



PARECER ÚNICO Nº 104/2015 – PROTOCOLO SIAM Nº

| | | |
|---|---|---|
| INDEXADO AO PROCESSO: Licenciamento Ambiental | PA COPAM: 01786/2003/009/2014 (nº antigo) 32370/2014/005/2015 (nº novo) | SITUAÇÃO: Sugestão pelo Deferimento |
| FASE DO LICENCIAMENTO: | Licença de Operação: Adenda ao Parecer Único | VALIDADE DA LICENÇA: 4 (quatro) anos |

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

| | | | |
|---|--|------------------------|--|
| EMPREENDEDOR: | INFRAERO BH Airport | CNPJ: | 00.352.294/0058-56 19 674 909/0001-53 |
| EMPREENDIMENTO: | Construção do Terminal de Passageiros 3-TPS 3 do Aeroporto Internacional Tancredo Neves/Aeroporto Internacional de Belo Horizonte (Aeroporto de Confins) | CNPJ: | 00.352.294/0058-56 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: | ATIVIDADE OBJETO DO LICENCIAMENTO (DN COPAM 74/04): | CLASSE | |
| E-01-09-0 | Aeroportos | 6 | |
| CONSULTORIA/RESPONSÁVEL TÉCNICO: | REGISTRO: | | |
| Ronan Fernandes Moreira Neto (INFRAERO) Douglas Gameiro (BH Airport) | CREA: 13 8401/D | | |
| Auto de Fiscalização: | Nº 48803/2014 e Nº 76949/2015 | DATA: | 8-8-2014 e 5-8-2015 |

| EQUIPE INTERDISCIPLINAR | MATRÍCULA | ASSINATURA |
|---|------------------|-------------------|
| Geraldo da Fonseca Cândido Fº - Analista Ambiental - Gestor | 1.043.791-1 | |
| 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

Esta adenda ao Parecer Único nº 076/2015 da Supram CM, tem como objetivo o atendimento ao Ministério Público Estadual-MPE, no que tange a alguns esclarecimentos e complementações ao referido Parecer, após reunião realizada em 21 de agosto de 2015, entre o Promotor de Justiça Dr. Mauro da Fonseca Ellovitch e o Dr. André F. Siuves Alves, advogado da SEMAD.

A discussão sobre os questionamentos do MPE e as respostas da Supram Cm aos mesmos, estão apresentadas nesta adenda ao Parecer Único, a partir da página 13 deste Parecer.

Dentre os assuntos tratados durante a reunião, o MPE solicitou que a Supram CM prestasse esclarecimentos específicos relativos aos impactos ambientais decorrentes da geração de efluentes atmosféricos, efluentes líquidos, resíduos sólidos e de ruídos e as medidas de controle ambiental e mitigadoras relativas a estes impactos.

Lembramos, que em 9-7-2012 e 29-10-2012, a URC Rio das Velhas do COPAM concedeu a INFRAERO, as Licenças Prévia-LP e de Instalação-LI, respectivamente, para o Terminal de Passageiros 3-TPS 3, do Aeroporto Internacional Tancredo Neves (Aeroporto de Confins), com base na análise do EIA/RIMA, Audiência Pública, Relatórios de Cumprimento de Condicionantes e vistorias técnicas na área do empreendimento.

Nestas duas fases dos licenciamentos, **estas questões elencadas pelo MPE foram tratadas e aprovadas por este Conselho, sendo que na fase da LP**, no âmbito de um conjunto de outras obras, como por exemplo, o Terminal de Passageiros 2-TPS 2; Ampliação e Restauração da Área de Movimentação de Aeronaves e da Pista de Pouso e de Decolagem; Ampliação do Pátio do Terminal de Cargas, Estacionamentos e Edifício Garagem, Ampliação do Reservatório de Água e a construção do TPS 3, propriamente dito.

A LI do TPS 3 foi concedida pela URC Rio das Velhas, após alterações de localização e de projeto, também submetidas a este Conselho, separadamente das demais obras citadas, das quais algumas já foram objeto de LI e de LO concedidas pela URC Rio das Velhas.



2. Discussão

Como *ajuda memória*, transcrevemos a seguir, fragmentos dos Pareceres Únicos da Supram CM, nº 230/2012 (LP), nº 375/2012 (LI) e 079 (LI-adenda) que abordam parte dos questionamentos feitos pelo MPE. Ressaltamos que houve pequenas alterações do texto original, sobretudo, relativas à cronologia de implantação do TPS 3, em função das modificações do projeto, que viriam ser apreciadas e deferidas pela URC Rio das Velhas.

PU nº 230/2012 - LP

Terminal de Passageiros 3- TPS 3

“O TPS 3 foi proposto para solucionar uma situação emergencial de demanda por tempo determinado e, portanto, configura-se como uma estrutura independente do TPS 1 (terminal existente) e do TPS 2 proposto, sendo de caráter provisório. Originalmente o TPS 3 tinha como objetivo centralizar os vôos domésticos das empresas aéreas Avianca, Azul, Trip e Webjet, que juntas operavam cerca de 20% do tráfego do AITN nessa fatia de mercado, mas que apresentavam tendência de crescimento. Outra possibilidade operacional em estudo pela INFRAERO era a transferência dos vôos fretados para o TPS 3, inclusive a operação internacional em regime especial.

Por meio de estudos da infraestrutura existente do AITN, foi definido o local de implantação do TPS 3, que seria entre o Terminal de Cargas (TECA) e o Centro de Manutenção da Gol. A localização junto ao TECA possibilitaria a utilização do pátio de cargas existente, até que fosse concluída a ampliação do mesmo para atender ao TPS 3.

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

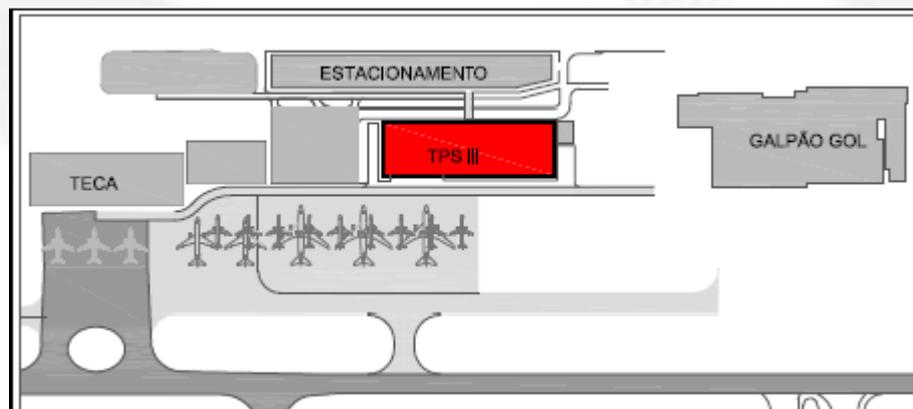


Figura 1 – Planta original de situação do TPS 3 - Fonte: EIA.

O TPS 3 seria composto por balcões de check-in, carrosséis de bagagem embarcada e desembarcada, esteiras coletoras e injetoras para o check-in, equipamentos para inspeção de bagagem e mão e de bagagem de porão, pórticos de raio-x, instalações sanitárias e área comercial.

Página 5/18



Avaliação de Impactos

De acordo com os estudos ambientais apresentados, a primeira reflexão da equipe técnica, responsável pela elaboração do EIA/RIMA, para a identificação dos impactos das obras propostas, foi o conhecimento das várias ações e atividades envolvidas em cada uma das fases do empreendimento, ora em análise.

A segunda reflexão foi feita por meio da comparação dos cenários futuros para a região de influência direta do empreendimento, delineados a partir de considerações sobre a implantação ou não das obras previstas. A identificação final dos impactos foi realizada a partir da consolidação destes dois focos de análise.

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

O principal impacto identificado para a fase de planejamento do empreendimento, aquela que compreendeu o período em que foram realizados os estudos, as discussões, as análises e as negociações que viabilizaram a sua implantação, está relacionado à obtenção de recursos financeiros, fase esta iniciada há alguns anos, quando começaram a serem 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 da RMBH, levando maior segurança dos investidores.

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

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

O EIA/RIMA apresenta de forma detalhada, em seu *Quadro 134*, documento este integrante do processo da LP, 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, o Sistema de Drenagem Superficial, de empreendimentos desta natureza, é elaborado 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, foi previsto o emprego das estruturas convencionais de drenagem (canaletas, bocas de lobo e canais), sendo que o descarte ocorre no sistema de drenagem já existente no aeroporto. Cabe informar que não foram apresentados maiores detalhamentos quanto ao atual sistema de drenagem do aeroporto, objeto de licenciamentos específicos realizados nos anos noventa, e que tais informações seriam apresentadas e complementadas na formalização da Licença de Instalação-LI 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 da 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 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 **esta Concessionária afirma possuir capacidade de fornecimento de água para o consumo futuro e de coleta e tratamento dos esgotos sanitários a serem gerados no empreendimento.**

Em complemento ao acréscimo de fornecimento e armazenamento de água, o empreendedor informou que serão adotadas medidas de redução do consumo de água, tais como implantação de sistemas sanitários econômicos, 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 aeroporto, 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, 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, em caráter corretivo – PA COPAM Nº 2611/2005/002/2012, sob análise da Supram CM. Nesta análise, estão sendo 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 aeroporto são realizados por meio de empresas terceirizadas, sendo norteados pelo Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos – PGRS. Dessa forma, a coleta e acondicionamento são realizados pela empresa Locavia e a destinação e tratamento são de responsabilidade da Central de Tratamento de Resíduos – CTR Macaúbas, situada no município de Sabará. Já os resíduos perigosos, tais como lâmpadas e resíduos de serviços de saúde, são encaminhados para a empresa Serquip, empresas estas licenciadas no âmbito do COPAM.

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.

Páginas 8/18 a 11/18.

PU nº 375/2012 – LI”

Inicialmente gostaríamos esclarecer que a localização do TPS 3 foi alterada, após a concessão desta LI, e que a nova localização foi apreciada, tendo sido concedida uma nova LI para o TPS 3, em substituição à primeira.

Ressalta-se que as informações prestadas a seguir, fragmentos do PU nº 375/2012, foram mantidas, uma vez que os impactos identificados, as medidas mitigadoras e de controle ambiental, são predominantemente as mesmas, daí a sua apresentação.

“Em 13-9-2012, a INFRAERO protocolizou, na SUPRAM CM, a solicitação de Licença de Instalação - LI - ***apenas*** para as obras de implantação do **Terminal de Passageiros 3 (TPS 3)**, apresentando, dentre outros documentos, o Plano de Controle Ambiental - PCA - e um relatório de atendimento às condicionantes referentes à LP concedida.

Ao longo deste Parecer Único, foram discutidas, predominantemente, as questões relacionadas ao **TPS 3** propriamente dito, com base na análise do PCA apresentado, bem como o atendimento às condicionantes da LP e vistorias realizadas. Ressalta-se que as demais obras foram e/ou serão objeto de outros processos de licenciamento ambiental de Licença de Instalação.”

O objeto deste licenciamento, o TPS 3, tinha originalmente, como área útil 5,03 ha e foi proposto para solucionar uma situação emergencial de demanda imediata, aumentando a capacidade do aeroporto em 5,8



milhões de passageiros/ano, além de passar a realizar parte das atividades de embarque e desembarque do TPS 1, durante as obras de modernização deste terminal.

O TPS 3 tem caráter provisório, com vida útil prevista para 10 anos. Portanto, configura-se como uma estrutura independente do TPS 1, existente e do TPS 2, a ser implantado futuramente. A estrutura a ser utilizada é de uma construção rápida, com previsão de um ano de obra e, nesse sentido, bastante eficiente para garantir o bom funcionamento do Aeroporto.

Com o objetivo de dar suporte de implantação ao TPS 3, foi necessário um incremento da área do entorno do mesmo, prevendo uma ampliação do pátio de aeronaves e do pátio de cargas e uma adequação da ligação entre os pátios de aeronaves. Também seriam criados passeios que atenderão ao embarque e desembarque de passageiros, incluindo aqueles do transbordo regular entre o TPS 1 e o TPS 3, integrando os dois terminais, além do acréscimo de novas vias que permitirão o fluxo pleno de veículos para o embarque e desembarque de passageiros no terminal, a instalação de pavimento flexível para a praça de bagagem, a criação de áreas provisórias para estacionamento, sendo uma ao lado do TPS 3 e outra entre o terminal e a rodovia LMG 800 e, por fim, a marcação da área específica para o abrigo de rampas.

Apresenta-se, a seguir, a análise do Plano de Controle Ambiental - PCA - e da documentação relativa ao TPS 3. Ressalta-se que PCA apresentado priorizou as medidas de controle ambiental específicas e/ou diretamente associadas a este novo Terminal de Passageiros. **Entretanto, também foram consideradas as informações relativas aos estudos ambientais aprovados, quando da revalidação da Licença de Operação do aeroporto, bem como aquelas relativas ao Termo de Ajustamento de Conduta - TAC assinado entre a INFRAERO e a Supram CM e, sobretudo, as informações do EIA que subsidiou a análise da LP, para a ampliação do aeroporto, dentre os quais as obras do TPS 3, além das vistorias realizadas.**

O PCA apresenta, detalhadamente, as medidas de controle ambiental visando mitigar, corrigir ou potencializar os impactos negativos e positivos previstos com a instalação e/ou operação do TPS 3. Dentre estas medidas, destacam-se aquelas relativas ao *“manejo se solos e material vegetal”*; à *“Drenagem de águas superficiais”*; ao *“Esgotamento sanitário”*; ao *“Abastecimento d’água”*; ao *“Controle de emissões gasosas e de particulados”*; ao *“Controle de insumos”*; ao *“Gerenciamento de produtos perigosos”*; ao *“Monitoramento de ruído”*; à *Comunicação Social e Educação Ambiental*; ao *“Monitoramento da fauna impactada”*; à *“Arqueologia”*; à *“Recuperação de áreas degradadas”*; à *“Elaboração e implantação do PGRCC (Plano de Gerenciamento de Resíduos de Construção Civil)”*; à *“Construção de abrigo de resíduos sólidos”*; ao *“Programa de transportes e trânsito”*.

É importante ressaltar, que para todas estas medidas, os estudos apresentam os objetivos, a descrição, as instruções gerais e os procedimentos para a implementação das mesmas. Este PU não abordará uma a uma o detalhamento destas medidas, ressaltando que o PCA, documento integrante processo de LI, no seu capítulo 10, a partir da página 028 até a página 048, apresenta este detalhamento.

Em complementação às medidas de controle ambiental previstas e descritas no PCA, a INFRAERO disponibilizou para à Supram CM cópia de um relatório específico de obras, denominado Relatório de Controle Ambiental de Obras - RCAO, elaborado mensalmente pela empresa contratada para a execução das obras do TPS 3.

Com relação as condicionantes estabelecidas pela URC Rio das Velhas, apresentadas a seguir, em 13-9-2012, por intermédio do ofício CF nº 3650/(CFMN)SBCF/2012, a INFRAERO apresentou o relatório de cumprimento destas condicionantes, cuja síntese é apresentado neste Parecer, ressaltando que o documento completo encontra-se disponível no processo da licença citada



Condicionantes da LP

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

- *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);
- *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;
- *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;
- *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: Determinada pela URC Rio das Velhas, em atendimento à solicitação de representante da comunidade..

Visando o atendimento a esta condicionante foram iniciadas as ações visando à elaboração de um Plano de Monitoramento de Ruídos, contemplando as comunidades próximas ao aeroporto, inclusive em Pedro Leopoldo, tendo sido realizadas 2 medições de 24 horas ininterruptas no mês de agosto do corrente.

Por fim, lembramos que as questões relacionadas ao abastecimento d'água e esgotamento sanitário (COPASA), disposição de resíduos sólidos (CTR Macaúbas/Serquip) e energia elétrica (CEMIG) já foram objeto de discussão e aprovação desta URC, quando da concessão da LP.

PU nº 079/2013 – LI – Adenda

A Adenda ao Parecer Único Supram-CM nº 375/2012, relativo a LI do TPS 3, refere-se à solicitação da INFRAERO, formalizada em 8-3-2013, de alteração da localização e do projeto do Terminal de Passageiros 3 (TPS 3), licenciado no âmbito da URC/Rio das Velhas do COPAM: Licenças Prévia e de Instalação concedidas em 9-7-2012 e 28-10-2012, respectivamente.

De acordo com a INFRAERO esta solicitação ocorreu *“em virtude de contingências administrativas impostas à INFRAERO, decorrentes, principalmente, da decisão governamental de conceder o Aeroporto Internacional Tancredo Neves-AITN, anunciada em 20-12-2012...”*

Ainda segundo a INFRAERO, *“o cenário de concessão nos levou a um planejamento de curto prazo, qual seja, desenvolver uma alternativa que resolvesse a questão da demanda do aeroporto até 2014, sem construir o Terminal 3 da forma em que fora inicialmente concebido e, ao mesmo tempo, direcionar o operador entrante no sentido da construção do Terminal 2 até 2018, o qual já possui LP e seus projetos de engenharia encontram-se em fase final. Essa nova alternativa consiste na otimização e ampliação do Terminal de Aviação Geral-TAG ...”*



Para reforçar essa nova perspectiva, verificou-se que o crescimento da demanda de passageiros da aviação civil tornou-se mais moderado, implicando em projeções futuras com números abaixo do que aqueles considerados no dimensionamento do TPS 3 inicial.

É importante esclarecer, que a alteração do TPS 3, trata-se essencialmente de uma mudança de layout, de uma instalação física que seria construída, aprovada no âmbito do licenciamento ambiental das obras de ampliação do aeroporto, por outra já edificada, com concepção construtiva e de utilização bastante semelhantes, na mesma área operacional do empreendimento, entretanto, em cabeceiras opostas da pista do aeroporto.

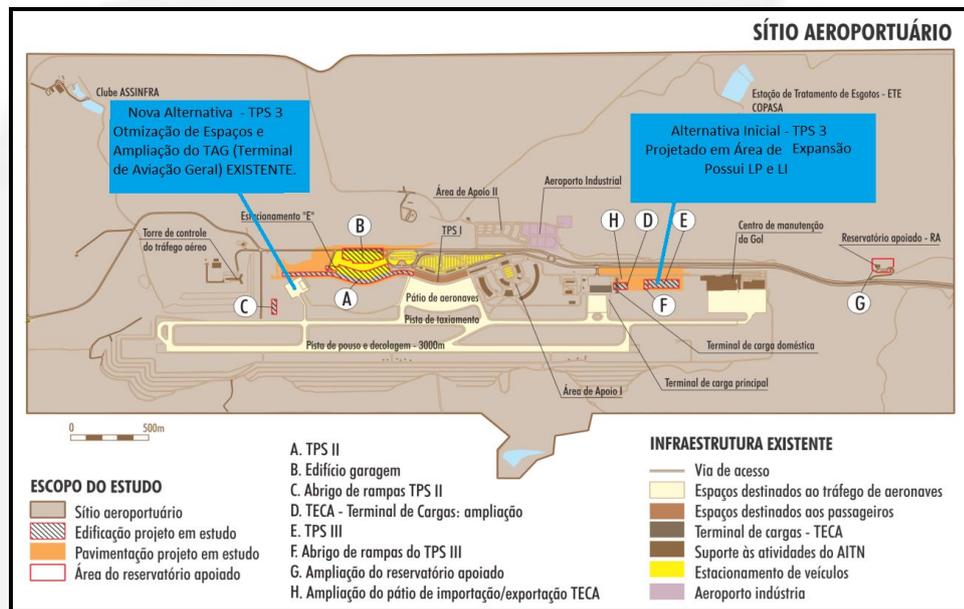


Figura 1 – Imagem da modificação de implantação do TPS III. Fonte: protocolo nº R356922/2013.

O TPS 3 tem como objetivo, solucionar uma situação emergencial de demanda imediata, aumentando a capacidade operacional do aeroporto, além de passar a realizar parte das atividades de embarque e desembarque do TPS 1, durante as obras de modernização, já regularizadas ambientalmente, deste terminal existente.

É importante ressaltar, que o TPS 3 continuará com caráter provisório até a finalização da construção e operação do TPS 2, prevista para meados de 2018.



A nova proposta para o TPS 3 consiste em menos impactos para a Área Diretamente Afetada-ADA conforme quadro comparativo abaixo:

| QUADRO COMPARATIVO DAS INTERVENÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DO TPS III | | |
|--|----------------------------|-------------------------|
| SERVIÇOS | ALTERNATIVA INICIAL | NOVA ALTERNATIVA |
| Construção de novas áreas | 11.000 m ² | 3.900 m ² |
| Incorporação de edificação existente | - | 1.500m ² |
| Movimentação de terra | 49.000 m ³ | 20.000 m ³ |
| Subestação Elétrica | A implantar | - |
| Rede de Água Potável | A implantar | - |
| Rede de Esgoto | A implantar | - |
| Micro drenagem | A implantar | A adequar |
| Macro drenagem | A adequar | - |
| Acesso viário | A implantar | A adequar |
| Estacionamento | 21.000 m ² | 16.000 m ² |

Quadro 1 – Quadro comparativo das alternativas locais. Fonte: protocolo nº R356922/2013

Além disso, foi realizado um estudo por meio da “Matriz de Identificação e Avaliação de Impactos e Proposição de Medidas de Controle”, o qual se constatou que em função das atividades/ações necessárias para a construção da nova alternativa do TPS 3, como a retirada de gramado, a demolição de guias e sarjetas externas ao TPS 3, a fresagem das vias de acesso ao TPS 3, os serviços de terraplenagem reduzidos e etc, quando comparado a alternativa inicial, conclui-se que a magnitude dos impactos ambientais para a construção desta nova alternativa será reduzida.

Em relação aos aspectos econômicos, a nova alternativa apresentou um custo estimado de R\$ 20.000.000,00 contra R\$ 50.000.000,00 referentes à alternativa inicial, apresentando desta forma, altamente viável economicamente.

.....
.....
.....



CONDICIONANTES

| | | Classe: 6 |
|------|--|------------------|
| ITEM | DESCRIÇÃO | PRAZO |
| 01 | Apresentar relatório semestral relativo às obras e a implementação das medidas mitigadoras e de controle ambiental propostas. | Durante as obras |
| 02 | Promover a recuperação estrutural ou substituição das estruturas de dissipação de energia do sistema de drenagem de águas pluviais. Apresentar um relatório fotográfico que comprove o cumprimento dessa condicionante. | Durante as obras |
| 03 | Promover a recuperação estrutural do talude da Bacia de Amortecimento de Cheia, denotada por C1, onde se instalou um processo erosivo. Apresentar um relatório fotográfico que comprove o cumprimento dessa condicionante. | Durante as obras |
| 04 | Promover a recuperação topográfica e estrutural nos focos erosivos observados nos pontos de deságue dos canais de condução de águas pluviais, denotados por D17 e D18. Apresentar um relatório fotográfico que comprove o cumprimento dessa condicionante. | Durante as obras |



Sobre o Parecer de “Vistas” do Ministério Público Estadual:

DISCUSSÃO

Em 18-8-2015, a URC Rio das Velhas apreciou o processo de Licença de Operação-LO, para o TPS 3. Na oportunidade o MPE, a ONG Ponto Terra, dentre outros representantes deste Conselho pediram “Vista” do processo.

Em 25-8-2015, o MPE encaminhou à Supram CM, Parecer relativo à solicitação de vistas, requerendo esclarecimentos, a fim de subsidiar a decisão dos conselheiros da URC Rio das Velhas.

No item Discussão do Parecer do MPE é informado que não consta no PU da Supram CM, relativo à LO, “a identificação dos impactos ambientais que serão causados pelo empreendimento ou as medidas mitigadas a eles correspondentes”.

A afirmação do MPE é procedente, uma vez que o PU discute apenas o cumprimento das Condicionantes da fase anterior, ou seja, da Licença de Instalação e o Relatório Técnico das Adequações da BH Airport para o TPS 3.

Ressalta-se que a ausência das informações do PU, relativas à identificação dos impactos ambientais e das medidas de controle ambiental e mitigadoras, não foi ao acaso e sim, proposital, uma vez que estas informações foram prestadas no PU nº 230/2012, relativo a LP concedida por este Conselho, com condicionantes e da também prestadas nos Pareceres relativos á concessão da LI, também por esta URC do COPAM, cujos fragmentos dos textos são apresentados nesta Discussão.

Neste contexto, o técnico da Supram CM, Gestor deste processo de LO, achou desnecessária a **reapresentação** destas informações à URC Rio das Velhas, uma vez que as mesmas já haviam sido submetidas e aprovadas no âmbito deste Conselho nos anos de 2012 e 2013.

Avaliação de Impactos:

PU nº 230/2012-LP

De acordo com os estudos ambientais apresentados, a primeira reflexão da equipe técnica, responsável pela elaboração do EIA/RIMA, para a identificação dos impactos das obras propostas, foi o conhecimento das várias ações e atividades envolvidas em cada uma das fases do empreendimento, ora em análise.

A segunda reflexão foi feita por meio da comparação dos cenários futuros para a região de influência direta do empreendimento, delineados a partir de considerações sobre a implantação ou não das obras previstas. A identificação final dos impactos foi realizada a partir da consolidação destes dois focos de análise.



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

O principal impacto identificado para a fase de planejamento do empreendimento, aquela que compreendeu o período em que foram realizados os estudos, as discussões, as análises e as negociações que viabilizaram a sua implantação, está relacionado à obtenção de recursos financeiros, fase esta iniciada há alguns anos, quando começaram a serem 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 da RMBH, levando maior segurança dos investidores.

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

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

O EIA/RIMA apresenta de forma detalhada, em seu *Quadro 134*, documento este integrante do processo da LP, 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, o Sistema de Drenagem Superficial, de empreendimentos desta natureza, é elaborado 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, foi previsto o emprego das estruturas convencionais de drenagem (canaletas, bocas de lobo e canais), sendo que o descarte ocorre no sistema de drenagem já existente no aeroporto. Cabe informar que não foram apresentados maiores detalhamentos quanto ao atual sistema de drenagem do aeroporto, objeto de licenciamentos específicos realizados nos anos noventa, e que tais informações seriam apresentadas e complementadas na formalização da Licença de Instalação-LI 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 da 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 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 **esta Concessionária afirma possuir capacidade de fornecimento de água para o consumo futuro e de coleta e tratamento dos esgotos sanitários a serem gerados no empreendimento.**

Em complemento ao acréscimo de fornecimento e armazenamento de água, o empreendedor informou que serão adotadas medidas de redução do consumo de água, tais como implantação de sistemas sanitários econômicos, avaliação da possibilidade de reúso 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 aeroporto, 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, 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, em caráter corretivo – PA COPAM Nº 2611/2005/002/2012, sob análise da Supram CM. Nesta análise, estão sendo 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 aeroporto são realizados por meio de empresas terceirizadas, sendo norteados pelo Programa de Gerenciamento de



Resíduos Sólidos – PGRS. Dessa forma, a coleta e acondicionamento são realizados pela empresa Locavia e a destinação e tratamento são de responsabilidade da Central de Tratamento de Resíduos – CTR Macaúbas, situada no município de Sabará. Já os resíduos perigosos, tais como lâmpadas e resíduos de serviços de saúde, são encaminhados para a empresa Serquip, empresas estas licenciadas no âmbito do COPAM.

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 (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 INFRAERO, datado de 15-5-2012.

Páginas 8/18 a 11/18.

PU nº 375/2012-LI

Apresenta-se, a seguir, a análise do Plano de Controle Ambiental - PCA - e da documentação relativa ao TPS 3. Ressalta-se que PCA apresentado priorizou as medidas de controle ambiental específicas e/ou diretamente associadas a este novo Terminal de Passageiros. **Entretanto, também foram consideradas as informações relativas aos estudos ambientais aprovados, quando da revalidação da Licença de Operação do aeroporto, bem como aquelas relativas ao Termo de Ajustamento de Conduta - TAC assinado entre a INFRAERO e a Supram CM e, sobretudo, as informações do EIA que subsidiou a análise da LP, para a ampliação do aeroporto, dentre os quais as obras do TPS 3, além das vistorias realizadas.**

O PCA apresenta, detalhadamente, as medidas de controle ambiental visando mitigar, corrigir ou potencializar os impactos negativos e positivos previstos com a instalação e/ou operação do TPS 3. Dentre estas medidas, destacam-se aquelas relativas ao *“manejo de solos e material vegetal”*; à *“Drenagem de águas superficiais”*; ao *“Esgotamento sanitário”*; ao *“Abastecimento d’água”*; ao *“Controle de emissões gasosas e de particulados”*; ao *“Controle de insumos”*; ao *“Gerenciamento de produtos perigosos”*; ao *“Monitoramento de ruído”*; à *“Comunicação Social e Educação Ambiental”*; ao *“Monitoramento da fauna impactada”*; à *“Arqueologia”*; à *“Recuperação de áreas degradadas”*; à *“Elaboração e implantação do PGRCC (Plano de Gerenciamento de Resíduos de Construção Civil)”*; à *“Construção de abrigo de resíduos sólidos”*; ao *“Programa de transportes e trânsito”*.

É importante ressaltar, que para todas estas medidas, os estudos apresentam os objetivos, a descrição, as instruções gerais e os procedimentos para a implementação das mesmas. Este PU não abordará uma a uma o detalhamento destas medidas, ressaltando que o PCA, documento integrante processo de LI, no seu capítulo 10, a partir da página 028 até a página 048, apresenta este detalhamento.

Em complementação às medidas de controle ambiental previstas e descritas no PCA, a INFRAERO disponibilizou para a Supram CM cópia de um relatório específico de obras, denominado Relatório de Controle Ambiental de Obras - RCAO, elaborado mensalmente pela empresa contratada para a execução das obras do TPS 3.

Com relação as condicionantes estabelecidas pela URC Rio das Velhas, apresentadas a seguir, em 13-9-2012, por intermédio do ofício CF nº 3650/(CFMN)SBCF/2012, a INFRAERO apresentou o relatório de cumprimento destas condicionantes, cuja síntese é apresentado neste Parecer, ressaltando que o documento completo encontra-se disponível no processo da licença citada



Condicionantes da LP

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

- *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);

- *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;

- *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;

- *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: Determinada pela URC Rio das Velhas, em atendimento à solicitação de representante da comunidade.

Visando o atendimento a esta condicionante foram iniciadas as ações visando à elaboração de um Plano de Monitoramento de Ruídos, contemplando as comunidades próximas ao aeroporto, inclusive em Pedro Leopoldo, tendo sido realizadas 2 medições de 24 horas ininterruptas no mês de agosto do corrente.

Por fim, lembramos que as questões relacionadas ao abastecimento d'água e esgotamento sanitário (COPASA), disposição de resíduos sólidos (CTR Macaúbas/Serquip) e energia elétrica (CEMIG) já foram objeto de discussão e aprovação desta URC, quando da concessão da LP.

PU nº 079/2013-LI-Adenda

A nova proposta para o TPS 3 consiste em menos impactos para a Área Diretamente Afetada-ADA conforme quadro comparativo abaixo:

| QUADRO COMPARATIVO DAS INTERVENÇÕES PARA IMPLANTAÇÃO DO TPS III | | |
|--|----------------------------|-------------------------|
| SERVIÇOS | ALTERNATIVA INICIAL | NOVA ALTERNATIVA |
| Construção de novas áreas | 11.000 m ² | 3.900 m ² |
| Incorporação de edificação existente | - | 1.500m ² |
| Movimentação de terra | 49.000 m ³ | 20.000 m ³ |
| Subestação Elétrica | A implantar | - |
| Rede de Água Potável | A implantar | - |
| Rede de Esgoto | A implantar | - |
| Micro drenagem | A implantar | A adequar |
| Macro drenagem | A adequar | - |
| Acesso viário | A implantar | A adequar |
| Estacionamento | 21.000 m ² | 16.000 m ² |

Quadro 1 – Quadro comparativo das alternativas locacionais. Fonte: protocolo nº R356922/2013

Além disso, foi realizado um estudo por meio da “Matriz de Identificação e Avaliação de Impactos e Proposição de Medidas de Controle”, o qual se constatou que em função das



atividades/ações necessárias para a construção da nova alternativa do TPS 3, como a retirada de gramado, a demolição de guias e sarjetas externas ao TPS 3, a fresagem das vias de acesso ao TPS 3, os serviços de terraplenagem reduzidos e etc, quando comparado a alternativa inicial, conclui-se que a magnitude dos impactos ambientais para a construção desta nova alternativa será reduzida.

CONDICIONANTES da LI

| | | Classe: 6 |
|------|--|------------------|
| ITEM | DESCRIÇÃO | PRAZO |
| 01 | Apresentar relatório semestral relativo às obras e a implementação das medidas mitigadoras e de controle ambiental propostas. | Durante as obras |
| 02 | Promover a recuperação estrutural ou substituição das estruturas de dissipação de energia do sistema de drenagem de águas pluviais. Apresentar um relatório fotográfico que comprove o cumprimento dessa condicionante. | Durante as obras |
| 03 | Promover a recuperação estrutural do talude da Bacia de Amortecimento de Cheia, denotada por C1, onde se instalou um processo erosivo. Apresentar um relatório fotográfico que comprove o cumprimento dessa condicionante. | Durante as obras |
| 04 | Promover a recuperação topográfica e estrutural nos focos erosivos observados nos pontos de deságue dos canais de condução de águas pluviais, denotados por D17 e D18. Apresentar um relatório fotográfico que comprove o cumprimento dessa condicionante. | Durante as obras |

Em síntese, os fragmentos dos Pareceres Únicos citados demonstram que o assunto foi objeto de análise pela equipe técnica da Supram CM, mesmo que considerado superficialmente pelo MPE.

Ressaltamos, concordamos com o MPE, que quando os textos dos pareceres citam páginas dos Estudos Ambientais, e não as apresentam, da mesma forma que tratam sobre quadros e matrizes de impactos e informam apenas que estes documentos são integrantes do processo de LO, dificultam muito a análise dos pareceres pelos Conselheiros, que bastantes vezes, se sentem sem embasamentos técnico e jurídicos para a opinarem sobre assuntos de competência da URC.

Em relação às informações elencadas pelo MPE, página 4/7, esta adenda tentará prestar os esclarecimentos possíveis, considerando as limitações de tempo, prejudicando as discussões com os envolvidos, como por exemplo, a INFRAERO, a BH Airport e os próprios Conselheiros da URC Rio das Velhas, que solicitaram “Vistas” do processo.



- a) Serão causadas emissões atmosféricas pelo empreendimento durante a fase de operação?
Quais as medidas preventivas e mitigatórias eventualmente necessárias para este impacto?

Inicialmente gostaríamos de esclarecer que muitos dos impactos identificados ocorrem para todo o aeroporto, ou seja, ocorrem no TPS 1, nos Pátios de Manobras de Aeronaves, na Pista, e também ocorrerão no TPS 3 e no TPS 2, este último a ser construído. Ressalta-se que estes impactos apresentam-se de formas diferenciadas, às vezes com maior ou menor magnitude. Ressalta-se ainda, que na maioria das vezes os impactos foram identificados para todo o empreendimento, que contempla todas as obras de expansão e o aeroporto em operação, propriamente dito.

No caso específico do TPS 3 este assunto foi tratado de maneira mais geral e com ênfase na fase de Instalação. Com relação a fase de Operação, por ser tratar de um terminal de pequenas dimensões e cujo objetivo principal foi a transferência de vôos internacionais do TPS 1 para o TPS 3, neste caso, a transferência também dos impactos, os estudos não abordaram detalhadamente esta questão, uma vez que este assunto seria tratado no âmbito da Licença de Instalação do TPS 2, em análise na SUPRAM CM, este sim, um terminal de grandes dimensões.

Neste contexto, o Programa de Controle de Emissões Atmosféricas apresentado no Plano de Controle Ambiental-PCA do TPS 2, também se aplica aos TPS 1 e TPS 3 e demais equipamentos aeronáuticos existentes na área operacional do aeroporto.

Durante a fase de operação do aeroporto, os impactos relacionados à qualidade do ar serão decorrentes das emissões das aeronaves, dos veículos de apoio que circulam na área das pistas e dos veículos que se deslocam pela malha viária de acesso externo.

Desta forma, visando avaliar as alterações nas concentrações de poluentes atmosféricos que serão incrementadas com a ampliação das instalações do aeroporto, foi apresentado um estudo de dispersão atmosférica (EDA) na fase de LP, que considerando as emissões típicas desses três grupos de fontes citadas, estimou as concentrações de acréscimo de material particulado inalável (PM-10); dióxido de enxofre (SO₂); dióxido de nitrogênio (NO₂); monóxido de carbono (CO) e compostos orgânicos voláteis (COV) em áreas adjacentes ao empreendimento, nos municípios de Confins, Lagoa Santa e Vespasiano.

De acordo com os estudos, indicando estimativas de concentrações de acréscimo de baixa magnitude para todos os poluentes considerados, os resultados deste estudo demonstram que, mesmo operando com capacidade ampliada, o impacto à qualidade do ar em áreas mais populosas do entorno (Confins, Lagoa Santa e Vespasiano) será mínimo, podendo ser adequadamente avaliado mediante um inventário das fontes emissoras e atualização do EDA ao final do primeiro ano de operação do empreendimento.



- b) O empreendimento lançará efluentes líquidos sanitários e/ou industriais a fase de operação? Quais as medidas preventivas e mitigatórias necessárias para este impacto?

Visando mitigar o impacto observado pelo aumento da demanda de água para consumo humano e da 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 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 **esta Concessionária afirma possuir capacidade de fornecimento de água para o consumo futuro e de coleta e tratamento dos esgotos sanitários a serem gerados no empreendimento.**

Em complemento ao acréscimo de fornecimento e armazenamento de água, o empreendedor informou que serão adotadas medidas de redução do consumo de água, tais como implantação de sistemas sanitários econômicos, 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 aeroporto, 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, 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, em caráter corretivo – PA COPAM Nº 2611/2005/002/2012, sob análise da Supram CM. Nesta análise, estão sendo tratados os impactos ambientais advindos da operação, bem como a avaliação da eficiência do sistema por meio dos planos de monitoramento.

- c) Quais os impactos sonoros causados pelo empreendimento durante a fase de operação?
Quais as medidas preventivas e mitigadoras necessárias para este impacto?

Da mesma forma que no **item a**, relativo às emissões atmosféricas, a questão da pressão sonora também é tratada de forma geral no âmbito do licenciamento, abrangendo todos os equipamentos existentes ou que virão a ser construídos e a operação propriamente dita das aeronaves. Dentre os impactos identificados, destacam-se aqueles associados aos pousos, decolagens e manobras de aeronaves, sistema viário (acessos e rodovia LMG 800).

Neste contexto, apresentamos a seguir, os procedimentos para o monitoramento dos ruídos nas áreas ocupadas do entorno do aeroporto:

- operar e manter equipamentos por intermédio da realização de campanhas de monitoramento dos níveis de ruídos em Confins e Pedro Leopoldo, que deverá ser realizado segundo os métodos descritos pela norma NBR 10 151-Avaliação Acústica de Áreas Habitadas, da ABNT;



- será elaborada a atualização do Plano de Zoneamento de Ruído do aeroporto à luz da Resolução ANAC nº 202, de 28 de setembro de 2011, que por sua vez será parte integrante do Plano Diretor do aeroporto, cujos trabalhos já foram iniciados;

- utilização do setor de Ouvidoria Infraero para receber reclames da população e informa-la sobre as possíveis providências que possam ser tomadas em relação à emissão de ruído. O setor responsável deverá avaliar continuamente as necessidades da operação aeroportuária versus o conforto das comunidades afetadas;

- realização de campanhas de medições de ruído ambiental em 5 (cinco) pontos pré selecionados(Datum-WGS 84, fuso 23s), sendo os três primeiros no município de Confins e os restantes no município de Pedro Leopoldo;

- campanhas de medição: os cinco pontos foram definidos baseados em dados fornecidos pelo setor de Navegação Aérea da Infraero. Foi constatado que na sua maioria os vôos (pousos e decolagem) ocorrem na Cabeceira 16 da pista, daí o motivo dos municípios de Confins e Pedro Leopoldo terem sido contemplados para as campanhas de medição. Com relação aos pouso e decolagens relativas à Cabeceira 34, em função de características de rota diferentes, que se distanciam em altitude das aglomerações urbanas presentes em Lagoa Santa, não foram incluídos pontos de medição para este município e Vespasiano.

- d) Quais são os resíduos sólidos gerados pelo empreendimento durante a fase operação?
Quais medidas preventivas e mitigadoras necessárias para este impacto?

Dentre os principais resíduos gerados pela operação do empreendimento destacam-se: papel/papelão, plástico, vidro, metal, madeira, resíduos perigosos, ambulatoriais, orgânicos e não reciclável. A destinação destes resíduos é feita em consonância a norma da ABNT nº 10 004/2004.

A seguir serão transcritos fragmentos do Parecer Único nº 230/2012, da Supram CM que discute o assunto:

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

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 (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 INFRAERO, datado de 15-5-2012.

Cabe informar que de acordo com informações prestadas por técnico da BH Airport, um novo PGRS está sendo concluído, e será encaminhado à SUPRAM CM para apreciação.

- e) A operação do empreendimento trará impactos para a fauna? Quais as medidas preventivas e mitigadoras necessárias para este impacto?

Já existe um PGRF-Plano de Gerencialmente do Risco da Fauna em operação que contempla o TPS 1 e contemplará o TPS 3.

A autorização de manejo de animais silvestres está em análise na Supram CM e é vinculada à LO matriz do aeroporto. Após a finalização desta análise, poderá ter condicionantes específicas. Ressalta-se que este PGRF é integrante do Manual de Operações-MOPS do aeroporto e cuja aprovação já publicada pela ANAC.

Das Condicionantes da Anuência da APA Carste e do auto monitoramento.

A Supram CM entende que a discussão deste assunto é de competência do ICMBio e não desta Superintendência, ressaltando que também não dispõe de informações relativas ao atendimento as condicionantes daquele Instituto.

Particularmente, o gestor deste processo considera que esta questão **não** vem sendo tratada da forma mais adequada no âmbito do COPAM, e que a mesma necessita de procedimentos melhorados e mais bem definidos relativos às anuências, inclusive aquelas em nível estadual.

É importante informar a este Conselho, que na maioria das vezes, o empreendedor só toma conhecimento do conteúdo da Anuência durante o julgamento da Licença, ou após a decisão da URC, uma vez que o empreendedor não recebe cópia deste documento, a menos que solicite à Supram CM, que é quem recebe as anuências.

Entretanto, em relação a proposta de inclusão das duas condicionantes apresentadas pelo MPE (página **5/7** do Parecer de Vistas do MPE), a equipe da Supram CM não faz nenhuma objeção.



Das Condicionantes e recomendações da das Licenças Prévia e de Instalação:

No que tange aos questionamentos pelo MPE, com relação ao cumprimento parcial ou não integral das condicionantes 2 e 3 da LI, esclarecemos que o cumprimento das duas condicionantes (página **6/7** do Parecer do MPE), só não foi possível em função da necessidade da conclusão de todas as obras previstas na área Operacional do aeroporto, contemplando toda a expansão, que compreende desde das obras mais significativas, como as do TPS 2, e as menor magnitude, a exemplo das obras do TPS 3, dos pátios de manobras, dos estacionamentos, dentre outras.

Ressalta-se que **nem mesmo as obras** de duplicação e melhoramentos da rodovia LMG 800, acesso principal ao aeroporto, **foram totalmente** concluídas, estando ainda em fase de LI.

Neste contexto, entendemos que o sistema de drenagem do aeroporto, que tem relação direta com o sistema de drenagem da rodovia, só poderá ser concluído, quando o DER/MG concluir totalmente as obras do sistema de drenagem da rodovia. Neste sentido, informamos que o sistema de drenagem definitivo depende da conclusão das demais obras no âmbito da expansão do aeroporto.

Ressalta-se ainda, que independentemente da conclusão do sistema de drenagem definitivo, os dispositivos implantados foram dimensionados para a o atendimento da demanda existente e prevista, em consonância aos projetos apresentados.

Em vista do exposto, este Parecer não faz nenhuma objeção em relação à inclusão duas condicionantes propostas pelo MPE, relativas ao sistema de drenagem do aeroporto. (página **6/7** do Parecer de Vista do MPE)

Com relação ao Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros-AVCB, contemplando as alterações e adequações do projeto do TPS 3, com validade até 10-9-2016, informamos que este documento já está disponibilizado no processo em análise.

No que se refere a condicionante relativa à apresentação de relatório sobre a possibilidade do uso de água proveniente do sistema de drenagem do aeroporto, para o reuso em atividades do próprio aeroporto, esclarecemos que esta condicionante foi cumprida no âmbito geral do aeroporto, não tendo sido discutida especificamente para o TPS 3.

Em atendimento a solicitação da Supram CM, após questionamentos do MPE, por meio do Parecer de Vistas, foi apresentado pela BH Airport, um relatório elaborado pela INFRAERO, datado de abril de 2012, denominado "Reuso das Águas Pluviais do AITN". 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 de veículos do setor de manutenção do aeroporto.

A qualidade da água foi monitorada durante um período hidológico. As amostras foram avaliadas por meio dos 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.

O relatório apresenta uma caracterização de todo o sistema de drenagem do aeroporto, e a possibilidade de aproveitamento das águas, por meio do seu reuso.

O relatório conclui que a INFRAERO já está implantando sistemas de reaproveitamento e reuso das águas na reforma e na ampliação do TPS 1, prevendo para os próximos empreendimentos, principalmente o TPS 2, medidas semelhantes, sobretudo, em relação a captação direta da água dos telhados e coberturas do aeroporto.

Embora o relatório citado não preveja nenhum aproveitamento das águas pluviais especificamente para o TPS 3, sugerimos que a BH Airport apresente um projeto de reaproveitamento/reuso das águas pluviais captadas dos telhados dos referido terminal.

Condicionante proposta:

Apresentar projeto de coleta das águas pluviais captadas dos telhados do TPS 3, objetivando o seu reaproveitamento. Este projeto deverá ser apresentado num prazo máximo de 20 (vinte) dias, a partir da concessão da LO e a execução do projeto ser concluída antes do próximo período chuvoso.

3. Conclusão

Com base na análise dos estudos ambientais apresentados pela Empresa, sobretudo, os relatórios de Cumprimento das Condicionantes da Licença de Instalação, do Relatório de Acompanhamento de Obras-RCAO, incluindo todas as adequações propostas e das informações complementares prestadas pela BH Airport, decorrentes dos questionamentos do MPE, a equipe interdisciplinar da Supram CM **sugere o deferimento** desta solicitação de Licença de Operação, para o Terminal de Passageiros 3-TPS 3, formalizada pela INFRAERO/**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 nos Anexo I e II, deste Parecer Único.

As orientações descritas em estudos, e as recomendações técnicas e jurídicas descritas neste parecer, por intermédio das condicionantes apresentadas, 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.

1. Anexos

Condicionantes para a concessão da Licença de Operação (LO) para o Terminal de Passageiros 3-TPS 3, solicitada pela INFRAERO/BH Airport.

ANEXO I

| Processo Administrativo COPAM Nº 01786/2003/009/2014 (nº antigo) Nº 32370/2014/005/2015 (nº novo) | | Classe: 6 |
|--|---|--|
| Empreendedor: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária/BH Airport | | |
| Empreendimento: Aeroporto Internacional Tancredo Neves -TPS 3 – CNPJ 00.352.294/0058-56 Aeroporto Internacional de Belo Horizonte-BH Airport- CNPJ-19 674 909/0001-53 | | |
| Atividade Principal: Aeroportos (E-01-09-0) | | Municípios: Confins e Lagoa Santa |
| Referência: Licença de Operação-LO | | Validade: 4 (quatro) anos |
| ITEM | DESCRIÇÃO | PRAZO |
| 1 | Apresentar relatório semestral relativo ao controle ambiental do empreendimento; | Durante a validade da LO |
| 2 | Projeto paisagístico para a área do estacionamento e dos acessos viários do TPS 3; | Até 5-11-2015 |
| 3 | Apresentar projeto de coleta das águas pluviais captadas dos telhados do TPS 3, objetivando o seu reaproveitamento. Este projeto deverá ser apresentado num prazo máximo de 20 (vinte) dias, a partir da concessão da LO e a execução do projeto ser concluída até 5-11-2015. | Até 5-11-2015 |

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

| Processo Administrativo COPAM Nº 01786/2003/009/2014 (nº antigo) Nº 32370/2014/005/2015 (nº novo) | | Classe: 6 |
|--|---|--|
| Empreendedor: INFRAERO – Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeroportuária/ BH Airport | | |
| Empreendimento: Aeroporto Internacional Tancredo Neves -TPS 3 – CNPJ 00.352.294/0058-56 Aeroporto Internacional de Belo Horizonte-BH Airport- CNPJ-19 674 909/0001-53 | | |
| Atividade Principal: Aeroportos (E-01-09-0) | | Municípios: Confins e Lagoa Santa |
| Referência: Licença de Operação-LO | | Validade: 4 (quatro) anos |
| ITEM | DESCRIÇÃO | PRAZO |
| 1 | Apresentar relatório de auto monitoramento relativo aos níveis de pressão sonora, as emissões atmosféricas, os efluentes líquidos e os resíduos sólidos, em consonância ao termo de referência do RADA para revalidação de Licença de Operação. | Semestrais/Durante a validade da LO |