



**PARECER ÚNICO Nº 003/2016 – PROTOCOLO 0140736/2016**

<b>INDEXADO AO PROCESSO:</b> Licenciamento Ambiental	<b>PA COPAM:</b> <b>32370/2014/003/2015</b>	<b>SITUAÇÃO:</b> Sugestão pelo Deferimento
<b>FASE DO LICENCIAMENTO:</b>	Prorrogação do prazo de validade da Licença Prévia concomitante com a Licença de Instalação – LP+LI	<b>VALIDADE DA LICENÇA:</b> até 5-12-2017

<b>PROCESSOS VINCULADOS CONCLUÍDOS:</b>	<b>PA COPAM:</b>	<b>SITUAÇÃO:</b>
Outorga	Não se aplica	Não se aplica
Reserva Legal	215.211.1	Averbada

<b>EMPREENDEDOR:</b>	BH Airport	<b>CNPJ:</b>	19 674 909/0001-53
<b>EMPREENDIMENTO:</b>	Obras de ampliação e pavimentação da pista de pouso e de decolagem em 660,00 metros e de recuperação de pátios do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins)	<b>CNPJ:</b>	19 674 909/0001-53
<b>MUNICÍPIOS:</b>	Confins e Lagoa Santa	<b>ZONA:</b>	Rural
<b>COORDENADAS GEOGRÁFICAS (DATUM):</b>	<b>LAT/Y</b>	<b>LONG/X</b>	
<b>LOCALIZADO EM UNIDADE DE CONSERVAÇÃO:</b>	<input type="checkbox"/> INTEGRAL <input checked="" type="checkbox"/> ZONA DE AMORTECIMENTO <input checked="" type="checkbox"/> USO SUSTENTÁVEL <input type="checkbox"/> NÃO		
<b>NOME DA UNIDADE DE CONSERVAÇÃO:</b>	APA Carste de Lagoa Santa e Zona de Amortecimento do Parque Estadual do Sumidouro.		
<b>BACIA FEDERAL:</b>	Rio São Francisco	<b>BACIA ESTADUAL:</b>	Rio das Velhas
<b>UPGRH:</b>	Região da Bacia do Rio das Velhas (SF5)	<b>SUB-BACIA:</b>	Córrego do Jaque
<b>CÓDIGO:</b>	<b>ATIVIDADE OBJETO DO LICENCIAMENTO (DN COPAM 74/04):</b>	<b>CLASSE</b>	
E-01-09-0	Aeroportos	3	
<b>CONSULTORIA/RESPONSÁVEL TÉCNICO:</b>	<b>REGISTRO:</b>		
Douglas Gameiro (BH Airport)			

<b>EQUIPE INTERDISCIPLINAR</b>	<b>MATRÍCULA</b>	<b>ASSINATURA</b>
Geraldo da Fonseca Cândido Fº - Analista Ambiental - Gestor	1 043 791-1	
Michele Alcici Sarsur Drager	1 197 267-6	
De acordo: Wagner da Silva Sales Superintendente Regional de Regularização Ambiental	457 872-0	
De acordo: Rafael Cordeiro de Lima Mori Diretor de Controle Processual	1.132 464-7	



## Introdução

O Aeroporto Internacional de Belo Horizonte está localizado no Vetor Norte da Região Metropolitana de Belo Horizonte-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, e também em relação 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 ampliação e pavimentação da pista de pouso e de decolagem e de recuperação de pátios de manobras do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins) se enquadra.

Em 5-12-2011, a URC Rio das Velhas do COPAM concedeu a INFRAERO, a Licença Prévia concomitante à Licença de Instalação (LP+LI), para as Obras de ampliação e pavimentação da pista de pouso e de decolagem em 660,00 metros e de recuperação de pátios do Aeroporto Internacional Tancredo Neves-AITN (Aeroporto de Confins), apresentando condicionantes e com validade de 4 (quatro) anos.

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

Em 23-9-2015, a BH Airport protocolou na Supram CM, a solicitação prorrogação da validade da Licença (LP+LI), para o referido empreendimento, justificando que tal pedido se deve ao atraso no cronograma de obras, devido a “necessidades” e imprevistos ocorridos como descritos a seguir:

- *“compatibilização das obras em conjunto com o Aeroporto em operação minimizado e mitigando desconfortos e atrasos aos usuários e passageiros. Essa compatibilização gerou diminuição de cargas horárias de trabalho, bem como a necessidade de serviços somente no período diurno”;*
- *“necessidade de interrupções das obras devido a grandes eventos no país, que ocorreram e ocorrerão nos anos de 2014 e 2016, como a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos. Essas paralisações foram necessárias para garantir melhor fluxo de passageiros no aeroporto, minimizando atrasos e melhor conforto aos usuários”;*
- *“melhorias nas taxiways visando maior segurança à movimentação das aeronaves e, conseqüentemente, maior conforto aos passageiros e demais usuários operacionais”;*



- *“necessidade de atendimento aos itens 153-201, 153-205, do Regulamento Brasileiro de Aviação Civil (RBAC) nº 153-Aeródromos-operação, manutenção e resposta à emergência -, programadas para o término em 30-11-2017, por representarem pré-requisito ao atendimento desta legislação, que dispõe sobre manutenção e conservação de Pistas e Pátios, garantindo, assim a segurança operacional e aeródromos”.*

Na oportunidade a BH Airport apresentou anexo ao documento, o cronograma de obras atualizado com data de conclusão para 30-11-2017, e apresentou ainda, planta técnica identificando os locais de intervenção.

## Discussão

Inicialmente gostaríamos de esclarecer que o Aeroporto de Confins, hoje denominado **Aeroporto Internacional de Belo Horizonte**, encontra-se, desde 2006, em permanente processo de regularização ambiental, já tendo sido objeto de Licença de Operação Corretiva – LOC, para o aeroporto propriamente dito, inaugurado no início dos anos oitentas do século passado, além de inúmeras licenças relacionadas à sua expansão e modernização, como as da construção dos Terminais de Passageiros 2 e 3, da reforma e modernização do Terminal de Passageiros 1, da construção de Pátios de manobras e de Estacionamentos, a duplicação do Reservatório de Abastecimento de Água, dentre outras obras.

Cabe ressaltar, que todas estas licenças foram concedidas com base na análise de estudos ambientais apresentados inicialmente pela INFRAERO e posteriormente pela BH Airport, que identificaram impactos negativos e positivos, e que, estes mesmos estudos, propuseram medidas visando mitigar e/ou otimizar os referidos impactos, bem como, a adoção de medidas compensatórias, etc. Ressaltamos ainda, estas Licenças foram aprovadas no âmbito da URC Rio das Velhas do COPAM.

Lembramos ainda, que quando da concessão desta LP+LI, foram determinadas pela URC Rio das Velhas as seguintes condicionantes:

- 1) *Apresentar manifestação da Agência Nacional da Aviação Civil- ANAC em relação às obras de ampliação e da pavimentação previstas.*  
*Prazo: na formalização da Licença de Operação;*
- 2) *Apresentar Relatório Técnico comprovando as ações dos programas indicados no PCA*  
*Prazo: na formalização da Licença de Operação;*
- 3) *Realizar o monitoramento arqueológico durante as obras de instalação das infraestruturas necessárias para a ampliação do Aeroporto de Confins. O monitoramento deverá ser realizado com a presença in loco do arqueólogo responsável pelos estudos;*  
*Prazo: durante a vigência da licença;*



4) *Limpeza e manutenção do sistema de drenagem:*

Prazo: durante a vigência da licença;

5) *Estudo e cálculo de dimensionamento de todo o sistema de drenagem, incluindo os 660,00 metros de pista a serem construídos, acompanhado por um parecer técnico e sua respectiva ART, emitido pelo responsável técnico pelos estudos e cálculos, relatando que essa nova ampliação da pista será suportada pelo sistema de drenagem pré-existente, incluindo as adequações necessárias constantes nos novos projetos de pistas.*

Prazo: 210 dias após concessão da Licença.

### **Sobre a Avaliação de Impactos Ambientais do empreendimento**

Gostaríamos de esclarecer que o texto a seguir, relativo à avaliação dos impactos ambientais, é uma síntese e adequação dos textos apresentados no âmbito de outros licenciamentos do Aeroporto de Confins, sobretudo, o Parecer Único da Supram CM, que subsidiou a URC Rio das Velhas, quando da concessão da LP para a construção de inúmeras obras na área do aeroporto.

Estes 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, fase esta que compreendeu o período em que foram realizados os primeiros estudos, discussões, análises e negociações que viabilizaram a sua implantação, está relacionado à obtenção de recursos financeiros, fase iniciada há alguns anos, quando começaram os primeiros estudos para assegurar a viabilidade das obras de ampliação e modernização do aeroporto. A partir da obtenção do financiamento, foram confirmados e divulgados investimentos para o Vetor Norte da RMBH, levando maior segurança aos investidores públicos e privados.

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 substituição 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, que a exemplo do impacto identificado na fase de planejamento, e que aparecem 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 foi necessária a autorização da supressão de apenas 6 indivíduos arbóreos nativos de pequeno e médio portes, para a duplicação do Reservatório de Água



Potável – denominado 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 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.

Os estudos apresentam 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, ressaltando que se aplicam para o conjunto de obras no aeroporto, 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 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, originalmente sob a coordenação da INFRAERO e agora, pela BH Airport.

Face às especificidades do relevo onde está inserido o empreendimento, os Sistemas de Drenagem Superficiais foram propostos visando, dentre outros, mitigar o impacto provocado pela impermeabilização dos solos, coletando as águas pluviais das áreas de trânsito e destinando-as para corpos hídricos que compõem a bacia hidrográfica da região impactada.

Sendo assim, o sistema de drenagem de águas pluviais deve ser composto por estruturas capazes de transportar os volumes hídricos e capazes de promover o absorção/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, foi 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.

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 será realizada uma ampliação na capacidade de armazenamento de água, de atuais 3.027,20 m<sup>3</sup> para futuros 6.054,40 m<sup>3</sup>, 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 atestou 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 em relação à referida ETE, foram considerados 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 Aeroporto Internacional de Belo Horizonte são executados 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 especializada regularizada.

A partir das ampliações previstas, haverá um aumento crescente da geração de resíduos. Para os próximos anos foi estimada 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 (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 Empresa.

A seguir são apresentadas as sínteses dos Programas e ações ambientais propostas no Plano de Controle Ambiental-PCA. Informamos que seus cronogramas tiveram início a partir da ordem de serviço das obras e se estenderão até à fase de operação, quando for o caso:



- Programa de Gestão Ambiental de Obras:

este programa refere-se às atividades previstas durante execução das obras de construção propostas, como o prolongamento da pista de pouso e de decolagem em 660,00 metros e da construção de pátios de manobras. 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 concluïrem 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 Estudos apresentados, 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 noventa 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 associado 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 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 Rinfelmann 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 garanta 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)**

Não se aplica

#### **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

Condicionantes da LP+LI		
ITEM	DESCRIÇÃO	PRAZO
1	Apresentar manifestação da ANAC em relação às obras de ampliação e da pavimentação previstas;	Na formalização da LO
2	Apresentar Relatório Técnico comprovando as ações dos programas indicados no PCA;	Na formalização da LO
3	Realizar o monitoramento arqueológico durante as obras de instalação das infraestruturas necessárias para a ampliação do Aeroporto de Confins. O monitoramento deverá ser realizado com a presença in loco do arqueólogo responsável pelos estudos;	Durante a vigência da Licença
4	Limpeza e manutenção do sistema de drenagem;	Durante a vigência da Licença
5	Estudo e cálculo de dimensionamento de todo o sistema de drenagem, incluindo os 660,00 metros de pista a serem construídos, acompanhado por um parecer técnico e sua respectiva ART, emitido pelo responsável técnico pelos estudos e cálculos, relatando que essa nova ampliação da pista será suportada pelo sistema de drenagem pré-existente, incluindo as adequações necessárias constantes nos novos projetos de pistas.	210 dias após a concessão da Licença

#### - condicionante nº 1

Estas obras encontram-se na fase de LP+LI, e de acordo com esta condicionante, a manifestação da ANAC deverá ser apresentada na formalização da Licença de Operação:

#### - condicionante nº 2

Em 27-6-2013, a INFRAERO apresentou à Supram CM o primeiro RCAO- Relatório de Controle Ambiental das Obras, em atendimento à condicionante. A partir desta data, foram apresentados inúmeros outros relatórios com o mesmo objetivo. Cabe ressaltar, que o prazo determinado pela URC Rio das Velhas para o cumprimento desta condicionante, foi o mesmo da condicionante anterior, ou seja, "na formalização da solicitação da Licença de Operação." Independentemente disto, a Empresa apresentou antecipadamente estes relatórios sem prejuízo à análise de acompanhamento do processo de licenciamento em questão.



- *condicionante nº 3*

Os Relatórios de Controle Ambiental das Obras – RCAO apresentados pela Empresa contemplam este assunto específico, a arqueologia. Neste contexto, foram apresentados Relatórios Trimestrais de Arqueologia, que tratam sobre o monitoramento arqueológico, consonantes à autorização do IPHAN.

- *condicionantes nº 4 e nº 5*

Os Relatórios de Controle Ambiental das Obras-RCAO contemplam a limpeza e a manutenção do Sistema de Drenagem relacionado à estas obras em questão. É importante ressaltar, que a Licença de Operação Corretiva do Aeroporto, concedida em 2006, já contemplava o monitoramento deste sistema de drenagem.

Ressalta-se ainda, que para a fase de licenciamento do Terminal de Passageiros 2-TPS 2, 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, atestando 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.

Como base no Relatório de Modelagem elaborado, bem como as plantas e os estudos hidráulicos realizados, concluiu-se que os sistemas implantados suportam, de forma eficiente, as vazões geradas nos eventos de chuva.

## **Controle Processual**

Trata-se de Parecer Único com objetivo de analisar o requerimento da prorrogação do prazo de validade da Licença Prévia concomitante com a Licença de Instalação (LP+LI), feito pela **BH Airport**, para o empreendimento denominado Obras de ampliação e pavimentação da pista de pouso e de decolagem em 660,00 metros e de recuperação de pátios do Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins), localizado nos municípios de Confins e de Lagoa Santa.

O empreendimento está classificado como classe 3 e executará a atividade prevista no código E-01-09-0, prevista na Deliberação Normativa COPAM n.º74/2004, sendo esta descrita como “Aeroportos”.

Conforme consta neste Parecer Único, o cumprimento das condicionantes determinadas pela URC Rio das Velhas do COPAM, quando da concessão da LP+LI, foi **julgado satisfatório** pela equipe técnica, destacando-se que o requerimento de prorrogação do prazo de validade desta Licença foi solicitado em tempo hábil, tendo em vista a sua validade até 5 de dezembro de 2015.



A análise técnica concluiu pelo deferimento da solicitação da Prorrogação do Prazo de Validade da LP+LI, estabelecendo a condicionante a ser observada pelo empreendedor no Anexo I.

Diante do exposto opinamos pela concessão desta prorrogação do prazo de validade da licença, nos termos do parecer, ressaltando que o prazo de validade deverá ser de até o dia 5-12-2017.

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 da condicionante 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 cumprida a condicionante sugerida pela SUPRAM CM.



## Conclusão

Com base na análise dos documentos apresentados pela INFRAERO e posteriormente pela **Concessionária** do aeroporto, a **BH Airport**, sobretudo, os Relatórios de Controle Ambiental das Obras-RCAO, durante o período de validade da Licença em apreço, que apresentou o detalhamento dos programas ambientais em execução, propostos na fase de concessão da Licença LP+LI, principalmente, no que tange aos impactos identificados, bem como na análise dos relatórios de cumprimento das condicionantes, determinadas pela URC Rio das Velhas do COPAM,

e considerando ainda, que as obras propostas e licenciadas no âmbito do aeroporto nos últimos anos, desde a concessão da Licença de Operação Corretiva-LOC, estão dimensionadas para atender as obras, objeto deste licenciamento,

a equipe interdisciplinar da Supram CM **sugere o deferimento** desta solicitação de **Prorrogação do Prazo de Validade desta Licença Prévia concomitante com a de Instalação - (LP+LI)**, até 5-12-2017, para o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte, vinculada ao cumprimento da condicionante apresentada 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 da condicionante prevista 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.

## Anexo I

Condicionante para a concessão da Licença de Instalação (LP+LI) para o Aeroporto Internacional de Belo Horizonte.



## ANEXO I

<b>Processo Administrativo COPAM Nº 32370/2014/003/2015</b>		<b>Classe: 3</b>
<b>Empreendedor:</b> Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S/A-BH Airport		
<b>Empreendimento:</b> <b>Aeroporto Internacional de Belo Horizonte-BH Airport- CNPJ-19 674 909/0001-53</b>		
<b>Atividade Principal:</b> Aeroportos (E-01-09-0)		<b>Municípios:</b> Confins e Lagoa Santa
<b>Referência:</b> Prorrogação do Prazo de Validade da LP+LI		
<b>Validade:</b> até 5-12-2017		
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 LP+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.***