a área de embarque doméstico e uma longa sala de embarque. Esta área de embarque possuirá esteiras rolantes para atendimento aos passageiros, em função da sua extensão;
- o segundo pavimento abrigará a área de embarque internacional conectada às pontes de embarque por escadas rolantes e elevadores exclusivos;
- o subsolo se conectará ao subsolo do TPS 1 e funcionará como pavimento de serviços gerais.

O térreo abrigará as áreas de processamento de bagagens, desembarque doméstico e internacional, alfândega e áreas técnicas de apoio e ainda atenderá a demandas operacionais e vias de serviço.

De acordo com a planta da arquitetura interna do TPS 2, para cada compartimento deste terminal foram projetadas áreas específicas de cunho operacional, comercial, administrativo, de apoio e governamental, apresentadas nos estudos ambientais.

Para a execução das obras do TPS 2 foram mapeadas todas as redes das instalações existentes de distribuição elétrica, telemática e dutos que estiverem na área de projeção do terminal, sendo considerada a sua relocação a fim de se evitar conflitos durante a sua execução.



O edifício do TPS 2 já integra à paisagem local, sem ter havido a necessidade de grandes serviços de terraplenagem, ou seja, predominantemente com a conformação existente do terreno. A sua fachada de vidro permite a entrada de luz natural, possibilitando a visualização de áreas ajardinadas em seu entorno.

Foram executados projetos paisagísticos nas áreas externas do TPS 2, tais como os jardins da fachada e os canteiros de acesso, que terão a ampliações, visando a melhoria da segurança dos pedestres.

O sistema viário terrestre do aeroporto contemplou adaptações e melhorias a fim de abarcar o contingente de veículos previsto com a operação do TPS 2, que considerou:

- novo viário lindeiro de acesso ao aeroporto;
- novas áreas de estacionamento;
- adequação do acesso de embarque e de desembarque do TPS 1;
- novas edificações (TPS 2 e estacionamento).

Em relação ao estacionamento, em decorrência da mudança nos projetos, foi privilegiada a solução de estacionamentos de superfície, ampliando os bolsões existentes e acrescentando outros, totalizando 5083 vagas até 2023, em atendimento à ANAC (Agência Nacional de Aviação Civil), que determina a quantidade mínima de vagas em função da demanda.

Ressalta-se que a solução atual minimiza o impacto ambiental, tendo em vista que haverá o reaproveitamento de áreas já antropizadas, como acessos, estacionamentos e bota-fora de obra rodoviária do DER/MG, já licenciada, além da utilização, predominantemente, de pavimento intertravado, permitindo a infiltração de água no solo, diminuindo/evitando desta forma, a ocorrência de enxurradas.

De acordo com os estudos apresentados, para as obras dos estacionamentos e do sistema viário, foram necessários apenas a conformação de terrenos em área já terraplenada, a sua limpeza, como a remoção de braquiária e de gramados, a implantação do sistema de drenagem, a execução das fundações e das edificações, a pavimentação dos estacionamentos e das vias de acesso, além da implantação do projeto paisagístico.

O material de empréstimo necessário para a construção do TPS 2, dos estacionamentos e das vias de acesso, foi originado na própria área prevista para o terminal. Da mesma forma, o material de corte foi também destinado para a área onde foram construídas as edificações previstas do TPS 2. O excedente do terroso foi depositado em um “bota espera”, próximo às áreas dos estacionamentos, cuja destinação final foi para um aterro de construção civil e/ou para um aterro sanitário, para o recobrimento de leiras, regularizados ambientalmente.

Foi necessária a contratação de aproximadamente 700 a 1200 funcionários para a implantação do empreendimento, priorizando trabalhadores locais. O transporte foi de responsabilidade das empreiteiras contratadas, em consonância aos critérios de segurança do trabalho.

Para as obras do TPS 2 foram utilizados, dentre outros, os seguintes equipamentos:

- grupos geradores, compressores e torres de iluminação, caminhões guindautos, basculantes, carrocerias, pipa, betoneiras e carretas prancha;
- escavadeira hidráulica, pá carregadeira de pneus, retroescavadeiras, motoniveladoras, rolos compactores e trator agrícola, veículos utilitários, ônibus e vans;



- martelletes, vibradores de imersão, compactadores, furadeiras, lixadeiras, esmeriladoras, máquinas de solda, serra circular, poli corte e bomba submersível.

A manutenção destes equipamentos foi realizada fora do sítio aeroportuário, em oficinas de empresas credenciadas instaladas na região.

Com relação aos insumos necessários à construção do TPS 2, estes foram fornecidos por terceiros, como água, areia, brita, concreto, aço, combustível, eletricidade (CEMIG), etc, priorizando as empresas locais. No caso específico da água utilizada no empreendimento, foi prevista para o uso industrial, água adquirida de fornecedor comercial credenciado, com volume diário estimado de 200 000 m³ e a para o consumo humano, a água engarrafada, de fornecedor também comercial.

Para o abastecimento de combustível dos veículos pesados foram utilizados comboios (veículos tanque) que realizaram o atendimento dos veículos nas diferentes frentes de obras.

Os sistemas de controle implantados para minimizar os impactos da fase de instalação, ou seja, a implantação do TPS 2, foram o controle de efluentes, de resíduos, de emissões atmosféricas e da terraplenagem, descritos no Programa de Gestão Ambiental das Obras.

Os Canteiros de Obras destinados ao TPS 2, referem-se a dois canteiros já utilizados no âmbito de outras obras no aeroporto, o da empresa Marquise Engenharia e o da Construtora Cowan, denominados, neste parecer, como Canteiro 1 e Canteiro 2, o primeiro principal e o segundo auxiliar. Ressalta-se que já existia no local sistema de controle ambiental, tais como canaletas de drenagem, caixas de separação de óleos e graxas, etc. Ressalta-se ainda, que este sistema de controle foi adequado de acordo com as necessidades das obras.

Os Canteiros 1 e 2 compreendem os locais para a mobilização de equipamentos de terraplenagem, guindastes, caminhões e betoneiras nas áreas das empreiteiras. Também foi destinado para atendimento à área administrativa e de apoio às obras e operadores.

Os equipamentos/estruturas que compuseram estes 2 canteiros são os seguintes:

- escritórios, refeitório sem cozinha, vestiários e almoxarifados;
- sanitários e sistema de esgotamento sanitário interligado a ETE do aeroporto;
- ambulatório médico;
- local de embarque e desembarque de funcionário da obra e de manobra;
- rede telefônica e redes diversas;
- lixeiras seletivas para os resíduos sólidos;
- áreas provisórias destinadas à estocagem de material de construção;
- ferramentaria;
- área para abastecimento de combustível; e
- depósito intermediário de resíduo.

Nestes Canteiro de Obras foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- corte, dobra e montagem de armações na Central de Armações;
- corte e montagem de painéis em madeira na Carpintaria;
- estoque de materiais e ferramentas no Almoxarifado;
- pré-montagem de estruturas metálicas e;
- pré-montagem de artefatos de Concreto.



No caso das frentes de serviços foram mobilizados canteiros avançados móveis (containeres), instalados dentro de áreas delimitadas para as obras.

As estruturas que compuseram estes canteiros avançados foram as seguintes:

- banheiros químicos;
- lixeiras seletivas para resíduos sólidos;
- áreas provisórias destinadas a estocagem de material de construção;
- depósito intermediário de resíduos.

Nestas frentes avançadas foram desenvolvidas as seguintes atividades:

- pré moldagem de estruturas metálicas;
- armazenamento de ferramentas manuais;
- armazenamento de material de consumo e aplicação.

De acordo com os estudos ambientais apresentados, estes dois canteiros serão desmobilizados e as áreas serão reabilitadas ao final das obras.

3. Avaliação de Impactos Ambientais

O texto a seguir, relativo à avaliação dos impactos ambientais, é também basicamente o mesmo apresentado no Parecer Único 230/2012 Supram CM, que subsidiou a URC Rio das Velhas, quando da concessão da LP para a construção do TPS 2, dentre outras obras no aeroporto.

Neste contexto, a reapresentação do tema "Avaliação de Impactos Ambientais", neste Parecer Único, tem como objetivo, lembrar e/ou informar aos senhores Conselheiros sobre o assunto.

De acordo com os estudos ambientais apresentados na fase da análise da Licença Prévia-LP, a primeira reflexão da equipe técnica, responsável pela elaboração do EIA/RIMA, para a identificação dos impactos das obras propostas, que incluiu o TPS 2, foi o conhecimento das várias ações e atividades envolvidas em cada uma das fases do empreendimento. 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 apresentaram 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 financeiros, 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 alugueis.

Para a fase de implantação, os estudos apresentaram uma série de impactos, 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.

No caso dos impactos identificados em função dos serviços de terraplenagem e escavações, destacaram-se aqueles associados à 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 à edificação dos terminais e das novas estruturas, destacaram-se aqueles relacionados a melhoria da ambiência e a alteração da paisagem.

Para a finalização e entrega das obras, destacaram-se os impactos relacionados à 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 de 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.

Os estudos apresentaram de forma detalhada, uma matriz de impactos, que possibilitou de maneira sintética, a visualização dos impactos identificados e sua avaliação, além das medidas e programas propostos.

“Dentre os principais programas apresentados destacaram-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", 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 apresentaram 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 Emperaire -



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/BH Airport.

O sistema de drenagem superficial foi implantado 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 foi 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, foram utilizadas estruturas convencionais de drenagem (canaletas, bocas de lobo e canais), sendo que o descarte ocorrerá no sistema de drenagem já existente no aeroporto.

Visando mitigar o impacto observado pelo aumento da demanda de água para consumo humano e reserva de água para combate a incêndio, o empreendedor informou que seria realizada uma ampliação na capacidade de armazenamento de água, e que o suprimento de toda a água será fornecido pela concessionária local de saneamento.

Tal afirmação é atestada pela Comunicação Externa 376/2012 – PRE, emitida pela COPASA para o empreendedor, onde esta Companhia 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 informou que foram 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 Nº 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.

Os estudos concluíram que na fase de operação do empreendimento, abrangendo toda a área operacional do aeroporto, 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, da COPASA, está em processo de Licença de Operação Corretiva – PA COPAM Nº 2611/2005/002/2012, em análise na Supram CM. Nesta análise, foram tratados os impactos ambientais advindos da operação desta ETE, 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 aeroporto são executados pela Concessionária 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 regularizada ambientalmente 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 também encaminhados para empresa regularizada.



A partir das ampliações previstas, haverá um aumento crescente da geração de resíduos. Toda a infraestrutura necessária para operacionalização da nova demanda (abrigo, 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 administração do aeroporto, datado de 15-5-2012.

4. Sobre a Audiência Pública

Em 20 de junho de 2012, ainda na fase da LP, nas dependências do Aeroporto de Confins, foi realizada Audiência Pública referente ao empreendimento em apreço, na época sob a responsabilidade da Infraero, em consonância ao 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, seus impactos junto às comunidades e as medidas que seriam implementadas, visando uma convivência sustentável. O solicitante da Audiência Pública para este empreendimento foi a própria supram CM.

Os pontos mais relevantes abordados pelas comunidades e/ou representantes presentes na Audiência Pública, sob a perspectiva do licenciamento ambiental, foram analisados e avaliados pela equipe técnica da Supram CM, estando, grande parte, contemplada no EIA/RIMA apresentado no âmbito deste licenciamento e em outros licenciamentos do aeroporto, como por exemplo, as licenças concedidas para o Sistema de Drenagem (barragens, saídas e descidas d'água), ainda nos anos noventa, a Licença de Operação Corretiva, ocorrida em 2006 e revalidada em 2011, o licenciamento do prolongamento da pista de pouso e decolagem, e da construção de pátios de manobras, além da LI 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 foram executadas as obras de ampliação do aeroporto está inserida em outra sub-bacia, a do córrego do Jaque, afluente do rio das Velhas, no município de Lagoa Santa, dessa forma, percebe-se que não haverá nova contribuição para o sistema de drenagem daquele município.

5. Discussão

A seguir são apresentadas as sínteses dos Programas e Ações Ambientais propostas no Plano de Controle Ambiental-PCA. Informamos que seus cronogramas são a partir do início das obras e se estenderão à fase de operação, quando for o caso:

- Programa de Gestão Ambiental de Obras:

este programa referiu-se às atividades previstas durante as obras de construção do TPS 2, os seus estacionamentos e o sistema viário, dentre as quais destacaram-se, a raspagem do solo, a



execução de fundações, a construção das estruturas principais, a implantação dos sistemas de drenagem, pavimentação, etc, atividades estas causadoras de geração de ruídos, poeira, sedimentos efluentes líquidos, resíduos sólidos, dentre outros. Dentre as ações desenvolvidas para a implementação deste programa, destacaram-se:

- controlar e prevenir o surgimento de processos erosivos;
- garantir a segurança dos trabalhadores e prestadores de serviços;
- a conscientização ambiental dos funcionários e prestadores de serviços no que tange a flora, fauna, e, sobretudo, comunidades vizinhas;
- o controle e prevenção de material particulado, de emissões gasosas e ruídos;
- a garantia da correta armazenagem, transporte, manuseio e descarte de produtos perigosos e efluentes líquidos, e;
- o atendimento à legislação ambiental incidente ao empreendimento.

Os estudos apresentaram o detalhamento dos procedimentos operacionais a serem seguidos conforme as diretrizes ambientais citadas, relativas à limpeza dos terrenos, terraplenagem e fundação das edificações, obras de drenagem de águas superficiais; implantação de acessos e de trânsito local; implantação de bota fora e a implantação/desmobilização dos canteiros de obras.

Os procedimentos específicos relativos aos sistemas de controle ambiental seguiram as orientações expressas nos programas do PCA. No caso específico do Canteiro de Obras, destacaram-se aquelas relativas: ao controle de emissões atmosféricas, de efluentes líquidos, de ruído ambiental, de gestão de resíduos sólidos; o controle de fauna, educação ambiental, ao controle de insumos, do gerenciamento de produtos perigosos.

- Programa de Acompanhamento Arqueológico durante a obra:

Embora os resultados da investigação arqueológica concluíssem que na área de estudo não tenha sido identificada a existência de nenhum sítio arqueológico, com base na Portaria nº 27, de 18-8-2011, do IPHAN, foram encontrados fragmentos de cerâmica, possivelmente filiada à Tradição Aratu, conforme EIA, em ambas as margens do canal de drenagem da pista principal do aeroporto.

Em decorrência disto, o IPHAN determinou a necessidade do monitoramento durante todo o período de obras, visando à preservação do patrimônio arqueológico, se identificado, na área de influência direta do empreendimento. Este monitoramento será presencial, durante todo o período de intervenções, com resgate de elementos vestigiais de interesse arqueológico, associando-os a outras ocorrências na região de estudo, em consonância as exigências da Portaria IPHAN 07/1998, 230/2002 e demais legislações e normatizações aplicáveis.

- Programa de Gestão de Resíduos Sólidos:

O objetivo principal deste programa, é que a geração de resíduos sólidos seja feita de forma controlada desde o seu manuseio, acondicionamento, coleta, armazenamento e disposição final, visando minimizar os danos ao meio ambiente, à saúde e, conseqüentemente atendendo às normas técnicas e aos requisitos legais. Os estudos apresentaram toda a metodologia de destinação destes resíduos, com base na classificação dos mesmos, de acordo com a norma NBR nº 10004 da ABNT, que, predominantemente, terá destinação para aterros industriais licenciados, ou não industriais, a exemplo do Aterro de Macaúbas, em Sabará. No caso específico dos resíduos sólidos perigosos originados de aeronaves provenientes de áreas de risco sanitário, potencialmente infectantes, a destinação será em consonância a NBR nº 9191/00, também da ABNT.



Está prevista a avaliação e o monitoramento em consonância à resolução do CONAMA nº 313/2002, que dispõe sobre o Inventário Nacional de Resíduos Sólidos Industriais e ainda pela resolução CONAMA nº 05/1993, ressaltando o Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos-PGRS aprovado internamente no âmbito do aeroporto.

- Programa de Controle de Efluente Líquido:

Este programa tem como objetivo apresentar as alternativas de tratamento dos efluentes líquidos de origem sanitária gerados nas fases de instalação e operação do empreendimento, mitigando os impactos sobre a qualidade das águas e do solo da área de Influência Direta, como os efluentes gerados nas frentes de trabalho, garantindo o atendimento às normas estabelecidas, etc.

Os procedimentos de coleta, tratamento e descarte final dos efluentes deverão seguir as diretrizes da norma ABNT NBR nº 13 969/97, a DN COPAM nº 01/2008 e a Resolução do CONAMA nº 430/2011.

Para os efluentes sanitários gerados nas frentes de trabalho, foram utilizados sanitários químicos, com a previsão de 1 sanitário para cada grupo de 10 funcionários. No caso dos canteiros de obras, fixos, os lançamentos foram feitos na rede coletora de esgotos existente no aeroporto e direcionada para a Estação de Tratamento de Esgotos-ETE operada pela COPASA. Os estudos apresentam, detalhadamente, as 3 etapas operacionais da ETE: o tratamento preliminar, a lagoa facultativa e a lagoa de maturação. Ressalta-se que não é objeto de apresentação detalhada desta ETE, uma vez que o assunto já foi discutido na fase da Licença Prévia deste licenciamento, quando a COPASA atestou a capacidade desta ETE para o tratamento dos esgotos face à nova demanda a partir da expansão do Aeroporto.

Programa de Gestão da Drenagem Superficial:

Este programa visa disciplinar a drenagem das águas superficiais da área de ampliação do aeroporto, destacando a fase de obras, de forma a minimizar ou evitar impactos sobre a qualidade dos corpos hídricos e a erosão do solo. Dentre os objetivos específicos, destacam-se a adequação da condução e tratamento das águas drenadas nas fases de instalação e operação; minimização dos impactos quantitativos e qualitativos sobre os recursos hídricos naturais; minimização da perda do solo, desencadeado por prováveis processos erosivos; minimização das alterações da calha fluvial natural, a jusante dos sistemas de controle, como por exemplo, as bacias de contenção e por fim, a proteção do sistema de drenagem já existente no aeroporto.

É importante ressaltar, que o empreendedor realizou em 2012, um estudo aprofundado referente a modelagem hidrológica e a avaliação hidráulica do sistema de drenagem do aeroporto, objetivando avaliar o impacto das obras de ampliação e modernização do aeroporto sobre o sistema de drenagem atual, atestando a sua capacidade quanto ao transporte das novas vazões associadas ao escoamento superficial para áreas a jusante do aeroporto. Estes estudos concluíram pela viabilidade do projeto.

Os estudos apresentam ainda, o detalhamento de todo o sistema de drenagem do aeroporto, em especial as descidas S1 e S2 e as barragens B2 e B3, que já foram objeto de licenciamentos específicos nos anos noventa do século passado.

Está previsto o monitoramento do sistema provisório de drenagem, que terá um técnico auxiliar para percorrer todo o sistema de drenagem e área do empreendimento, a fim de identificar possíveis desconformidades e a adoção das soluções pertinentes.



Programa de Monitoramento Hídrico:

Este programa tem como objetivo fornecer dados necessários à verificação do atendimento aos padrões normativos de qualidade dos corpos hídricos receptores, em consonância à legislação. Dentre os corpos hídricos, destaca-se a situação da qualidade física, química e bacteriológica das águas drenadas do empreendimento para o córrego Capão Santana e o córrego do Fidalgo, a jusante das barragens B2 e B3, respectivamente, conforme a DN COPAM/CERH nº 01/2008 e a Resolução CONAMA nº 357/2005.

Os parâmetros físico-químicos e bacteriológico a serem analisados foram definidos em função dos potenciais impactos previstos nas águas superficiais, com a coleta de amostras trimestrais durante 1 ano Hidrológico, com os seguintes parâmetros: sólidos em suspensão totais, turbidez, óleos e graxas, PH e E.coli. Estas campanhas de amostragem serão realizadas em consonância às normas da ABNT: NBR nº 9897 e NBR 9898.

Programa de Controle das Emissões Atmosféricas:

Este programa objetiva o controle das fontes de emissões gasosas e de material particulado associadas às atividades do aeroporto, visando garantir a boa qualidade do ar em sua área de influência, por meio do controle e acompanhamento das emissões atmosféricas durante as obras de implantação e da operação do empreendimento propriamente dito.

Dentre as medidas de controle das emissões fugitivas de poeira e de gases de combustão destacam-se: a umidificação das vias de acesso não pavimentadas e das áreas de solo exposto; a definição do limite de velocidade dos veículos nas vias de acesso e permissão de circulação apenas dos veículos associados às obras; utilização de material granulado para cobertura das estradas de acesso principais e manutenção periódica dos veículos e equipamentos; a verificação do nível de emissões de fumaça e a manutenção das características originais do sistema de escapamento, que deverá atender à legislação cabível, que inclui as Resoluções do CONAMA Nº 272/2000, 226/1997 e 230/1997, e apresentação de Relatório de Emissões Veiculares dos Veículos Automotores do Ciclo Diesel, elaborado por meio do método da Escala Rinfgelmann Reduzida, em consonância à Norma 6016/1986 da ABNT. Está sendo realizado um Inventário das Emissões Atmosféricas do aeroporto e a atualização do Estudo de Dispersão Atmosférica, com base em dados primários das fontes de emissões fixas e móveis.

Programa de Controle e Monitoramento de Ruído Ambiental e Vibração:

Este programa tem como objetivo monitorar os níveis de pressão sonora e de vibração ambiental decorrentes das atividades de operação do empreendimento, para que se possa garantir o atendimento aos limites estabelecidos pela Lei Estadual nº 10 100/90 e prover o conforto acústico das populações envolvidas; o controle das fontes emissoras de ruído da obra nos limites pré-estabelecidos; a avaliação por meio de medição, os níveis de vibração ambiental do empreendimento, para prognosticar possíveis interferências nas áreas vizinhas do aeroporto; e demonstrar que embora ocorrerá o aumento dos movimentos de pouso e de decolagem, não se prevê o aumento do nível de ruído da fonte emissora, no caso, o aeroporto.

O controle do ruído aeronáutico previsto neste aeroporto está em consonância à Portaria nº 13/GM5 de janeiro de 1994, que estabelece restrições operacionais às aeronaves ruidosas. Com relação aos incômodos sonoros às comunidades do entorno, ressalta-se que a Agência Nacional de Aviação Civil/ANAC, instituiu, por meio do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil/RBAC 161, um rigoroso programa de gerenciamento e controle do ruído aeronáutico, a ser desenvolvido e cumprido pelo operador dos aeródromos.



O monitoramento dos níveis de ruído será feito mediante a medições semestrais nos 5 pontos pré-indicados, a saber: 3 pontos localizados no município de Confins e 2 no município de Pedro Leopoldo. Estes pontos foram definidos pelo Setor de Navegação Aérea da INFRAERO.

O monitoramento de vibração será realizado por meio de medições anuais, com início na fase de operação do aeroporto. Esta avaliação será realizada em dois locais dentro do aeroporto. Uma na área de influência da zona de toque da Cabeceira 16, a mais utilizada, fora da plataforma, por questões de segurança e a outra em área limítrofe do sítio aeroportuário.

Programa de Monitoramento e Resgate de Fauna:

O objetivo principal deste programa é evitar a ocorrência de colisões ou outros incidentes envolvendo animais e aeronaves no aeroporto, propondo medidas para eliminar, minimizar ou controlar a incidência destes. Dentre os objetivos específicos, destacam-se a caracterização da fauna no interior e entorno do aeroporto e a identificação e eliminação ou controle dos fatores responsáveis pela atração de animais na área de segurança aeroportuária, em consonância a Instrução Normativa-IN nº 72/2005 do IBAMA e de um PGRF pela RBAC 164/2014 da ANAC.

As atividades de monitoramento da fauna serão baseadas no Plano de Manejo de Fauna do Aeroporto, com a apresentação de relatórios mensais, contendo todas as ocorrências e ações adotadas no período, para a consolidação de um relatório anual.

Programa de Conservação de Solos:

Este programa tem como objetivo incorporar uma cobertura vegetal nas áreas desativadas do projeto de expansão do aeroporto, tais como os canteiros de obras, áreas de deposição de material excedente, o bota-espereira e dos taludes dos estacionamentos.

Dentre os objetivos específicos destacamos a recuperação de solo descompactado; o tratamento e prevenção de focos erosivos; introdução e manutenção de cobertura vegetal que proteja os solos; reintegração de áreas vegetadas em consonância ao projeto paisagístico; e a mitigação de impactos gerados decorrentes dos serviços de escavação e de terraplenagem, o mais breve possível.

Programa de Comunicação Social e de Educação Ambiental:

A justificativa principal para a implantação deste programa deve-se a própria necessidade de que se seja informado o que se está implantado na área patrimonial do aeroporto. Ressalta-se que este programa tem como objetivo criar e manter um canal direto entre os diversos públicos alvo e a equipe responsável pelo projeto.

Outros objetivos deste programa estão relacionados à: manutenção de um canal de comunicação com os gestores locais e as comunidades inseridas nos municípios de Confins e Lagoa Santa, a fim de comprometê-los com a sustentabilidade; divulgação de eventos envolvendo o poder público local e as comunidades; promover a educação ambiental junto aos trabalhadores; informar o público alvo a respeito do empreendimento em suas diversas fases, criar canais de interligação da equipe de meio ambiente da BH Airport e o público alvo, etc.

Especificamente para as ações de Educação Ambiental, foram previstas duas linhas de ações: a primeira relativa à Educação Ambiental, propriamente dita, e a segunda ao Monitoramento e a Avaliação, consistindo no processo de acompanhamento das atividades planejadas e a avaliação das ações educativas propostas.



Programa de Transporte e Trânsito:

O objetivo principal deste programa foi minimizar os transtornos no trânsito de veículos e de pedestres e interferências nas proximidades das obras, maximizando a segurança dos profissionais envolvidos nas obras de expansão do aeroporto. Dentre os objetivos específicos destaca-se a garantia dos deslocamentos das pessoas em um transporte coletivo de integrado de qualidade e rápido ao aeroporto, com segurança e eficiência.

Para a operacionalização deste programa foram desenvolvidas algumas ações específicas, tais como: o estímulo ao transporte coletivo; o controle e sinalização de tráfego durante a fase de obras e após a sua conclusão e as ações de orientação no trânsito.

Programa de Apoio aos municípios de Confins e de Lagoa Santa:

Este programa tem como objetivo principal acompanhar os impactos socioeconômicos previstos nos municípios por meio de atividades permanentes de monitoramento, antecipando as possíveis modificações a serem ocorridas pela implantação/operação do projeto, buscando minimizar os impactos negativos e potencializar os impactos positivos.

Dentre os principais objetivos específicos destacam-se: a qualificação da mão de obra local; o suporte à adequação habitacional e à infraestrutura municipal; suporte institucional para a captação de recursos; a qualificação da mão de obra local, etc.

6. Utilização e Intervenção em Recursos Hídricos

Quanto à utilização de recursos hídricos, o uso é feito pela Concessionária local, não havendo, desse modo, outorga vinculada a este processo.

7. Autorização para Intervenção Ambiental (AIA)

Os estudos de diagnóstico ambiental consideraram a área Diretamente Afetada (ADA) do empreendimento e as áreas de entorno. O empreendimento está inserido no bioma Mata Atlântica e Cerrado, trata-se, portanto, de um ecótono.

O local do empreendimento foi caracterizado como áreas antropizadas, ou seja, com intervenções antrópicas caracterizadas como “pastagem suja” compostas por gramíneas, ervas, arbustos e árvores isoladas.

A área total requerida para intervenção foi cerca de 8,31 ha, sendo divididos em três fitofisionomias: Floresta Estacional Semidecidual secundária nos estágios iniciais de regeneração, pasto sujo com presença de árvores isoladas (paisagismo) e áreas antropizadas.

O material lenhoso resultante desta intervenção, conforme o processo de LI, correspondeu a 16,61 m³. Ressalta-se que foi emitido o relatório final de supressão e protocolado na SUPRAM CM sob o nº R0029820/2016.

Dentre as espécies registradas na área do empreendimento constatou uma espécie, classificada como em Risco de Extinção: *Handroanthus cf serratifolius* (Ipê). Espécie imune ao corte pela lei



Estadual nº9743 de 1988. Ressalta-se que o empreendedor apresentou sob o protocolo de nº R0184051/2016 a comprovação do plantio dos Ipês.

8. Reserva Legal

O empreendedor apresentou o recibo de inscrição do imóvel rural no CAR, sendo a área total declarada em ha correspondente a 1.511,6371, sendo a área de Reserva Legal não inferior a 20%, correspondente a 309,6404 ha.

9. Compensações

O empreendimento foi passível da incidência de compensação ambiental, tendo sido protocolado o IEF, a solicitação de abertura do processo em atendimento a condicionante da Licença Prévia- LP, cuja análise encontra-se sob a responsabilidade daquele Instituto.

Sobre o cumprimento das condicionantes da Licença de Instalação:

ITEM	DESCRIÇÃO	STATUS
01	Apresentar relatório semestral relativo às obras e a implementação das medidas mitigadoras e de controle ambiental propostas, em consonância aos programas e ações ambientais apresentadas no PCA.	Em andamento
02	Apresentar projeto paisagístico para a área dos estacionamentos e acessos viários do TPS 2, com a utilização de espécies nativas, incluindo plantio de mudas adultas de ipês Brancos (obrigatoriamente).	Cumprida
03	Apresentar à Supram CM projeto de treinamento do pessoal habilitado para a prevenção e resposta a acidentes quanto ao derramamento de combustíveis, visando evitar ou minimizar o impacto ao solo, às águas subterrâneas e superficiais.	Cumprida
04	Apresentar relatório de automonitoramento de efluentes líquidos, resíduos sólidos, drenagem pluvial e caixa separadora de água e óleo	Em andamento
05	Apresentar cópia do AVCB	Em andamento

Com relação ao cumprimento das condicionantes descritas, esclarecemos o seguinte:

Condicionante 1:

“Em andamento”:

Por se tratar de condicionante ou programas ambientais que ainda estão sendo executados. **Ressalta-se que até o presente momento os cronogramas estão sendo rigorosamente**



cumpridos. O relatório de cumprimento desta condicionante apresenta o status de todos os programas do PCA.

Condicionante 2:

“Cumprida”:

Comprovação por meio do ofício BHA-DAF-0090/2015, sob o protocolo R0184051/2016 de 28-4-2016.

Condicionante 3:

“Cumprida”:

Comprovação por meio do ofício BHA-DAF-0156/2016, sob o protocolo R529625/2015 em 29-12-2015.

Condicionante 4:

“Em andamento”:

A exemplo da condicionante 1, por se tratar de condicionante ou programas ambientais que ainda estão sendo executados. **Ressalta-se que até o presente momento os cronogramas estão sendo rigorosamente cumpridos.** O relatório de cumprimento desta condicionante apresenta o status de todos os programas do PCA.

Condicionante 5:

“Em andamento”:

De acordo com informações prestadas pela BH Airport, a Empresa aguarda a emissão do AVCB por parte do Corpo de Bombeiros, cuja vistoria no TPS 2 já foi realizada.

Sendo o exposto, a equipe técnica da Supram CM considera atendidas as 4 primeiras condicionantes estabelecidas por esta URC, quando da concessão da LI. A quinta condicionante, relativa ao AVCB, só será considerada satisfatória quando da apresentação do mesmo.

Da mesma forma, consideramos atendidas as questões relativas as anuências das Unidades de Conservação em nível federal (ICMBio) e estadual (IEF), bem como as manifestações do IPHAN e do IEPHA, este último, expedida quando da fase de Revalidação da Licença de Operação Corretiva/LOC do aeroporto.

Em 16-11-2016, a BH Airport protocolou na Supram CM, sob nº R0340458/2016, o Relatório de Conclusão das Obras do TPS 2, e esclarecimentos relativos ao AVCB, em atendimento ao Auto de Fiscalização nº 75296/2016, de 26-10-2016.

10. Controle Processual

O presente processo administrativo visa analisar pedido de Licença de Operação por parte da Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A (cod. E-01-09-0), classificado como de



classe 6 na DN nº 74/04 do COPAM, para sua atividade de aeroporto (Terminal de Passageiros 2), com capacidade anual de movimentação de 11.304.284 de passageiros.

O processo está instruído com a documentação exigível pela legislação pertinente, estando apto assim a ser analisado. Foram protocolados todos os documentos exigidos no Formulário de Orientação Básica – FOB (fl 03). O requerimento de licença encontra-se na folha 06. O Formulário de Caracterização do Empreendimento (fls. 01-02) fora corretamente preenchido e assinado pelo procurador da empresa com procuração na folha 05.

As declarações das Prefeituras de Lagoa Santa e Confins de que o empreendimento está em conformidade com as normas de direito urbanístico encontram-se nas folhas 09 e 10.

Como exigido na resolução nº 273/2000 do CONAMA, foi solicitado ao empreendedor o Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros. O empreendedor apresentou o projeto ao CBMMG, que foi aprovado por aquele órgão de acordo com o REDS 20163-023769665-001. Haja vista a necessidade de apresentação do certificado do AVCB, e levando em consideração que há no processo provas suficientes de que o certificado está em eminência de expedição, o empreendedor deverá apresentar o referido certificado do AVCB até a data da reunião da URC, sob pena de retirada do processo de pauta.

Não haverá necessidade de intervenção em recurso hídrico. A água utilizada no empreendimento será fornecida pela COPASA.

Verifica-se que foi dada a devida publicidade ao pedido de licenciamento nos termos da resolução CONAMA nº 06 de 1986 e DN COPAM nº 13/95 através da publicação em jornal de grande circulação (fl. 25) e no Diário Oficial (fl. 29)

A resolução SEMAD nº 412, prevê em seu art. 11 que *“Não ocorrerá a formalização do processo de AAF ou de licenciamento ambiental, bem como dos processos de autorizações de uso de recursos hídricos e intervenções em recursos florestais, nas seguintes hipóteses, configuradas isoladamente ou em conjunto”*. Desta sorte fora emitida Certidão Negativa de Débito Ambiental nº 1306591/2016 que atesta que o empreendedor não possui qualquer débito decorrente de aplicação de multas por infringência à legislação ambiental, emitida em 16/11/2016.

O empreendedor apresentou inscrição no Cadastro Técnico Federal de atividades potencialmente poluidoras, conforme fl. 15. Também fora apresentada inscrição no CAR conforme fls. 02-03 demonstrando a preservação da área de reserva legal.

Foi juntado aos autos o Ofício do IPHAN (nº 1483/2011) que atesta que o empreendedor *“apresenta de forma satisfatória as considerações e atividades realizadas pelo arqueólogo nas áreas impactadas pelo desenvolvimento da primeira e segunda etapa de implantação do aeroporto atestando que nestas áreas, atualmente, não existe potencial para realização de pesquisas arqueológicas”*.

No que tange a manifestação do IEPHA, o empreendedor fora notificado a apresentar a manifestação daquele órgão. O empreendedor apresentou á SUPRAM Relatório Técnico de Consolidação das Informações Relacionadas aos Estudos de Patrimônio Material e Imaterial no âmbito do processo de licenciamento, que fora julgado satisfatório pelo gestor no processo que afirmou que *“não foi identificada nenhuma interferência decorrente da construção do Terminal de Passageiros 2-TPS 2 e dos seus anexos: estacionamento e sistema viário. Tendo em vista que o local onde foi construído este empreendimento, trata-se de área antropizada, localizada na área operacional do aeroporto e que já se encontrava preparada fisicamente (terraplenada) para esta expansão desde do início dos anos oitentas do século passado”*. Em decorrência disto, o



Subsecretário de Regularização Ambiental, através do MEMO.SURAM.SEMAD.SISEMA.N.998/16 concluiu que deveria ser dada “continuidade dos tramites regulares do processo de licenciamento ambiental”, que se traduz no encaminhamento do processo para julgamento na URC do COPAM, sem o pedido de manifestação ao órgão, nem condicionante neste mesmo sentido, como explanado no e-mail a nós enviado pela Superintendência de Regularização Ambiental.

Os custos indenizatórios de análise do licenciamento ambiental foram devidamente quitados, bem como os emolumentos, cujos comprovantes de recolhimento estão acostados aos autos.

Na forma da lei ambiental devem ser adotadas pelo empreendedor as medidas mitigadoras e as condicionantes sugeridas pela SUPRAM.

11. Conclusão

Com base na análise dos estudos ambientais apresentados pela Empresa, sobretudo, os Relatórios de Cumprimento das Condicionantes, incluindo o detalhamento dos programas ambientais propostos na fase de LP e implementados na fase de LI, no que tange, especialmente, aos impactos identificados, bem como o constatado durante as vistorias realizadas, e considerando ainda, que o aeroporto, como um todo, está dimensionado para atender a esta expansão, realizada em consonância ao aprovado nas fases anteriores deste licenciamento, ou seja, as Licença Prévia e de Instalação, a equipe interdisciplinar da Supram CM **sugere o deferimento** desta solicitação de **Licença de Operação, pelo prazo de 6 (seis) anos** para o Terminal de Passageiros 2 - TPS 2, Estacionamentos e o Sistema Viário Interno, de **BH Airport**, no âmbito do licenciamento do Aeroporto Internacional Belo Horizonte (Aeroporto de Confins), vinculada ao cumprimento da condicionante apresentadas no Anexo I, deste Parecer Único.

As orientações descritas em estudos, e as recomendações técnicas e jurídicas descritas neste parecer, por intermédio da condicionante apresentada, em Anexo, devem ser apreciadas pela Unidade Regional Colegiada do Copam/URC Rio das Velhas.

Oportuno advertir ao empreendedor, que o descumprimento das condicionantes previstas ao final deste Parecer Único (Anexo I) e qualquer alteração, modificação e ampliação sem a devida e prévia comunicação a Supram CM, tornam o empreendimento em questão passível de autuação.

Cabe esclarecer que a Supram CM, não possui responsabilidade técnica e jurídica sobre os estudos ambientais apresentados nesta licença, sendo a elaboração, instalação e operação, assim como a comprovação quanto a eficiência destes de inteira responsabilidade da(s) empresa(s) responsável(is) e/ou seu(s) responsável(is) técnico(s).

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

12. Anexo

Condicionante para a concessão da Licença de Operação (LO) para o Terminal de Passageiros 2-TPS 2, Estacionamentos e Sistema Viário Interno solicitada pela BH Airport.



ANEXO I

Processo Administrativo COPAM Nº 32370/2014/010/2016		Classe: 6
Empreendedor: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S/A-BH Airport		
Empreendimento:		
Aeroporto Internacional de Belo Horizonte-BH Airport- CNPJ-19 674 909/0001-53		
Atividade Principal: Aeroportos (E-01-09-0)		Municípios: Confins e Lagoa Santa
Referência: Licença de Operação		Validade: 6 (seis) anos
ITEM	DESCRIÇÃO	PRAZO
1	Apresentação de relatórios semestrais de controle ambiental relativos a operação do TPS 2, considerando os programas de monitoramento que integram o PCA	Durante a validade da LO

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