



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

PARECER ÚNICO Nº 124/2019

PROTOCOLO SIAM:

Nº 0734853/2019

Indexado ao Processo 11497/2011/001/2014

|                         |
|-------------------------|
| Processo: LAC1          |
| Validade: 10 (dez) anos |
| Outorga: Não se aplica  |
| DAIA: Não se aplica     |

|                                                                                    |                                  |
|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|
| <b>Empreendimento:</b> Aeroporto Carlos Prates                                     |                                  |
| <b>Empreendedor:</b> Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária - INFRAERO |                                  |
| <b>CNPJ:</b> 00 352 294/0027-50                                                    | <b>Município:</b> Belo Horizonte |

|                                    |
|------------------------------------|
| Bacia Hidrográfica: Rio das Velhas |
|------------------------------------|

Atividades objeto do licenciamento:

| Código DN 217/17 | Descrição  | Classe |
|------------------|------------|--------|
| E-01-09-0        | Aeroportos | 4      |

|                                                                                                      |                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------|
| Responsável Técnico pelo Empreendimento:<br>Fernando Antônio Araújo de Oliveira                      |                                         |
| Responsável Técnico pelos Estudos Apresentados:<br>Carolina Silva Péres – Consominas Engenharia Ltda | Registro de classe<br>CREA-MG 103 443/D |

| Equipe Interdisciplinar:                                             | Registro classe | de | Assinatura |
|----------------------------------------------------------------------|-----------------|----|------------|
| Geraldo da F. Cândido Fº - Analista Ambiental                        | 1. 043.791-1    |    |            |
| Maria Luísa Ribeiro Teixeira Baptista — Gestora Ambiental - jurídico | 1.363.981-0     |    |            |

|                                                                                             |             |  |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|-------------|--|
| De Acordo: Aline Alves de Moura<br>Diretora Regional de Regularização Ambiental – SUPRAM CM | 1.093.406-5 |  |
| De Acordo: Vitor Reis Salum Tavares<br>Diretor Regional de Controle Processual – SUPRAM CM  | 1.401.816-2 |  |



## RESUMO

O Aeroporto Carlos Prates foi fundado no início dos anos quarenta, em área originalmente ocupada pela Fazenda Celeste Império, objetivando subsidiar as atividades exercidas pelo Aeroclube de Minas Gerais, cuja operação era voltada para a formação de quadros da aviação civil e militar. Em 1974, a sua jurisdição foi concedida à INFRAERO, quando tiveram início os melhoramentos no Terminal de Passageiros e também o recapeamento e a ampliação das Pistas de Taxiamento (taxiways).

O Aeroporto Carlos Prates trata-se de empreendimento localizado no bairro Padre Eustáquio, em Belo Horizonte, com aproximadamente 55,00ha e 24 (vinte e quatro) empregados da INFRAERO. Opera exclusivamente com a Aviação Geral, categoria que engloba todo tipo de aviação, como por exemplo: voos de aeronaves particulares, helicópteros, balonismo e voos de treinamentos, à exceção de apenas os voos de linhas aéreas e de aeronaves militares.

Neste contexto, são atividades afins do empreendimento: aviação particular, desportiva e de helicópteros, além de funcionar também como escola de formação de profissionais da aviação.

O Aeroporto possui 3 (três) pátios de estacionamento, com 11 (onze) posições de estacionamento. O Terminal de Passageiros ocupa uma área de 348,68m<sup>2</sup>, em um único pavimento, abrigando, além do saguão, copa, banheiros e vestiários e as dependências administrativas da INFRAERO, tais como: Superintendência, Administração Geral, Tarifação, Sala AIS (Serviço Informação Aeronáutica) e Coordenação de Navegação Aérea.

O sítio aeroportuário possui uma área total de 547 586,99m<sup>2</sup>, dos quais 348,68m<sup>2</sup> referem-se ao Terminal de Passageiros, 15.430m<sup>2</sup> aos pátios de estacionamento de aeronaves. A pista de pouso e de decolagem possui as seguintes dimensões: 928,00metros de comprimento e 18,00m de largura.



Os Estudos fazem uma abordagem em relação à análise de riscos do empreendimento, os impactos ambientais nos meios físico, biótico e socioeconômico.

No Plano de Controle Ambiental apresentado pelo empreendedor, foram propostos a execução de seis programas: Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social; Programa de Monitoração e Controle de Ruídos; Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos- PGRS; Plano de Manejo de Fauna nos Aeródromos-PMFA; Plano de Recuperação de Áreas Degradadas- PRAD; Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais-PGRA.

O empreendimento no processo de licenciamento as diretrizes definidas no Plano de Emergência do Aeroporto Carlos Prates (PLEM), elaborado pela própria INFRAERO, bem como o Plano Diretor do aeroporto, documento este que foi atualizado por meio do Protocolo SIAM R0180828/2019.

Foram identificados, na área de influência do empreendimento, os impactos, que poderão advir com a operação/ampliação do Aeroporto Carlos Prates, ressaltando os impactos de elevada magnitude e abrangências local e regional, bem como os impactos negativos e a potencialização daqueles impactos considerados benéficos, presentes no meio socioeconômico, relacionados, sobretudo, à geração de empregos e à formação de novos profissionais do ramo da aviação civil;

Este Parecer Único conclui pela viabilidade ambiental da operação do empreendimento, desde que sejam implementadas as medidas mitigadoras detalhadas neste Parecer, em consonância com os planos e programas de controle ambiental previstos, com os estudos ambientais apresentados, além das medidas de segurança previstas pela ANAC e das condicionantes listadas no Anexo I deste Parecer Único.



## 1. INTRODUÇÃO

O Aeroporto Carlos Prates, localizado no bairro Padre Eustáquio, na região Noroeste do Município de Belo Horizonte, administrado pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) iniciou suas atividades em janeiro de 1944, portanto, em momento anterior a promulgação da Lei Federal 6.938/81, conforme consta no Estudo de Impacto Ambiental (EIA) presente nos autos do processo administrativo de licenciamento ambiental.

Dessa forma, o empreendimento exerce suas atividades mesmo antes da edição da Política Nacional de Meio Ambiental, norma que é um marco na legislação ambiental por definir o licenciamento ambiental como um de seus instrumentos.

O Aeroporto de Belo Horizonte - Carlos Prates, foi fundado em 1944, em área originalmente ocupada pela Fazenda Celeste Império, de propriedade do Cel. Alípio de Melo, objetivando subsidiar as atividades exercidas pelo Aeroclube de Minas Gerais, cuja operação era voltada para a formação de quadros da aviação civil e militar.

## 2. CONTEXTO HISTÓRICO

Em 1974, a jurisdição deste Aeroporto foi concedida à Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária- INFRAERO. A partir deste ano, houve o início dos melhoramentos no Terminal de Passageiros e também o recapeamento e a ampliação das Pistas de Taxiamento (taxiways).

Posteriormente, foi estabelecido entre o Ministério da Aeronáutica e o Governo de Minas Gerais um convênio de cessão da área ocupada pelo Aeroporto, cujas atividades foram comprometidas face ao crescimento da região. Em 1995 foi estabelecido um novo convênio entre a INFRAERO e a Prefeitura de Belo Horizonte, quando foram cedidos, aproximadamente, 10,00ha destinados à implantação de um Parque Ecológico, inaugurado em 2000.



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

Passados mais de 70 (setenta) anos da sua inauguração, o Aeroporto Carlos Prates opera exclusivamente voos de Aviação Geral, exceto os de linhas aéreas e de aeronaves militares.

O Aeroporto Carlos Prates originalmente visava o atendimento das demandas do Aeroclube do Estado de Minas Gerais, predominantemente, para a formação de quadros da aviação civil e militar. Em 1973, a INFRAERO passou a administrar o Aeroporto, sendo que na década de 90, passou a ser direcionado para a aviação aero esportiva, aviação geral de pequeno porte e aviação de asa rotativa (helicópteros).

O empreendimento protocolou processo de licenciamento de operação corretiva na Superintendência Regional Central Metropolitana (Supram CM) por meio do Formulário de Caracterização do Empreendimento (FCE) em outubro de 2013, via protocolo SIAM R448130/2013, conforme DN 74/2008, para o código E-01-09-0 "Aeroportos".

A documentação descrita em Formulário de Orientação Básica (FOB) nº 1997817/2013 foi formalizada na Supram CM pelo empreendedor em março de 2014, na oportunidade, apresentou, dentre outros documentos, o Estudo de Impacto Ambiental e o respectivo Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA, além do Plano de Controle Ambiental.

Em 14-2-2014 a INFRAERO publicou em jornal de grande circulação no Estado, a solicitação de LOC. Em 13 de março de 2014, a SEMAD/COPAM também publicou a referida solicitação.

Em 16-3-2016 a SUPRAM CM realizou vistoria à área do empreendimento, objetivando subsidiar o referido processo de licenciamento ambiental. Na oportunidade foi lavrado o Auto de Fiscalização Nº 114928/2016, quando foram solicitadas providências relativas à manutenção do empreendimento.

Em novembro de 2016, por meio do ofício nº1364/2016 remedeo ao Município de Belo Horizonte solicitando *"manifestação expressa acerca da abdicação de*



competência para análise do referido licenciamento no âmbito municipal". A finalidade do referido documento era que fossem adotadas as providências quanto ao processamento do pedido, tendo em vista convênio de cooperação administrativa firmado no ano de 1985, entre Estado de Minas Gerais e Município de Belo Horizonte, 27/11/2019 SEI/GOVMG – 8544086, visando o licenciamento, fiscalização e controle das atividades de impacto ambiental restritas ao território municipal.

Em janeiro de 2017 o processo de licenciamento ambiental corretivo foi formalmente transferido ao Estado de Minas Gerais, mediante manifestação da Prefeitura, alegando falta de aptidão técnica para a realização da análise (protocolo R0022773/2017), em resposta ao ofício nº 1364/2016 emitido pela Supram CM em novembro de 2016.

A Supram CM então iniciou a análise do processo de Licenciamento Ambiental Corretivo (LOC), após a alegação do município de Belo Horizonte renunciando sua competência de análise para o caso em questão, afirmando possuir pouca experiência dos técnicos da Secretaria Municipal em processos de licenciamento de aeródromos

Consta do processo formalizado na Supram CM que o Aeroporto Carlos Prates possui licenças emitidas pela Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), referentes a atividades acessórias do aeródromo, como posto de combustíveis (querosene e gasolina) e hangar, estruturas estas apuradas dentro do processo de licenciamento ambiental corretivo que tramita na Supram CM.

Em 10-08-2017, por meio do ofício Nº 949/2017 DREG/SUPRAM CENTRAL/SEMAD/SISEMA, por orientação da Diretoria Regional de Controle Processual/DRCP, da SUPRAM CM, foram solicitadas informações complementares relativas à documentação apresentada quando da formalização da LOC. Em 10-10-2017, por meio do Ofício nº 64/SBPR/2017, a INFRAERO apresentou as Informações Complementares solicitadas.

Em 5-4-2018, por meio do Ofício Nº 15/SBPR/2018, a INFRAERO solicitou à SUPRAM CM que o referido processo de LOC fosse analisado segundo critérios e competências estabelecidas na Deliberação Normativa nº 74/2004.



Em 12-07-2018 a INFRAERO, porém, protocolou junto à SUPRAM CM um novo documento – Ofício nº 35/SBRP/2018 – requerendo que o processo de licenciamento objeto deste Parecer fosse analisado e concluído à luz da Deliberação Normativa COPAM Nº 217/2017.

Em 21-10-2019 esta Superintendência, por intermédio do Ofício Nº 435/2019-SEMAD/SUPRAM-CM/DRAF/NAO, informou à INFRAERO - Aeroporto Carlos Prates quanto ao reenquadramento do empreendimento para LAC 1, face as diretrizes da DN 217/2017.

Em 27-11-2019 houve nova vistoria dos técnicos da SUPRAM CM com o objetivo de atualizar as informações apresentadas anteriormente, bem como subsidiar a finalização da análise do processo de licenciamento corretivo.

### 3. CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

O Aeroporto Carlos Prates trata-se de empreendimento localizado em área urbana, no bairro Padre Eustáquio, município de Belo Horizonte, com aproximadamente 55,00ha, e 24 (vinte e quatro) empregados. Opera exclusivamente com a Aviação Geral, categoria que engloba todo tipo de aviação, como por exemplo: voos de aeronaves particulares, helicópteros, balonismo e voos de treinamentos, a exceção de apenas os voos de linhas aéreas e de aeronaves militares.



**Fig. 1:** Localização do Aeroporto Carlos Prates  
**Fonte:** Google Earth

Neste contexto, são atividades afins do empreendimento: aviação particular, desportiva e de helicópteros, além de funcionar também como escola de formação de profissionais da aviação.

É importante ressaltar que na área na qual encontra-se instalado o empreendimento também funcionam hangares, que prestam serviços de hangaragem, manutenção e construção de aeronaves, bem como dois postos de abastecimento das aeronaves, nos quais não compõem o objeto deste processo de licenciamento, por tratar-se de atividades licenciadas no município de Belo Horizonte por meio de Convênio, nos quais o município não abdicou a competência.

O sítio aeroportuário possui uma área total de 547 586,9m<sup>2</sup>, dos quais 348,6m<sup>2</sup> referem-se ao Terminal de Passageiros, 15 430m<sup>2</sup> aos pátios de estacionamento



de aeronaves. A pista de pouso e de decolagem possui as seguintes dimensões: 928,00m de comprimento e 18,00m de largura.

O empreendimento possui 3 (três) pátios de estacionamento. O Pátio 1 possui 3694,00m<sup>2</sup>; o Pátio 2 possui 7118,00m<sup>2</sup> e o Pátio 3 possui 4618,00m<sup>2</sup>, com os seguintes números de posições, 3, 5 e 3, respectivamente.

O Terminal de Passageiros ocupa uma área de 348,68 m<sup>2</sup>, em um único pavimento, abrigando, além do saguão, copa, banheiro e vestiários e as dependências administrativas da INFRAERO, tais como: Superintendência, Administração Geral, Tarifação, Sala AIS (Serviço Informação Aeronáutica) e Coordenação de Navegação Aérea.

Ressalta-se, que alguns serviços são realizados no Aeroporto, por empresas terceirizadas, localizadas no prédio de apoio existente.

A Pista de Pouso e de Decolagem do Aeroporto tem aproximadamente 928,00m de comprimento por 18,00m de largura, com 7 pistas de taxi aéreo (taxiways), de largura que variam entre 6,00m e 15,00m de largura e 45,00m a 625,00m de comprimento, que fazem os acessos de ligação dos hangares com o Terminal de Passageiros e a pista.

Consta nos autos do processo de licenciamento ambiental, informações acerca de atividades de ampliação do empreendimento, nas quais o empreendedor não concretizou sua execução em função das diretrizes do Plano Diretor do Aeroporto, sendo assim as atividades ora licenciadas restringe-se aquelas já implantadas na data da formalização do processo de licenciamento e discutidas neste parecer.

De acordo com os estudos apresentados, a energia elétrica de todo o sítio aeroportuário é fornecida pela CEMIG, que é inclusive, responsável pela manutenção das instalações elétricas do Aeroporto. Ainda de acordo com os mesmos estudos, o consumo médio mensal da INFRAERO era de 5140kWh, considerando o período julho/2012 a julho/2013.



Os resíduos sólidos gerados nas atividades do empreendimento em licenciamento são oriundos apenas dos setores administrativos: cozinha, copa, banheiros e escritórios, sendo classificados como resíduos comuns.

A geração de efluentes sanitários é oriunda das instalações sanitárias, copa, cozinha e torneiras externas.

Não há geração de efluentes industriais provenientes da atividade em licenciamento, uma vez que não há manutenções e limpezas das aeronaves realizadas pelo empreendimento em licenciamento.

Os volumes pluviais incidentes no empreendimento compreendem as áreas de pátios, pistas e áreas administrativas.

Em relação aos ruídos, estes referem-se aos pousos e decolagens das aeronaves.

Os acessos as pistas são compostas por taludes que apresentam cobertura vegetal adequada, excetuando alguns pontos nos quais não houve o desenvolvimento satisfatório da vegetação.

De acordo com os estudos apresentados, a energia elétrica de todo o sítio aeroportuário é fornecida pela CEMIG, que é inclusive, responsável pela manutenção das instalações elétricas do Aeroporto. Ainda de acordo com os mesmos estudos, o consumo médio mensal da INFRAERO era de 5140kWh, considerando o período julho/2012 a julho/2013.

No que tange aos resíduos sólidos gerados dentro do sítio aeroportuário, estes são recolhidos pela INFRAERO, ensacados e dispostos para a coleta pública, em dias alternados pela Superintendência de Limpeza Urbana/SLU, cuja destinação é o aterro sanitário utilizado pela Prefeitura de Belo Horizonte.



#### 4. DIAGNÓSTICO AMBIENTAL

Os estudos apresentam um diagnóstico ambiental, descrevendo e analisando os fatores ambientais da área de influência definida, incluindo os aspectos físicos, bióticos e os socioeconômicos/culturais do empreendimento.

##### 4.1 Unidades de conservação

Segundo consulta realizada na Infraestrutura de Dados Espaciais do Sistema Estadual de Meio Ambiente e Recursos Hídricos (IDE- Sisema), o empreendimento não está inserido no interior de unidades de conservação ou em sua zona de amortecimento.

##### 4.2 Recursos Hídricos

O empreendimento não está inserido em Área de Preservação Permanente. Não possui processos de outorga vinculados ao processo, uma vez que o abastecimento de água é feito pela concessionária Companhia de Saneamento de Minas Gerais-COPASA, que dispõe de um grande reservatório de água potável no local.

##### 4.3 Flora e Fauna

Com relação à avaliação do meio biótico, com abrangência se estendendo por uma pequena parte dos bairros avaliados, levantou-se dados secundários, correlacionados com os dados primários obtidos por intermédio de visitas técnicas em campo e conhecimentos adquiridos durante a realização durante o estudo, cuja análise embasou-se, principalmente, em dados referenciais dos bairros adjacentes ao empreendimento.

O empreendimento está totalmente inserido no meio urbano, portanto os dados secundários, bem como os dados coletados apresentaram principalmente a incidência de pequenos mamíferos, espécies da herpetofauna e aves de passagem, não sendo detectado nos estudos apresentados espécies ameaçadas de extinção.



O empreendimento apresentou o Plano de Manejo de Fauna nos Aeródromos-PMFA no qual sua execução será condicionando neste processo.

O empreendimento está instalado no local desde a década de 40, sendo a área totalmente urbanizada e ausente de fragmentos nativos de vegetação.

#### 4.4 Cavidades Naturais

Não se aplica.

#### 4.5 Socioeconomia

Compreende as atividades econômicas na área de influência do Aeroporto, a partir do levantamento do uso e ocupação do solo urbano no que tange às suas características, movimentos sociais predominantes, economia e outros considerados importantes para conhecimento da realidade local, além da caracterização da paisagem e dos espaços de entorno. Ressalta-se que serão abordados os espaços públicos destinados à saúde, educação, lazer, manifestações culturais e de interesse ambiental da área de influência. Para a avaliação e a metodologia do meio socioeconômico, foram utilizados dados secundários e primários e entrevistas semiestruturadas com moradores da região.

Os estudos definiram, em 3 níveis, conceituando-as, as seguintes áreas de influência: Área Diretamente Afetada (ADA), Área de Influência Direta (AID) e Área de Influência Indireta (AI). Para a determinação e delimitação destas áreas de influência, foram consideradas as possíveis interações entre o empreendimento e os meios físicos, bióticos e socioeconômicos. Não será objeto deste Parecer a definição de cada uma das áreas citadas.

Foram apresentados nos estudos metodologias aplicadas a dinâmica populacional (evolução populacional, economia, percepção ambiental, relação bairro e vizinhança, percepção do Aeroporto Carlos Prates, uso e ocupação do solo).



Porém, como trata-se de um fator importante a ser abordado, pela tipologia da atividade e proximidades com diferentes comunidades, será condicionado neste parecer a apresentação de novo programa de educação ambiental, conforme diretrizes da Deliberação Normativa 214/2017.

#### **4.6 Reserva Legal e Área de Preservação Permanente**

Não se aplica.

#### **5. COMPENSAÇÕES**

Não se aplica.

#### **6. ASPECTOS/IMPACTOS AMBIENTAIS E MEDIDAS MITIGADORAS.**

##### Aspectos físicos:

Estes aspectos estão diretamente relacionados ao uso e ocupação do solo e do espaço geográfico. Neste contexto, torna-se fundamental o conhecimento prévio dos elementos físicos situados na área de análise, como no seu entorno. Os estudos físicos consideraram os aspectos hidrológicos e hidrogeológicos, geomorfológicos climáticos e sistema viário principal, baseando-se, predominantemente, no limite geográfico das sub bacias, consideradas como unidades de planejamento para o diagnóstico ambiental, por meio da coleta de dados secundários e da obtenção de dados primários relacionados às características regionais do local onde o empreendimento está inserido.

##### Aspectos bióticos:

Com relação à avaliação do meio biótico, com abrangência se estendendo por uma pequena parte dos bairros avaliados, levantou-se dados secundários, correlacionados com os dados primários obtidos por intermédio de visitas técnicas



em campo e conhecimentos adquiridos durante a realização durante o estudo, cuja análise embasou-se, principalmente, em dados referenciais dos bairros adjacentes ao empreendimento.

Os fatores ambientais relativos ao meio físico são os seguintes: clima e condições meteorológicas, contemplando dados da precipitação, temperatura média, umidade relativa do ar, nebulosidade, intensidade e direção dos ventos e insolação total; geologia e solos, contemplando a geologia regional (Complexo Belo Horizonte), Mapeamento Geológico local, Pedologia local (solos); Hidrogeologia (aquíferos); Geomorfologia, Hidrografia (superficial), Qualidade das águas; Qualidade do ar, de acordo com os resultados obtidos, conclui-se que as atividades exercidas no Aeroporto não influenciam na qualidade do ar da RMBH, sendo que todos os parâmetros analisados encontram-se em níveis muito abaixo do permitido na legislação vigente; Qualidade do solo, indispensável ao gerenciamento de áreas contaminadas; ruído e vibrações, cujos resultados apontaram desempenho ambiental satisfatório, contudo faz-se necessária a fiscalização constante em relação ao atendimento as normas referentes ao assunto.

Por fim, no que tange aos fatores ambientais, os relativos ao meio socioeconômico são os seguintes: Dinâmica populacional (evolução populacional, economia, percepção ambiental, relação bairro e vizinhança, percepção do Aeroporto Carlos Prates, uso e ocupação do solo); infraestrutura regional (sistema viário, abastecimento público de água potável, rede de esgotamento sanitário e escoamento de águas pluviais, transporte público; Sistema de telecomunicação; Uso da água; Patrimônio Natural e Cultural (áreas e monumentos naturais e culturais, calendário de cultos religiosos e festividades, registros históricos do sítio aeroportuário); Nível de vida (assentamento humano, educação, saúde e alimentação, lazer, turismo e cultura e segurança); Estrutura produtiva e de serviços; Organização social (programas sociais); Estudo de tráfego.

Estes estudos abrangem as atividades concernentes aos três meios citados, contemplando as interações significativas para este estudo. O tópico Qualidade Ambiental apresentado no estudo discorreu sobre as relações de sinergia ou interdependência entre os diversos fatores ambientais, em consonância com a



atual situação do Aeroporto, além de apontar as possíveis alterações dos meios com a implantação do empreendimento.

#### 6.1 Sobre a análise de risco

A análise dos impactos foi elaborada em consonância com os riscos terrestres existentes com potencial impacto ao meio ambiente, no caso de ocorrências acidentais. De acordo com os estudos, muitos dos impactos negativos identificados na Avaliação de Impacto Ambiental somente se manifestam em caso de funcionamento anormal das atividades do empreendimento. Os riscos ambientais podem ser classificados de acordo com o seu tipo, com algumas categorias utilizadas para identificar, a saber: tecnológicos: agudos ou crônicos, e os naturais: atmosféricos, hidrológicos, geológicos, biológicos e siderais.

Os riscos de origem natural, como o próprio nome diz, ocorrem por meio de fenômenos naturais, mas podem ser intensificados pela ação humana. No caso dos riscos tecnológicos, estes têm influência direta da ação do homem.

Estas atividades de risco, também chamadas de perigosas, incluem, dentre aquelas capazes de causar dano ambiental na área de influência do empreendimento, o armazenamento de produtos químicos, transporte, atividades industriais e lançamento de poluentes. A partir dessas situações podem ocorrer danos materiais aos ecossistemas e à saúde humana.

A Análise Preliminar de Perigos (APP) serve para identificar os riscos, e, em seguida, são propostas medidas preventivas e mitigadoras. É importante diferenciar os conceitos de perigo e risco. De acordo com os estudos apresentados, o perigo é definido como uma situação ou condição que tem



potencial de acarretar consequências indesejáveis, sendo uma característica intrínseca a uma substância, instalação ou um artefato. Já o risco é definido como a contextualização de uma situação de perigo, ou seja, a possibilidade de materialização do perigo ou de um evento indesejado. O risco é o potencial de ocorrência de resultados adversos indesejados para a saúde ou a vida humana, para o ambiente ou para bens materiais.

O Plano de Emergência (PLEM) é uma forma de gestão dos riscos, elaborado pela INFRAERO. Este documento encontra-se disponível no processo em análise e também no Aeroporto, objeto deste licenciamento, considerando o atendimento das seguintes modalidades de ocorrências acidentais:

- **Emergência Aeronáutica:** situação em que uma aeronave e seus ocupantes se encontram sob condição de perigo latente ou iminente, decorrente da sua operação;
- **Emergência Médica:** situação em que passageiros e/ou tripulantes a bordo de aeronaves ou na área do Aeroporto venham a necessitar de socorro médico, em decorrência de mal súbito, mal-estar ou em consequência de acidentes ou incidentes aeronáuticos;
- **Emergência por Materiais Perigosos:** situação de perigo latente ou iminente por contaminação ou danos a terceiros em consequências de acidentes ou incidentes aeronáuticos ou ocorrência de solo, causados por produtos radioativos, inflamáveis, corrosivos, tóxicos e outros;
- **Emergência por desastres naturais:** situação caracterizada pela restrição à operacionalidade do Aeroporto, em decorrência de intempéries da natureza, tais como vendavais, inundações, dentre outros;



- **Emergência por incêndio em instalações/edificações aeroportuárias:** situação de perigo causada por incêndio nas instalações aeroportuárias e nas demais edificações e instalações relacionadas com a infraestrutura aeroportuária.

De acordo com os estudos apresentados, com relação à gestão dos riscos ambientais, o objetivo foi identificar ações preventivas e, também, de resposta a situações acidentais, sendo importante que se faça uma caracterização adequada e, se possível, a quantificação dos riscos envolvidos, de maneira que se possa priorizá-los, o que servirá de base para uma melhor alocação de recursos, assegurando uma melhor eficácia de resposta, implicando numa discussão da aceitação ou tolerância aos riscos.

Os estudos demonstram, com base nas características das instalações aeroportuárias do empreendimento em apreço, que se pode inferir, por intermédio da análise da APP, que o risco de acidentes de grandes magnitudes é, geralmente, muito baixo. Independentemente disto, a adoção de medidas para diminuir os riscos é de extrema importância para evitar ao máximo sua ocorrência, contribuindo para o aumento da segurança geral e minimizando os riscos de eventuais impactos ambientais.

Os estudos não abordam os riscos relativos às operações de decolagem e de pouso, relacionados aos bairros localizados na área de influência do aeroporto, ou bairros vizinhos. Este Parecer Único entende que a ANAC deva se manifestar sobre o assunto.



## 6.2 Sobre os impactos ambientais

Com base nos impactos ambientais decorrentes/previstos pela operação e ampliação do Aeroporto Carlos Prates, pode-se inferir que as atividades relacionadas ao empreendimento têm pouca relevância sob a ótica ambiental, uma vez que a área de influência se encontra completamente antropizada. Os impactos ambientais significativos identificados, e apresentados a seguir, ocorrem principalmente na ADA - Área Diretamente Afetada, a saber:

- Emissões atmosféricas provenientes das atividades do Aeroporto;
- Ruídos provenientes da movimentação de helicópteros, teste/conferência de motores e operação de aeronaves;
- Contaminação do solo por óleos e graxos provenientes das aeronaves;
- Risco de colisão entre aeronaves e indivíduos da avifauna;
- Geração de resíduos sólidos.

### Impactos sobre o meio físico:

De acordo com os estudos apresentados, os impactos ambientais mais significativos e passíveis de identificação ocorrem, predominantemente, na Área Diretamente Afetada -ADA, dos quais os mais frequentes são:

- emissões atmosféricas provenientes das atividades do Aeroporto;
- ruídos provenientes da movimentação de helicópteros, conferência de motores e operação de aeronaves;
- contaminação do solo por óleos e graxos provenientes das aeronaves;
- risco de colisão entre aerovias e indivíduos da avifauna;
- geração de resíduos sólidos.

### 4.2.1 Impactos sobre o Meio Físico

No caso da identificação de impacto relativo à contaminação do solo e de água subterrânea, deverão ser adotadas medidas de controle e de remediação.



Dentre os impactos identificados destacam-se o tráfego e movimentação dos veículos, máquinas e equipamentos; pouso de aeronaves.

Os estudos sugerem seja promovido um levantamento geral do atual estado de conservação das construções/edificações sob a influência direta das obras, permitindo um controle maior de eventuais danos produzidos, minimizando eventuais questionamentos quanto às ações necessárias para a execução das obras.

Com relação ao impacto referente ao aumento das emissões atmosféricas, devido à queima de combustíveis fósseis, os principais geradores são: as atividades inerentes ao Aeroporto (movimentação de helicópteros, teste de motores de aeronaves e voos gerais, e o tráfego e movimentação de veículos, máquinas e equipamentos).

#### 4.2.2 Impactos sobre o Meio Biótico:

No caso de impacto relativo à colisão entre aeronaves e indivíduos da avifauna, os principais geradores estão associados ao deslocamento das aves, principalmente nas áreas e espaços pertinentes à operação das aeronaves e atividades inerentes ao Aeroporto (voos de aeronaves e helicópteros).

Geralmente, a avifauna se faz presente em ambientes aeroportuários, devido a fatores relacionados à alimentação, abrigo, segurança e área para nidificação e descanso, representando risco significativo para a segurança dos voos, tendo em vista aviões e helicópteros que voam até 1500 pés.

Como medida mitigadora, os estudos sugerem a elaboração e execução de Plano de Manejo em Fauna em aeródromos.

#### 4.2.3 Impactos sobre o Meio Socioeconômico



Quanto ao impacto relativo ao fomento da área da aviação civil nacional, o principal gerador são as escolas formadoras de pilotos, sendo o Aeroporto um pólo formador de pilotos de Belo Horizonte e região, por possuir 06 escolas de aviação.

De acordo com o EIA, em relação ao impacto decorrente dos acidentes aéreos, o principal fator gerador, são as próprias atividades inerentes ao aeródromo, ou seja, a decolagem, o pouso e a arremetida.

De acordo com os estudos apresentados, a maior incidência de acidentes com aeronaves ocorre nas proximidades dos aeroportos, ou nos próprios aeroportos, em decorrência das velocidades reduzidas, ou seja, mais próximo ao solo, considerando, inclusive, o risco de colisão com aves e as suas graves consequências.

Como medida mitigadora, os estudos propuseram:

- implantação de um Plano de Manejo de Fauna de Aeródromos;
- implantação de TWR (torre de controle de aeródromo) e APP (controle de aproximação), caso o Plano Diretor do aeroporto informar a diretriz;
- seguir as diretrizes definidas no Plano de Emergência do Aeroporto Carlos Prates (PLEM), elaborado pela própria INFRAERO, e que consta neste processo de Licença de Operação Corretiva.

## 5. SOBRE OS PLANOS E PROGRAMAS AMBIENTAIS

Os estudos propuseram ainda, os Programas Ambientais enumerados a seguir, e que foram objeto de detalhamento no Plano de Controle Ambiental, a saber:

- 1- Programa de Educação Ambiental e Comunicação Social;
- 2- Programa de Monitoração e Controle de Ruídos;
- 3- Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos-PGRS;
- 4- Plano de Manejo de Fauna nos Aeródromos-PMFA;
- 5- Plano de Recuperação de Áreas Degradadas- PRAD;
- 6- Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais-PGRA.



Estes Planos e Programa foram desenvolvidos visando o atendimento a todas as medidas mitigatórias e de controle ambiental apresentadas e discutidas neste Parecer.

### Programa de Educação Ambiental e de Comunicação Social

De acordo com o Plano de Controle Ambiental-PCA, o objetivo geral deste programa é estimular e criar condições para a sensibilização consciente das pessoas, para que estas incorporem aos seus hábitos ações e comportamentos éticos em relação ao meio ambiente, além da garantia da comunicação entre a INFRAERO e a população, permitindo um bom andamento das obras e o relacionamento com a vizinhança.

Os objetivos específicos são os seguintes:

- Difundir informações que permitam à população conhecer as suas características da intervenção e seus objetivos;
- Contribuir para o menor transtorno possível para a população durante o período de realização da intervenção;
- Criar um espaço que permita à comunidade diretamente afetada acompanhar a intervenção em todas as suas etapas, além de encaminhar para solução, suas dificuldades e reclamações;
- Sensibilizar a população atingida quanto à necessidade de preservação das intervenções estruturais, ambientais e sociais, bem como estimular uma nova percepção e apropriação do espaço coletivo;
- Promover a integração entre a INFRAERO e a comunidade, estabelecendo canais de comunicação;
- Contribuir para a preservação e minimização dos impactos ambientais e sociais negativos decorrentes da operação e ampliação do empreendimento;
- Integrar e compatibilizar as diversas ações do Aeroporto que envolvam educação ambiental unida à comunicação social;
- Contribuir, por meio de ações de educação ambiental, sensibilização e comunicação, para a manutenção, vigilância e conservação dos aspectos



relacionados ao empreendimento e áreas verdes dentro do limite da área de influência da ampliação;

- Estimular ações de identificação, conservação e manutenção dos equipamentos públicos e de coleta de resíduos.

A Metodologia adotada prevê reunião com a população para apresentação e divulgação da ampliação do Aeroporto; divulgação das intervenções da ampliação, por meio da distribuição de informativos junto à população, e a abertura de canal de comunicação direta com a população.

Com relação às atividades educativas, estão previstas:

- mini palestras, de aproximadamente 30 minutos, a fim de criar conceitos e consolidar ações de preservação do meio ambiente, responsabilidade ambiental e a conscientização sobre a importância da participação da população em conjunto com o Aeroporto, para que o meio ambiente seja respeitado e preservado;
- distribuição de revistas e panfletos contendo informações sobre palestras e ressaltando a importância do Aeroporto;
- cursos sob a responsabilidade da INFRAERO, para a comunidade do entorno, cuja finalidade é capacitar a população para realização de coleta seletiva, a redução e a reutilização de resíduos sólidos e de conservação e manutenção de cursos d'água.

Dado o decorrerimento de prazo entre a formalização dos estudos e a conclusão da análise do processo, será condicionado a apresentação de novo programa de Educação Ambiental nos moldes da Deliberação Normativa nº 217/2017.

#### Programa de Monitoramento e Controle

Este programa visa compreender e monitorar a geração de ruídos no entorno do Aeroporto, buscando desenvolver métodos e sistemas que promovam uma melhoria contínua do ambiente acústico diretamente afetado pelas operações aeroportuárias.

Dentre as ações propostas para a implantação deste programa, destacamos:

|             |                                                                            |                                   |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| SUPRAM - CM | Rua Espírito Santo, nº 495 – Centro –<br>Belo Horizonte – MG CEP 30160-030 | DATA: 22-11-2019<br>Página: 22/30 |
|-------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|



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

- concentrar as operações mais ruidosas para o período da tarde, no qual o ruído ambiental é mais intenso;
- evitar sobrevoos muito próximos das residências, quando não for possível, e evitar fazê-los durante os primeiros horários da manhã;
- sensibilizar as escolas de aviação, instrutores e alunos para o controle de ruídos;
- evitar testes de manutenção e eficiência de motores fora do local acusticamente apropriado, bem como em horários inadequados;
- elaborar mapa de emissão sonora e renová-lo a cada 5 (cinco) anos.

Como medidas complementares, os estudos propuseram a criação de um Comitê Local de Gerenciamento de Ruído Aeronáutico, para o recebimento de reclamações e sugestões acerca da poluição sonora, em consonância a RBAC 161; operação com manutenção dos equipamentos para a monitoração de ruído e avaliação periódica dos mapas de emissão e programas de controle e comunicação.

A INFRAERO deverá também elaborar e fiscalizar um Plano de Zoneamento de Ruídos, além de inserir no programa de Comunicação Social, ações que permitam comunicação direta com a comunidade afetada para receber as suas reclamações e informa-la sobre as possíveis providências que possam ser tomadas em relação à emissão. Deverá ser avaliada continuamente a necessidade da operação aeroportuária versus o conforto das comunidades afetadas, com um estreito relacionamento. Prevê-se ainda, a realização de reuniões internas a fim de aumentar a eficiência e o conforto acústico das operações aeroportuárias; a elaboração de mapa de emissão sonora; a atribuição de responsabilidade acerca do controle de ruídos e a elaboração e fiscalização do Plano de Zoneamento de Ruído. O cronograma de implantação deste programa não foi definido, segundo os estudos devido à complexidade do assunto, em razão do Plano de Zoneamento de Ruído e, sobretudo, do Plano Diretor do Aeroporto, que deverá ser antes aprovado pela ANAC.



## Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos

A elaboração e implantação do PGRS (Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos) tem como objetivo reduzir a geração de resíduos e proporcionar a coleta, o armazenamento, o transporte, o tratamento e a destinação final adequada, visando a preservação da saúde pública e a qualidade do meio ambiente.

Os resíduos gerados serão classificados e gerenciados conforme determinado na NBR 8843 da ABNT -Aeroportos- Gerenciamento de Resíduos e Resolução CONAMA 05/93, que dispõe sobre o gerenciamento de resíduos sólidos gerados nos portos, aeroportos, terminais ferroviários e rodoviários, especificando em 4 grupos, A, B, C e D.

O gerenciamento dos resíduos será constituído, principalmente, pelas seguintes etapas: segregação de resíduos; minimização de resíduos, transporte e coleta externo.

Atualmente o empreendimento destina seus resíduos gerados (resíduo comum) via SLU - Prefeitura Municipal de Belo Horizonte.

## Plano de Recuperação de Áreas Degradadas

O Plano de Recuperação de Áreas Degradadas tem como função nortear a complementação das áreas desnudas que se encontram localizadas na ADA-Área Diretamente Afetada do empreendimento, possibilitando melhorar a infiltração das águas de chuvas, evitando grandes escoamentos superficiais, responsáveis pelo surgimento de erosões, e também minimizar a emissão de particulados na atmosfera decorrente da movimentação de aeronaves, além de diminuir o volume d'água do sistema de drenagem pluvial do Aeroporto, e do aporte de sedimentos e de água para os corpos receptores.



## Plano de Manejo de Fauna em Aeródromos

O objetivo deste programa é munir o Aeroporto Carlos Prates com um dispositivo técnico capaz de definir o manejo a ser adotado com a fauna local, em especial com a avifauna potencialmente causadora de acidentes e perdas no aeródromo, visando eliminar o risco de colisão com aves.

A metodologia adotada foi a utilização foi a aplicação da Lei Federal 12725/2012, que de acordo com o seu artigo 6º, "o manejo da fauna em aeródromos e em áreas de entorno poderá envolver":

- manejo do ambiente;
- manejo de animais ou parte destes;
- transporte e destinação do material zoológico;
- captura e translocação;
- coleta e destruição de ovos e ninhos e
- abate de animais.

Ressalta-se portanto, que a RBAC 164/2014 da Agência Nacional de Aviação Civil – ANAC, dispensa os aeroportos classe I da execução do programa.

### Programa de Gerenciamento de Riscos Ambientais (PGRA)

Este PGRA foi elaborado com base no Programa de Riscos Ambientais elaborado para o Aeroporto Campo de Marte, localizado em São Paulo, que possui operação similar, embora com maior movimentação.

O principal objetivo deste Programa é prever e mitigar, por intermédio de atitudes planejadas, possíveis riscos ambientais inerentes às atividades aeroportuárias, tendo como base de planejamento e de execução a análise e avaliação de riscos

Ressalta-se que todos os itens constantes do PGRA devem ser bem definidos e documentados, aplicando os procedimentos a todas as pessoas envolvidas,



incluindo treinamento, devendo também a documentação estar sempre disponibilizada para a fiscalização dos órgãos ambientais e da ANAC.

Para a obtenção de melhores resultados, o treinamento e a capacitação dos colaboradores deverá ser composto pelo treinamento inicial, o periódico e de renovação.

Ressalta-se que todo incidente de processo ou desvio operacional que resulte ou possa resultar em ocorrências de maior gravidade, com lesões pessoais ou com impactos ambientais, deve ser investigado. E que todas as recomendações decorrentes de investigação deverão ser colocadas em procedimentos e divulgadas, de maneira que situações futuras e similares sejam evitadas.

## 5. 1 Outras medidas mitigatórias

### 5.1.1 Efluente Líquidos

Com relação ao esgotamento sanitário das áreas do Aeroporto (copa, cozinha e escritórios), o efluente gerado é interligado ao sistema de coleta da COPASA.

O sistema de drenagem pluvial é composto por calhas abertas e fechadas, além de escadas de escoamento, cuja função principal é direcionar as águas pluviais captadas para a rede pública de drenagem.

## 6- CONTROLE PROCESSUAL

A análise jurídica do processo de licenciamento ambiental baseia-se nos princípios norteadores do Direito Ambiental, bem como nas legislações federais e estaduais concernentes ao tema, tais como: Lei nº 6.938/1981 (Lei da Política Nacional do Meio Ambiente), Resolução CONAMA nº 237/1997; Decreto Estadual nº 47.383/2018, que estabelece normas para o licenciamento ambiental e autorizações ambientais de funcionamento no Estado de Minas Gerais; Lei Federal nº 12.651/2012 (Código Florestal Brasileiro); e Lei Estadual nº 20.922/2013, que dispõe sobre as políticas florestal e de proteção à biodiversidade no Estado.



O processo em questão encontra-se devidamente formalizado e instruído com a documentação listada nos FOB's nº 1997817/2013 (fls. 04) e nº 1997817/2013 A (fls. 868), constando nos autos, dentre outros documentos, os estudos ambientais EIA/RIMA (fls. 20-718), PCA (fls. 719-781), o Requerimento de Licença de Operação Corretiva (fls. 11) e o Estatuto Social da Infraero (fls. 823-832).

Segundo declarado pelo empreendedor no novo Formulário de Caracterização do Empreendimento apresentado (fls. 873-886), não haverá impacto em terra indígena ou quilombola, bem acautelado, área de segurança aeroportuária atrativa de avifauna, ou outros, conforme preconiza o art. 27 da Lei Estadual nº 21.972/2016. Sendo assim, está o empreendedor dispensado de apresentar declarações de entidades intervenientes.

Em atendimento ao Princípio da Publicidade e ao previsto na Deliberação Normativa COPAM nº 13/1995, em vigor à época, foi publicado pelo empreendedor, em jornal de grande circulação, o requerimento de LOC (fls. 470 e 782-783), bem como publicado o requerimento de LOC no Diário Oficial do Estado (fls. 784).

Haja vista que o empreendedor apresentou manifestações contraditórias no processo, no tocante ao art. 38, inciso III, da DN COPAM nº 217/2017, a SUPRAM CM lhe enviou o OFÍCIO Nº 2034/2018 – DREG/SUPRAM CENTRAL/SEAD nº (fls. 863), informando sobre a necessidade de reenquadramento do processo de licenciamento, sendo que, para tanto, deveria ser realizada nova caracterização do empreendimento.

Assim, o empreendedor apresentou novo FCE eletrônico (fls. 873-886), que deu origem ao FOB nº 1997817/2013 A, tendo o processo sido reenquadrado para LAC1 (LOC), classe 4.

Em vistoria realizada em 27 de novembro de 2019, conforme descrição contida no Auto de Fiscalização nº 111034/19, foi verificado que o empreendimento vinha operando sua atividade produtiva sem o devido licenciamento ambiental,



confirmando, portanto, a informação prestada pelo empreendimento nos FCE's e em fiscalização realizada 16 de março de 2016, razão pela qual foi lavrado o auto de infração 218.593/2019, com fundamento no artigo 112, anexo I, código 107 do Decreto 47.383/18 com as penalidades de multa simples e suspensão das atividades do empreendimento até a devida regularização ambiental.

Quanto aos custos de análise, foram juntados ao processo todos os comprovantes de pagamentos efetuados pelo empreendedor (fls. 15-18), tendo sido apurado, por meio da planilha final de custos (fls. 887), que não há qualquer valor residual a ser pago pelo empreendedor.

Trata-se, em suma, de empreendimento de infraestrutura enquadrado na classe 4 (quatro) da Deliberação Normativa COPAM nº 217/2017, cuja análise técnica, em conclusão, sugere o deferimento do pedido de concessão da Licença de Operação em caráter corretivo, com validade de 10 (dez) anos, condicionada às determinações constantes no Anexo I deste Parecer Único. Deste modo, não havendo óbice, recomendamos o deferimento, nos termos do Parecer Técnico.

## 7 - CONCLUSÃO

Com base nos estudos ambientais apresentados, quando foram consideradas as avaliações e diagnósticos, com vistas à inserção adequada do empreendimento no meio ambiente urbano, garantindo a incorporação de diretrizes de sustentabilidade, e

- considerando que foram identificados os impactos na área de influência do empreendimento, que advêm da operação do Aeroporto Carlos Prates, ressaltando os impactos de elevada magnitude e abrangências local e regional, bem como os impactos negativos e a potencialização daqueles impactos considerados benéficos, presentes no meio socioeconômico, relacionados, sobretudo, à geração de empregos e à formação de novos profissionais do ramo da aviação civil;



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

- considerando que foi apontado nos estudos as medidas de controle ambiental relacionadas ao impactos levantados;
- considerando que na última vistoria datada de 27-11-2019 não foi verificado impactos ambientais negativos relacionados a atividade ora licenciada;
- considerando, ainda, que o Aeroporto representa, atualmente, um importante polo de formação de profissionais da aviação civil de Belo Horizonte e do Estado,

Este Parecer Único conclui pela viabilidade ambiental da operação do empreendimento, desde que sejam implementadas as medidas mitigadoras detalhadas neste Parecer, em consonância com os planos e programas de controle ambiental previstos nos estudos ambientais apresentados EIA/RIMA/PCA, além das medidas de segurança previstas pela ANAC e das condicionantes listadas no Anexo I deste Parecer Único.

Ressalta-se a necessidade da ANAC de se manifestar quanto aos riscos relativos às operações de pouso e de decolagem, relacionadas aos bairros localizados na área de influência do Aeroporto, ou vizinhos a ela.



**ANEXO I**

| <b>Empreendimento:</b> Aeroporto de Belo Horizonte - Carlos Prates               |                                                                                                                                                                                                                                            |                                                         |
|----------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <b>Atividade:</b> Aeroportos                                                     |                                                                                                                                                                                                                                            | <b>Classe:</b> 4                                        |
| <b>Código da atividade:</b> E-01-09-0                                            |                                                                                                                                                                                                                                            |                                                         |
| <b>Empreendedor:</b> Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária-INFRAERO |                                                                                                                                                                                                                                            |                                                         |
| <b>Endereço:</b> Rua Ocidente, nº 200, bairro Padre Eustáquio, Belo Horizonte/MG |                                                                                                                                                                                                                                            |                                                         |
| <b>CNPJ:</b> 00.352.294/0027-50                                                  |                                                                                                                                                                                                                                            |                                                         |
| <b>Município:</b> Belo Horizonte                                                 |                                                                                                                                                                                                                                            |                                                         |
| <b>Referência:</b> LAC1 (LOC)                                                    |                                                                                                                                                                                                                                            | <b>Validade:</b> 10 (dez) anos                          |
| ITEM                                                                             | DESCRIÇÃO                                                                                                                                                                                                                                  | PRAZO                                                   |
| 1                                                                                | Apresentar Plano Específico de Zoneamento de Ruído, quando ocorrer mudanças no mesmo, bem como a evidência de execução de ações para controle de ruídos, caso detectado anomalia nos resultados.                                           | Durante a vigência da licença                           |
| 2                                                                                | Apresentar Programa de Educação Ambiental, conforme Deliberação Normativa COPAM N° 214/2017 e Instrução De Serviço n° 04/2018.                                                                                                             | 180 (cento e oitenta) dias após da concessão da Licença |
| 3                                                                                | Apresentar evidências da execução do Programa de Comunicação Social, bem como registro técnico fotográfico, junto às comunidades pertencentes a AID do Meio Sócio Econômico.                                                               | Semestral                                               |
| 4                                                                                | Realizar a disposição e destinação ambientalmente adequadas de todos os resíduos sólidos gerados no empreendimento, conforme Lei Estadual n° 18.031/2009 e manter os recibos da destinação no empreendimento para eventuais fiscalizações. | Anualmente                                              |