



PARECER ÚNICO Nº 110/2015 – PROTOCOLO 0907201/2015

INDEXADO AO PROCESSO: Licenciamento Ambiental	PA COPAM: 32370/2014/009/2015	SITUAÇÃO: Sugestão pelo Deferimento
FASE DO LICENCIAMENTO: Licença de Instalação		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, Estacionamentos e Sistema Viário Interno do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins)	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 76950/2015			DATA: 5-8-2015

EQUIPE INTERDISCIPLINAR	MATRÍCULA	ASSINATURA
Geraldo da Fonseca Cândido Fº - Analista Ambiental - Gestor	1 043 791-1	
Daniele Ladeira Gomes Ferreira	81 754-6	
Michele Alcici Sarsur Drager	1 197 267-6	
Rafael Cordeiro de Lima Mori	1 132 464-7	
De acordo: Máira Mariz Carvalho Diretor Regional de Apoio Técnico	1.364 287-1.	
De acordo: Rafael Cordeiro de Lima Mori Diretor de Controle Processual	1.132 464-7	



1. Introdução

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

No início do segundo semestre de 2014, o Aeroporto internacional Tancredo Neves-AITN (Aeroporto de Confins), foi concessionado pela iniciativa privada, por intermédio da Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins/**BH Airport**, passando a ser chamado de Aeroporto Internacional de Belo Horizonte. Em vista disto foi feita uma nova titularidade do empreendimento, com a alteração do CNPJ.

Em 12-5-2015, a BH Airport protocolou na Supram CM, a solicitação da Licença de Instalação-LI, para o referido empreendimento apresentando, dentre outros documentos, o Plano de Controle Ambiental-PCA- Os relatórios relativos ao cumprimento das condicionantes foram apresentados esta Superintendência, dentro do prazo determinado pela URC Rio das Velhas, em consonância ao aprovado quando da concessão da Licença Prévia-LP em julho de 2012. O processo relativo à supressão da vegetação só foi protocolado nesta Superintendência em 3-8-2015.

Em 5-8-2015, foi realizada vistoria na área do empreendimento, quando foi lavrado o Auto de Fiscalização nº 76949/2015.

Face ao exposto, este Parecer Único tem como objetivo subsidiar a solicitação de Licença de Instalação -LI, feita pela BH Airport, para o empreendimento denominado “**Terminal de Passageiros 2”- (TPS 2), estacionamentos e sistema viário interno** do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte.

2. Discussão

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

Com base nos estudos/projetos apresentados pela INFRAERO e posteriormente pela BH Airport, consonantes às licenças já concedidas no âmbito deste aeroporto, a partir de 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 mais investimentos para os setores econômicos relacionados ao transporte aeroviário em Minas Gerais. E é neste contexto, que o licenciamento das obras de construção do Terminal de Passageiros 2 (TPS 2), dos estacionamentos e do sistema viário do Aeroporto de Confins se enquadra.

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



De acordo com os estudos apresentados, a concepção geral do TPS 2 foi fundamentada em planejamento prévio e em extensos levantamentos realizados pelo empreendedor, dentre os quais, o diagnóstico de operação das estruturas existentes no sítio aeroportuário de Confins, os estudos de simulação sobre a capacidade de expansão do Aeroporto, e a compatibilidade desta expansão com o panorama geral.

As instalações propostas para o TPS 2 estão localizadas numa área de aproximadamente 26 000,00 m², cuja área construída será de 47 207,60 m², contígua ao TPS 1 do Aeroporto, totalizando, os dois terminais 105 000,00 m². Ressalta-se que o local proposto para a implantação do TPS 2, trata-se de área plana, totalmente antropizada, sem vegetação nativa, com apenas exemplares de vegetação herbácea, predominantemente exótica.

O projeto apresentado prevê um bloco de edifício com 4 pavimentos, conectados ao TPS 1, cuja concepção permitirá ao máximo de flexibilidade, no caso de futuras expansões. Neste contexto, a área do terminal deverá prover todos os espaços operacionais necessários e ainda prever algumas áreas para escritórios e funções administrativas.

Todas as instalações internas estarão 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, serão 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 apresentam 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, com previsão de ampliação do reservatório existente, denominado Reservatório Apoiado-RA, que já promove a reserva primária de todo o sistema de abastecimento, cujo dimensionamento está de acordo com as necessidades do conjunto de equipamentos de todo o aeroporto, contemplando, dentre outros, o TPS 1, o TPS 2 e o TPS 3.

Com relação a utilização de água não potável, porém tratada, o projeto do TPS 2 prevê o um sistema de reuso de águas de chuvas e de águas cinzas.

O projeto de reuso de águas de chuvas consiste em conduzi-las desde a cobertura, por intermédio de calhas, até um reservatório de água não potável a ser construído no subsolo do terminal. Estas águas passarão por um filtro de sólidos, posteriormente tratadas, por meio da desinfecção, cloração e correção do PH.

O sistema de reuso de águas cinzas prevê a coleta de águas provenientes de lavatórios, pias, chuveiros, tanques e torneiras. Esta 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 existirá 3 redes separadas de saneamento: a rede 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, já em operação, para atender a nova demanda do aeroporto em função destas expansões citadas, ressaltando ainda, que após a concessão do aeroporto, fez-se um novo planejamento para o sistema elétrico do aeroporto, 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.

De acordo com o PCA apresentado, 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 será garantida, por meio de trajetos seguros e cômodos, que incluem as rotas de fugas de incêndios. As rotas de fuga de incêndios serão 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 acústico.

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 o ano, cálculo original para 2015 e 22 milhões de passageiros;
- 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, em cada compartimento deste terminal foram projetadas áreas específicas de cunho operacional, comercial, administrativo, de apoio e governamental, apresentadas nos estudos ambientais (páginas 060 a 068 do processo).

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 integrará à paisagem existente, sem a necessidade de terraplenagem, ou seja, com a utilização da forma do terreno atual. A sua fachada de vidro permitirá a entrada de luz natural, possibilitando a visualização de áreas ajardinadas em seu entorno.



Está prevista a execução de projeto paisagístico, nas áreas externas do TPS 2, tais como os jardins da fachada e os canteiros de acesso, que terão ampliações, visando a melhoria da segurança dos pedestres.

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

- 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, as obras do TPS 2, os estacionamentos e o sistema viário, já sofreram intervenções, necessitando apenas de conformação de terrenos em área já terraplenada, a limpeza dos terrenos, como a remoção de braquiária e gramados, a implantação do sistema de drenagem, a execução das fundações e das edificações, a pavimentação dos estacionamentos e 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, será originado na própria área prevista para o terminal. Da mesma forma, o material de corte será também destinado para a área onde serão construídas as edificações previstas do TPS 2. O excedente do terroso será depositado em um bota espera, próximo às áreas dos estacionamentos, cuja destinação final será para um aterro de construção civil ou para um aterro sanitário, para o recobrimento de leiras, desde que regularizados ambientalmente.

Ainda de acordo com os estudos ambientais, estima-se a contratação de aproximadamente 800 funcionários para a implantação do empreendimento, priorizando trabalhadores locais. O transporte será de responsabilidade das empreiteiras contratadas, em consonância aos critérios de segurança do trabalho.

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

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

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



Com relação aos insumos necessários à implantação do TPS 2, estes serão 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, está prevista para o uso industrial, água adquirida de fornecedor comercial credenciado, com volume diário estimado de 200000 m³ e a para o consumo humano, a água será engarrafada, de fornecedor também comercial.

Para o abastecimento de combustível dos veículos pesados prevê-se a utilização de comboios (veículos tanque) que realizarão o atendimento dos veículos nas diferentes frentes de obras.

Também de acordo com os estudos apresentados, os sistemas de controle que serão implantados para minimizar os impactos da fase de instalação, ou seja, a implantação do TPS 2, serão o controle de efluentes, de resíduos, de emissões atmosféricas e da terraplenagem, descritos no Programa de Gestão Ambiental das Obras.

Os Canteiros de Obras previstos para o 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 existe 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 será adequado de acordo com as necessidades das obras.

O Canteiro 1 compreenderá o local para a mobilização de equipamentos de terraplenagem, guindastes, caminhões e betoneiras nas áreas das empreiteiras. Também destinado para atendimento à área administrativa e de apoio às obras e operadores.

Os equipamentos/estruturas que irão compor o Canteiro 1 são as 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;
- depósito intermediário de resíduo.

Neste Canteiro de obras estão previstas 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 da necessidade de atendimento às frentes de serviços poderão ser mobilizados canteiros avançados móveis (containeres), instalados dentro de áreas delimitadas para as obras.



As estruturas que irão compor os canteiros avançados são 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 prevê-se a execução as seguintes atividades:

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

Informamos que de acordo com os estudos ambientais apresentados, este dois canteiros serão desmobilizados e reabilitadas as áreas ao final das obras.

Avaliação de Impactos Ambientais

Inicialmente gostaríamos de esclarecer que o texto a seguir, relativo à avaliação dos impactos ambientais, é 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 de Confins.

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

O principal impacto identificado para a fase de planejamento do empreendimento, aquela que compreendeu o período em que foram realizados estudos, discussões, análises e negociações que viabilizaram a sua implantação, está relacionado à obtenção de recursos 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 aluguéis.



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

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

No caso dos impactos identificados em função dos serviços de "terraplenagem e escavações", destacam-se aqueles associados 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", destacam-se aqueles relacionados a melhoria da ambiência e a alteração da paisagem.

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

Com relação à 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.

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

"Dentre os principais programas apresentados destacam-se, o "Plano de Comunicação Social", o "Programa de Gestão Ambiental das Obras", o "Programa de Monitoramento dos Recursos Hídricos", o "Programa de Gestão e Monitoramento de Efluentes Líquidos Industriais", o "Programa de Gestão de Resíduos Sólidos", o "Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar, o "Programa de Monitoramento de Controle de Ruídos", o "Programa de Monitoramento da Vibração", o "Programa de Apoio aos Municípios de Confins e de Lagoa Santa", e o "Programa de Transportes e Trânsito".

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

Os estudos apresentam também, uma proposta de Compensação Ambiental, em função da localização do empreendimento, inserido em uma das províncias cársticas mais importantes do país, em função do patrimônio arqueológico, espeleológico e paleontológico, sugerindo a destinação de



parte dos recursos, para serem aplicados no Centro de Arqueologia Annette Laming 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.

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

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

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

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

Os esgotos sanitários gerados no empreendimento são encaminhados para tratamento na ETE do AITN, de responsabilidade da COPASA. Esta companhia informa por meio da Comunicação Externa 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 concluem 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 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, bem como a avaliação da eficiência do sistema por meio dos planos de monitoramento.

A coleta, armazenamento, transporte e tratamento dos resíduos sólidos gerados no AITN são executados pela INFRAERO por meio de empresas terceirizadas, sendo norteados pelo Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS. Dessa forma, a coleta e acondicionamento são realizados pela empresa 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. Para 2015, estimou-se no aeroporto a produção de resíduos não recicláveis a serem encaminhados ao aterro sanitário em cerca de 300 toneladas/mês. Toda a infraestrutura necessária para operacionalização da nova demanda (abrigos, novos equipamentos, etc.) será incorporada ao sistema de gestão de resíduos existente.

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

Sobre a Audiência Pública

Em 20 de junho de 2012, nas dependências do Aeroporto de Confins, foi realizada Audiência Pública referente ao empreendimento em discussão, 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 em questão, seus impactos junto às comunidades e as medidas que serão implementadas, visando uma convivência sustentável. O solicitante da Audiência Pública para este empreendimento foi a própria Superintendência Regional de Regularização Ambiental Central Metropolitana -Supram CM.

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 do licenciamento em questão e em outros licenciamentos ocorridos no âmbito do aeroporto, como por exemplo, as licenças concedidas para o Sistema de Drenagem ainda nos anos noventa, a Licença de Operação Corretiva, para o empreendimento ocorrido em 2006 e revalidado em 2011, o licenciamento do prolongamento da pista e da construção de pátios de manobras, em 2011, além da licença concedida para o Distrito Industrial no sítio aeroportuário.

Cabe ressaltar, que muitos dos questionamentos feitos durante a Audiência Pública estão relacionados a fatores/impactos existentes na sub-bacia hidrográfica onde se localiza o município de Confins. Entretanto, a área onde estão previstas as obras de ampliação do aeroporto está inserida em outra sub-bacia, a do córrego do Jaque, afluente do rio das Velhas, no município de Lagoa Santa. Dessa forma, percebe-se que não haverá nova contribuição para o sistema de drenagem daquele município.



A seguir são apresentadas as sínteses dos Programas e ações ambientais propostas no Plano de Controle Ambiental-PCA. Informamos que seus cronogramas terão início 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 refere-se às atividades previstas durante as obras de construção do TPS 2, os seus estacionamentos e o sistema viário, dentre as quais destacam-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 previstas para a implementação deste programa, destacam-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 apresentam 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 deverão seguir as orientações expressas nos programas do PCA. No caso específico do Canteiro de Obras, destacam-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 concluam 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 apresentam 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, serão utilizados sanitários químicos, com a previsão de 1 sanitário para cada grupo de 10 funcionários. No caso dos Canteiros de Obras, fixos, os lançamentos serão 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 noventas do século passado.

Está previsto o monitoramento do sistema provisório de drenagem será previsto 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; 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 do 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.

Será 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-espera 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, preveem-se 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 é 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 serão 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.

Utilização e Intervenção em Recursos Hídricos

Regularizada.

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 inserida no bioma Mata Atlântica e Cerrado, trata-se de um ecótono.

O local do empreendimento é 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 corresponde a 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 corresponde a 16,61 m³.

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 solicitou a supressão dos dois indivíduos existentes na área de intervenção, no entanto, existe a possibilidade de não ser necessária a supressão dos mesmos, porem, a autorização prevê a supressão dos dois indivíduos.

Reserva Legal

Regularizada.

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 Prévia:

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



- condicionante nº 1

Foi apresentado relatório técnico contendo iniciativas da Empresa referentes ao aproveitamento de águas pluviais no aeroporto (instalações sanitárias, irrigação de áreas verdes, etc). Este relatório avaliou a qualidade das águas pluviais do aeroporto, com base de unidades de coleta e armazenamento em alguns canais do sistema de drenagem do aeroporto e também para a coleta da água pluvial escoada no telhado do lavador do setor de manutenção do aeroporto.

A qualidade da água foi monitorada durante um período hidrológico, cujas amostras foram avaliadas por meio dos seguintes parâmetros: E.coli, DQO, Dureza, Alcalinidade, Btex, SD, SS, SSed, Óleos e Graxas, Al, As, Ba, Cd, Cu, Cr, Sn, Fe, Mg, Mn, Ag, Ni, Hg, Se e Zn.

Este relatório apresenta uma caracterização de todo o sistema de drenagem existente no aeroporto, e a possibilidade de aproveitamento das águas, por meio do seu reuso. Este documento informa que a Empresa já estaria implantando sistemas de reaproveitamento e o reuso das águas pluviais na reforma e na ampliação do TPS 1, com a previsão de adoção de medidas semelhantes para as próximas construções, o que inclui o TPS 2, sobretudo, em relação à captação direta da água dos telhados e das coberturas do aeroporto.

- condicionante nº 2

Foi protocolada no IEF, em 6-9-2012, a manifestação da INFRAERO com relação à abertura de processo de compensação ambiental nos termos da Portaria nº 55, de 23-4-2012, daquele Instituto, cuja análise encontra-se ainda naquele Instituto. Em 3-6-2015, a BH Airport protocolou na Supram CM, cópia do ofício BHA-DAF-0061-15, endereçado ao IEF, relativo ao estágio do cumprimento desta compensação ambiental, junto a aquele Instituto;

- condicionante nº 3

Já foram realizadas duas reuniões envolvendo o Governo de Estado, a COPASA e a INFRAERO objetivando a solução para a implantação do sistema de coleta e tratamento de esgotos da sede de Confins. Em 3-6-2015, a BH Airport protocolou na Supram CM, ofício BHA DAF -0055/2015, relativo ao acompanhamento desta condicionante. Na oportunidade são apresentadas as cópias das atas relacionadas ao plano de ação desta condicionante da Lei Municipal de Confins, de 20-2-2014, que institui o Plano Municipal de Saneamento Básico destinado à execução dos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário na sede do município.

Por intermédio do ofício BHA-DAF-0116/2015, a BH Airport apresenta cópia do contrato de programa assinado, firmado entre o Estado de Minas Gerais, o município de Confins e a COPASA, relativo ao abastecimento d'água, coleta e tratamento de esgotos na sede do município de Confins;

- condicionantes nº 4 e nº 5

Foi apresentado um estudo referente à modelagem hidrológica e avaliação hidráulica do sistema de drenagem existente no aeroporto, objetivando avaliar o impacto das obras de ampliação e modernização do aeroporto sobre o sistema atual, atestar sua capacidade quanto ao transporte das vazões futuras associadas ao escoamento superficial e corroborar conclusões de estudos prévios no âmbito do aporte de água proveniente do aeroporto às cidades localizadas a jusante do sítio aeroportuário, sendo estes estudos compilados e apresentados no mesmo documento.

O Relatório de Modelagem propriamente dito, bem como as plantas e os estudos hidráulicos realizados, concluem que os sistemas implantados suportam, de forma eficiente, as vazões geradas



nos eventos de chuva. Contudo, os pontos de descarte de águas pluviais enumerados por D17 e D18 apresentam processos erosivos avançados e que necessitam serem corrigidos, inclusive visando a manutenção da própria eficiência dos sistemas de drenagem. Além dessas erosões, observou-se desgaste em um dos taludes do reservatório C1, o que pode estar comprometendo o seu funcionamento e também a degradação das estruturas de dissipação de energia implantadas nos descartes do sistema de drenagem pluvial. Sendo assim, como condicionante deste Parecer Único, solicita-se a recuperação dos pontos de erosão, inclusive do talude do barramento, e também a recuperação das estruturas de dissipação de energia.

- condicionante nº 6

Trata-se de condicionante relativa a pressão sonora na área do aeroporto, determinada pela URC Rio das Velhas, em atendimento à solicitação de representante da comunidade.

Visando o atendimento a esta condicionante foi iniciada ação visando à elaboração de um Plano de Monitoramento de Ruídos, contemplando as comunidades próximas ao aeroporto, inclusive em Pedro Leopoldo. O PCA apresenta um programa específico sobre o assunto, intitulado: Programa de Controle e Monitoramento de Ruído Ambiental e Vibração.

3 Controle Processual

Trata-se de Parecer Único com objetivo de analisar requerimento de Licença de Instalação (LI), feito pela BH Airport, para o empreendimento denominado "*Terminal de Passageiros 2*"- (TPS 2), Estacionamentos e Sistema Viário Interno do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, localizado nos municípios de Confins e de Lagoa Santa.

O empreendimento está classificado como classe 6 e executará a atividade prevista no código E-01-09-0, prevista na Deliberação Normativa COPAM n.º74/2004, sendo esta descrita como "*Aeroportos*".

O processo encontra-se formalizado e instruído com a documentação exigida no Formulário de Orientações Básicas, destacando-se o Relatório de Cumprimento de Condicionantes apresentado pela empresa, a Autorização n.º 023/2012 emitida pela APA Carste de Lagoa Santa (processo LP) e, sobretudo, o Plano de Controle Ambiental-PCA.

Verifica-se que foi dada a devida publicidade ao pedido de Licença de Instalação nos termos da resolução CONAMA nº 6/1986 e DN COPAM nº 13/95 por meio da publicação em jornal de grande circulação (fl. 636 e 639) e no Diário Oficial (fl. 638).

O empreendedor apresentou a inscrição no Cadastro Técnico Federal de atividades potencialmente poluidoras (Certificado de Regularidade), emitido pelo IBAMA 2-7-2015.

Fora emitida Certidão Negativa de Débito Ambiental n.º 0448476/2015 que atesta que o empreendedor não possui qualquer débito decorrente de aplicação de multas por infringência à legislação ambiental.



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

Em 5 de agosto de 2015 foi realizada vistoria na área do empreendimento, quando foi lavrado o Auto de Fiscalização 76950/2015.

Conforme consta neste Parecer Único, o cumprimento das condicionantes determinadas na Licença Prévia (LP) 139/2012 foi julgado satisfatório pela equipe técnica, destacando-se que o requerimento de LI foi solicitado em tempo, tendo em vista a validade da LP até 9 de julho de 2016.

Quanto à utilização de recursos hídricos, o empreendedor informa que seu uso é feito exclusivamente pela Concessionária Local, não havendo, desse modo, outorga vinculada a este processo.

A análise técnica concluiu pela concessão da licença, estabelecendo as condicionantes a serem observadas pelo empreendedor no Anexo I.

Diante do exposto opinamos pela concessão da licença, nos termos do parecer, ressaltando que o prazo de validade deverá ser de 6 (seis) anos.

Ressalta-se que a Licença Ambiental em apreço não dispensa nem substitui a obtenção, pelo requerente, de outras licenças legalmente exigíveis, devendo tal observação constar no certificado de licenciamento ambiental a ser emitido.

Em caso de descumprimento das condicionantes e/ou qualquer alteração, modificação, ampliação realizada sem comunicar ao órgão licenciador, torna o empreendimento passível de autuação.

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



4. Conclusão

Com base na análise dos estudos ambientais apresentados pela Empresa, sobretudo, o Plano de Controle Ambiental-PCA, que apresenta o detalhamento dos programas ambientais propostos na fase de LP, no que tange, especialmente, aos impactos identificados, na análise dos relatórios de cumprimento das condicionantes da fase anterior, bem como o constatado durante as vistorias realizadas, e considerando ainda, que o aeroporto, como um todo, está dimensionado para atender a esta expansão, em consonância ao aprovado na fase anterior deste licenciamento, ou seja, da Licença Prévia,

a equipe interdisciplinar da Supram CM **sugere o deferimento** desta solicitação de **Licença de Instalação-LI** para o Terminal de Passageiros 2-TPS 2, Estacionamentos e o Sistema Viário Interno, formalizada pela **BH Airport**, no âmbito do licenciamento do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins), vinculada ao cumprimento das condicionantes 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.

1. Anexo

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



ANEXO I

Processo Administrativo COPAM Nº 32370/2014/009/2015		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 Instalação-LI		Validade: 6 (seis) anos
ITEM	DESCRIÇÃO	PRAZO
1	Apresentar relatório semestral relativo às obras e a implementação das medidas mitigadoras e de controle ambiental propostas, em consonância aos programas e ações ambientais apresentados no PCA;	Durante a validade da LI
2	Apresentar projeto paisagístico para a área dos estacionamentos e dos acessos viários do TPS 2, com a utilização de espécies nativas, incluindo o plantio de mudas adultas de Ipês Brancos (obrigatoriamente).	6 (seis) meses após a concessão da LI

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



ANEXO II - AGENDA VERDE

1. IDENTIFICAÇÃO DO PROCESSO			
Tipo de Requerimento de Intervenção Ambiental	Número do Processo	Data da Formalização	Unidade do SISEMA Responsável processo
1.1 Integrado a processo de Licenciamento Ambiental			SUPRAM CM
1.2 Integrado a processo de APEF	5332/2015	3-8-2015	SUPRAM CM
1.3 Não integrado a processo de Lic. Ambiental ou AAF			
2. IDENTIFICAÇÃO DO RESPONSÁVEL PELA INTERVENÇÃO AMBIENTAL			
2.1 Nome: BH Airport	2.2 CPF/CNPJ: 19.674.909/0001-53		
2.3 Endereço: Rod MG-10, Km 09, s/nº	2.4 Bairro: Predio da Administração		
2.5 Município: Confins	2.6 UF: MG	2.7 CEP: 33.500-900	
2.8 Telefone(s): (31) 3689-6823 / 6846	2.9 e-mail: douglas.gameiro@bh-airport.com.br		
3. IDENTIFICAÇÃO DO PROPRIETÁRIO DO IMÓVEL			
3.1 Nome: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.- BH Airport	3.2 CPF/CNPJ:		
3.3 Endereço: Rodovia MG – 10, km 09, s/nº	3.4 Bairro: Aeroporto de Confins		
3.5 Município: Confins	3.6 UF: MG	3.7 CEP: 33.500-900	
3.8 Telefone(s): (31) 3689-6823	3.9 e-mail: douglas.gameiro@bh-airport.com.br		
4. IDENTIFICAÇÃO E LOCALIZAÇÃO DO IMÓVEL			
4.1 Denominação: Aeroporto Internacional de Belo Horizonte	4.2 Área total (ha): 1.501		
4.3 Município/Distrito: Confins	4.4 INCRA (CCIR):		
4.5 Matrícula no Cartório Registro de Imóveis: Livro: Folha: Comarca:			
4.6 Nº. registro da Posse no Cartório de Notas: Livro: Folha: Comarca:			
4.7 Coordenada Plana (UTM)	X(6): 608546	Datum: SAD69	
	Y(7): 7829016	Fuso: 23K	
5. CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL DO IMÓVEL			
5.1 Bacia hidrográfica: Rio São Francisco			
5.2 Sub-bacia ou microbacia hidrográfica:			
5.3 Bioma/ Transição entre biomas onde está inserido o imóvel			Área (ha)
	5.8.1 Caatinga		
	5.8.2 Cerrado		
	5.8.3 Mata Atlântica		
	5.8.4 Ecótono: Cerrado e Mata Atlântica	1.501	
	5.8.5 Total	1.501	
5.4 Uso do solo do imóvel			Área (ha)
5.4.1 Área com cobertura vegetal nativa	5.9.1.1 Sem exploração econômica		
	5.9.1.2 Com exploração sustentável através de Manejo		
5.4.2 Área com uso alternativo	5.9.2.1 Agricultura		
	5.9.2.2 Pecuária		
	5.9.2.3 Silvicultura Eucalipto		
	5.9.2.4 Silvicultura Pinus		
	5.9.2.5 Silvicultura Outros		
	5.9.2.6 Mineração		
	5.9.2.7 Assentamento		
	5.9.2.8 Infra-estrutura	15,9	
	5.9.2.9 Outros		
5.4.3. Área já desmatada, porém abandonada, subutilizada ou utilizada de forma inadequada, segundo vocação e capacidade de suporte do solo.			
5.4.4 Total			15,9
5.5 Regularização da Reserva Legal – RL			



5.5.1 Área de RL desonerada (ha):	5.10.1.2 Data da averbação:		
5.5.2.3 Total			
5.5.3. Matrícula no Cartório Registro de Imóveis:	Livro:	Folha:	Comarca:
5.5.4. Bacia Hidrográfica:	5.5.5 Sub-bacia ou Microbacia:		
5.5.6 Bioma:	5.5.7 Fisionomia:		
6. INTERVENÇÃO AMBIENTAL REQUERIDA E PASSÍVEL DE APROVAÇÃO			
6.1 Tipo de Intervenção	Quantidade		unid
	Requerida	Passível de Aprovação	
6.1.1 Supressão da cobertura vegetal nativa com destoca			ha
6.1.2 Supressão da cobertura vegetal nativa sem destoca			ha
6.1.3 Intervenção em APP com supressão de vegetação nativa			ha
6.1.4 Intervenção em APP sem supressão de vegetação nativa			ha
6.1.5 Destoca em área de vegetação nativa			ha
6.1.6 Limpeza de área, com aproveitamento econômico do material lenhoso.	8,31	8,31	ha
6.1.7 Corte árvores isoladas em meio rural (especificado no item 12)			un
6.1.8 Coleta/Extração de plantas (especificado no item 12)			un
6.1.9 Coleta/Extração produtos da flora nativa (especificado no item 12)			kg
6.1.10 Manejo Sustentável de Vegetação Nativa			ha
6.1.11 Regularização de Ocupação Antrópica Consolidada em APP			ha
6.1.12 Regularização de Reserva Legal	Demarcação e Averbação ou Registro		ha
	Relocação		ha
	Recomposição		ha
	Compensação		ha
	Desoneração		ha
7. COBERTURA VEGETAL NATIVA DA ÁREA PASSÍVEL DE APROVAÇÃO			
7.1 Bioma/Transição entre biomas			Área (ha)
7.1.1 Caatinga			
7.1.2 Cerrado			
7.1.3 Mata Atlântica (FESD Médio e Eucaliptal com regeneração inicial)			
7.1.4 Ecótono (especificar)			8,31
7.1.5 Total			8,31
8. PLANO DE UTILIZAÇÃO PRETENDIDA			
8.1 Uso proposto	Especificação	Área (ha)	
8.1.1 Agricultura			
8.1.2 Pecuária			
8.1.3 Silvicultura Eucalipto			
8.1.4 Silvicultura Pinus			
8.1.5 Silvicultura Outros			
8.1.6 Mineração			
8.1.7 Assentamento			
8.1.8 Infra-estrutura	Aeroporto	8,31	
8.1.9 Manejo Sustentável da Vegetação Nativa			
8.1.10 Outro			
9. DO PRODUTO OU SUBPRODUTO FLORESTAL/VEGETAL PASSÍVEL DE APROVAÇÃO			
9.1 Produto/Subproduto	Especificação	Qtde	Unidade
9.1.1 Lenha		16,61	m ³
9.1.2 Carvão			
9.1.3 Torete			
9.1.4 Madeira em tora			
9.1.5 Dormentes/ Achas/Mourões/Postes			



9.1.6 Flores/ Folhas/ Frutos/ Cascas/Raízes

9.1.7 Outros

**10. PARECER TÉCNICO, MEDIDAS MITIGADORAS E COMPENSATÓRIAS FLORESTAIS.
Consta no corpo deste Parecer Único 110/2015**

11. RESPONSÁVEIS PELO PARECER TÉCNICO.

Michele Alcici SArSur Drager
MASP: 1.197.267-6