

Relatório circunstanciado acerca das questões suscitadas durante a Audiência Pública

RELATÓRIO CIRCUNSTANCIADO ACERCA DAS QUESTÕES SUSCITADAS DURANTE A AUDIÊNCIA PÚBLICA REFERENTE AO PROCESSO DE LICITAÇÃO DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA, CUJO OBJETO É A CONCESSÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS PARA EXPLORAÇÃO, AMPLIAÇÃO E MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA AEROPORTUÁRIA DO AEROPORTO CARLOS DRUMMOND DE ANDRADE (SBBH) – AEROPORTO DA PAMPULHA.	
ANÁLISE E TRATAMENTO DOS QUESTIONAMENTOS RECEBIDOS DURANTE A AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 02/2021 REALIZAÇÃO: 25/03/2021 PUBLICAÇÃO: AVISO DE AUDIÊNCIA PÚBLICA Nº 02/2021 (DIÁRIO DO EXECUTIVO, 04 DE MARÇO DE 2021 – CADERNO 1/ PÁGINA 30	
QUESTIONAMENTO 1	
Manifestante:	Charles Brasileiro Contato: charlesbrasileiro@gmail.com Cidade: Belo Horizonte/MG Empresa: AX
Questionamento:	a) Como o estado vai lidar com a TAC que limitou o aeroporto apenas a voos regionais? b) Quais são as compensações para a população local? Tendo em vista que houve crescimento exponencial da população ao redor. Gerando danos atrelados a insalubridade, periculosidade, bem como os danos a fauna e flora. c) Por que aprovar um aeroporto executivo, tendo em vista que a própria população de Belo Horizonte não é a favor. Pois, a discussão que envolve a capital é se o aeroporto deveria ser comercial com aviões maiores ou não? d) Haverá limitação do horário dos voos e manutenção? e) Qual será a compensação ambiental para a comunidade? f) Existem 10 espécies que estão na lista de animais em extinção localizadas na área do aeroporto da Pampulha. Como serão preservadas as espécies? g) Como será a ligação com o aeroporto de Confins? h) A vila Militar será parte da concessão? i) A parte denominada KT está incluída na concessão? j) A KT fica na General Aranha, 350. Não é o centro de comando? k) Como o governo avalia o trânsito relacionado ao aeroporto e os bairros ao redor? E o que será feito para minorar os problemas potenciais? l) Como será lidada as questões com as espécies em extinção que se encontram no sítio aeroportuário?
Resposta:	A SEINFRA agradece a contribuição. A respeito dos pontos destacados, informa-se que: a) O TAC que impôs a limitação os voos permitidos a aeronaves com até 50 lugares até a solução de problemas ambientais e de segurança, firmado em 2009, foi atendido e desde 2012 o aeroporto da Pampulha opera sem restrições por parte da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD), pois de acordo com análise no PARECER ÚNICO nº 043/2012 da SEMAD, “os níveis de pressão sonora (ruídos)

estão de acordo com legislação vigente; foram atendidos os termos do TAC, com destaque para os projetos de recuperação das áreas degradadas localizadas dentro dos limites do aeroporto e da apresentação do Relatório de Impacto na Infraestrutura Urbana de Circulação/PBH e atendidas as informações complementares aos estudos ambientais, e, sobretudo, que foram apresentadas medidas mitigadoras para os impactos identificados, e que o empreendimento está em consonância as exigências da Agência Nacional de Aviação Civil -ANAC". A limitação é em função da Resolução CONAC nº 1/2017, de 11 de maio de 2017, que restringe a operação de voos regulares no Aeroporto à aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil).

- b) O Aeroporto possui Licença de Operação (LO) em vigor (nº 5937/2009/001/2011, emitida em 15/02/2012), colocando-o na condição de aeroporto ambientalmente regularizado, tendo em vista que a LO é uma exigência da legislação ambiental, atendendo às principais práticas de gestão ambiental. As compensações ambientais constam no PARECER ÚNICO DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL GCA/DIAP nº 108/2012 do Instituto Estadual de Florestas - IEF.
- c) Não tivemos acesso a esta pesquisa que apontou que a população de Belo Horizonte não é a favor do aeroporto. O Aeroporto gera vários empregos diretos e muitos outros indiretos, e tem potencial para tornar-se um novo indutor da economia da capital mineira e permitir a atração de empresas que dependem da aviação executiva, além de fundamental para o turismo de negócios e o desenvolvimento econômico da capital.
- d) O aeroporto atualmente tem limitações de horário para manutenção. O aeroporto fez constar na publicação aeronáutica ROTAER, no que se refere ao acionamento dos motores das aeronaves de porte 3C e 4C (acima de 24m de envergadura), somente quando o "push-back" das mesmas atingir a faixa de rolagem, no pátio 01 (Sul). Assim como a proibição de "check" de motores nos pátios, pista de pouso e hangares no horário 22:00H-06:00H (0100-0900 UTC). Fonte: <https://aisweb.decea.mil.br/?i=aerodromos&codigo=SBBH>
- e) As compensações ambientais constam no PARECER ÚNICO DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL GCA/DIAP nº 108/2012 do Instituto Estadual de Florestas - IEF. Para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável do aeroporto, inserimos nos Direitos e Deveres da Concessionárias a implantação de um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) – associada a metas graduais de qualidade ambiental – e a capacitação e alocação de recursos humanos necessários para essa gestão, de modo a agregar boas práticas ambientais à atividade aeroportuária, conforme cláusula 11.2.j do Contrato. Para o SGA proposto, os indicadores estão associados às atividades do item 9 da ISO 14.001: 2015.
- f) De acordo com os estudos recebidos no âmbito do PMI Nº 002/2020, o aeroporto da Pampulha está localizado em uma área onde podem ser encontradas de 2 a 5 espécies ameaçadas de extinção. Conforme disposição geral do RBAC nº 164, o perigo provocado pela presença de aves e demais animais às operações aéreas torna necessária a execução, por parte dos operadores de aeródromos públicos, de ações específicas para o gerenciamento do risco de colisão entre aeronaves e a fauna, por intermédio da compreensão dos fatores que originam o perigo e da definição de medidas para eliminar ou mitigar o risco. A IPF (Identificação de Perigo de Fauna), de acordo com a RBAC 153, compreende uma abordagem preliminar do problema, na qual são identificadas as espécies de fauna presentes no aeródromo e no seu entorno que provocam risco às operações aéreas, os principais focos de atração, e em que são definidas e priorizadas as medidas adotadas para a redução do risco (RBAC 164 2014).
- g) Não existe previsão de novas ligações com o Aeroporto de Confins além das existentes.

- h) A vila Militar não fará parte da concessão.
- i) A sede do Clube dos Sargentos da Aeronáutica (KT) não está incluída na concessão, faz parte da área militar, hoje de propriedade da Infraero.
- j) A sede do Clube dos Sargentos da Aeronáutica (KT) é um centro recreativo, com quadras e churrasqueiras, e não faz parte da concessão.
- k) Inaugurado em 1933, o aeroporto teve seu maior movimento no ano de 2004, com mais de 3 milhões de passageiros (embarque + desembarque) e quase 45 mil movimentos de aeronaves (pouso + decolagem). Em 2019 movimentou 178 mil passageiros (94% menor que em 2004) e 36 mil aeronaves. Considerando que a região já suportou aproximadamente 8,2 mil passageiros/dia, a vocação do equipamento para aviação executiva e os investimentos em melhorias no sistema viário na região nos últimos anos para a Copa do Mundo, em especial na Av. Professor Magalhães Penido e na Av. Antônio Carlos e o viaduto de interseção da Av. Antônio Carlos e Av. Abraão Caram (acesso de alta capacidade), e ampliaram significativamente a mobilidade, não deverá haver impacto no trânsito no entorno do aeroporto.
- l) Vide resposta no item “f”.

Adicionalmente informamos que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto cuja exploração será concedida. O Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: *b) Providenciar todas as licenças ou complementação das licenças, inclusive ambientais, necessárias para a execução das obras do AEROPORTO junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal devendo observar as condicionantes previstas nas licenças ambientais obtidas pelo PODER CONCEDENTE e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela CONCESSIONÁRIA; c) Cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das licenças ambientais do AEROPORTO, inclusive com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais; d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 17.2.q) deste CONTRATO; e) Responsabilizar-se pelas renovações e aditamentos de todas as licenças, inclusive ambientais, necessárias para a plena operação do AEROPORTO, durante a vigência deste CONTRATO.*

QUESTIONAMENTO 2

Manifestante:	<p>Otávio Martins Maia</p> <p>Contato: otammaia@gmail.com</p> <p>Cidade: Belo Horizonte/MG</p> <p>Empresa: Governo de Minas Gerais</p>
Questionamento:	<p>Existe possibilidade dos voos de instrução que acarretam problemas recorrentes na região do aeroporto do Carlos Prates serem transferidos para a Pampulha? É possível vetar esses voos na Pampulha devido aos riscos de acidente em região adensada?</p>
Resposta:	<p>A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que não há previsão nos estudos recebidos no âmbito do PMI Nº 002/2020 para a incorporação de voos de instrução durante a concessão. Também não existe a obrigação do</p>

aeroporto da Pampulha em aceitar a transferência das operações/hangares do Aeroporto Carlos Prates.	
QUESTIONAMENTO 3	
Manifestante:	<p>Bruno Simões</p> <p>Contato: brunosimoes1000@gmail.com</p> <p>Cidade: Belo Horizonte/MG</p> <p>Empresa: (Pessoa física)</p>
Questionamento:	<p>a) A aérea que pertencia ao CIAAR/Aeronáutica vai entrar no escopo da concessão?</p> <p>b) Caso haja uma revogação das normas federais que restringem a operação no aeroporto, a concessionária poderá operar voos regulares?</p> <p>c) Existe alguma restrição quanto a participação da concessionária BH Airport ou suas controladoras na participação no leilão?</p>
<p>Resposta:</p> <p>A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>a) A aérea que pertencia ao CIAAR/Aeronáutica, hoje pertencente à INFRAERO, não será parte do escopo da concessão.</p> <p>b) Qualquer alteração superveniente à assinatura do contrato, está sujeita às hipóteses de revisão previstas em contrato, desde que respeitados os limites da mutabilidade e as aprovações necessárias para as respectivas alterações.</p> <p>c) A concessionária BH Airport é impedida de participar por ser uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), formada pela CCR, Zurich Airport e pela Infraero. Uma SPE corresponde a uma sociedade com as mesmas características do consórcio, porém com personalidade jurídica, decorrente da celebração de um contrato de sociedade, em que a sociedade empresária é constituída “especificamente” para uma ação ou projeto, neste caso a Concessão do Aeroporto de Confins (SBCF). Suas controladoras podem participação no leilão, isoladamente ou em consórcio. No caso de CONSÓRCIO, a LICITANTE deverá apresentar instrumento de “compromisso de constituição de SPE”, subscrito pelos consorciados.</p>	
QUESTIONAMENTO 4	
Manifestante:	<p>Marcel Moure</p> <p>Contato: marcel.moure@voa-sp.com.br</p> <p>Cidade: Jundiaí/SP</p> <p>Empresa: VOA SP</p>
Questionamento:	<p>a) Gostaria de 01 cópia dessa apresentação do Diretor Hélio, via e.mai: marcel.moure@voa-sp.com.br</p> <p>b) Como fica a área do sítio aeroportuário com relação à antiga área do CIAAR que hoje se encontra o bombeiro do Estado de Minas?</p> <p>c) Uma vez que a área do antigo CIAAR pertence hoje à INFRAERO, podemos entender que as restrições que se encontram na ANAC quanto ao retorno do aeroporto de Pampulha, a condição de AEROPORTO COMERCIAL, caberia à INFRAERO a correção</p>

	de edificações?
<p>Resposta:</p> <p>A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>a) A apresentação está disponível no link a seguir: http://www.parcerias.mg.gov.br/projetos/projetos-em-estruturacao/aeroporto-da-pampulha</p> <p>b) A antiga área do CIAAR pertence à INFRAERO e não faz parte desta concessão e nem do sítio aeroportuário.</p> <p>c) A retirada de obstáculos e não conformidades que se encontram no terreno da Infraero, visando atender os requisitos regulamentares de projeto da RBAC 154 (Projeto de aeródromos) para aeronaves Código 3C, constam no Anexo 1 – PEA, e é uma obrigação da concessionária, que deverá ser negociada junto à Infraero e cujos custos foram previstos no EVTE.</p>	
QUESTIONAMENTO 5	
Manifestante:	<p>Rogério Miranda</p> <p>Contato: carneirodemiranda@gmail.com</p> <p>Cidade: Belo Horizonte/MG – Bairro Jaraguá</p> <p>Empresa: (Pessoa física)</p>
Questionamento:	<p>a) E as barreiras acústicas para teste de motores e impactos na vizinhança? Quando será feito este investimento para redução do ruído aeronáutico?</p> <p>b) Os planos de zoneamento de ruído apresentados não são verdadeiros, a poluição sonora é muito maior na realidade. Temos evidências de um estudo realizado pela BH airport em 2018, descumprimento do RBAC 161.</p> <p>c) As manutenções acontecem hoje de madrugada.</p> <p>d) Qual será o movimento anual de pouso e decolagens previsto nesta concessão, e qual é a capacidade total da pista?</p> <p>e) Existe um problema sério de poluição do ar no Jaraguá. Como resolver isto?</p>
<p>Resposta:</p> <p>A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>a) O aeroporto da Pampulha opera sem restrições por parte da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD), desde 2012, quando foi emitido o Licenciamento Ambiental que dá como equacionando os problemas ambientais e de segurança apontados no Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), firmado entre a Infraero e a SEMAD em 2009, no qual a Infraero deveria apresentar o Estudo Potencial de Incremento de Tráfego, implementar o Plano de Recuperação de Áreas Degradadas para toda a área do empreendimento e demais estudos ambientais e ainda formalizar o processo de regularização ambiental junto à Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável Central Metropolitana (SUPRAM). O Licenciamento Ambiental conclui o seguinte: i) que os níveis de pressão sonora (ruídos) estão de acordo com legislação vigente; ii) que foram atendidos os termos do TAC, com destaque para os projetos de recuperação das áreas degradadas localizadas dentro dos limites do aeroporto e da apresentação do Relatório de Impacto na Infraestrutura Urbana de circulação/PBH e atendidas as informações complementares aos estudos ambientais; iii) que foram apresentadas medidas mitigadoras para</p>	

os impactos identificados; e iv) que o empreendimento está em consonância as exigências da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC.

- b) O Plano Específico de Zoneamento de Ruído (PEZR) foi aprovado em 2020, em atendimento ao RBAC 161 (Processo 00065 065711 2019 93 Cadastro de Plano Específico de Zoneamento de Ruído e Processo 00065 095120 2015 17 Validação de Curvas de Ruído). Dentre as ações para o gerenciamento do ruído, previstas no RBAC 161, está o registro do PEZR junto à ANAC e seu encaminhamento à Prefeitura Municipal, que deverá seguir as diretrizes contidas nos art. 43 e 44, inciso II, e §4º da Lei nº 7.565, de 19 de dezembro de 1986 (Código Brasileiro de Aeronáutica - CBA) e nas demais normas aplicáveis ao caso, quando da ordenação e controle do uso do solo em torno das áreas aeroportuárias, por força do artigo 4o, § 1o, do Estatuto das Cidades, para a devida compatibilização do uso do solo no Plano Diretor. A aplicação dessas restrições deve ser efetuada pela autoridade municipal, pela autoridade ambiental e pela ANAC, no processo de licenciamento ambiental e durante as atividades de fiscalização e controle.
- c) O aeroporto atualmente tem limitações de horário para manutenção. O operador do Aeroporto fez constar na publicação aeronáutica ROTAER, no que se refere ao acionamento dos motores das aeronaves de porte 3C e 4C (acima de 24m de envergadura), somente quando o “push-back” das mesmas atingir a faixa de rolagem, no pátio 01 (Sul). Assim como a proibição de “check” de motores nos pátios, pista de pouso e hangares no horário 22:00H- 06:00H (0100-0900 UTC). Para fins de cumprimento das orientações referentes ao gerenciamento do ruído aeroportuário o Aeroporto de Belo Horizonte/Carlos Drummond de Andrade (SBBH) conta com um Comitê de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA), determinado pela RBAC 161. No caso de reclamação de ruído aeronáutico, a atual operadora busca responder ao reclamante após avaliar cada situação específica. Dentre os procedimentos está a investigação dos fatos geradores da reclamação, eventual sobreposição da curva de ruído do período da reclamação com a localização dos reclamantes, a fim de verificar a conformidade ou não com as exigências do RBAC 161.
- d) Atualmente o aeroporto tem a capacidade declarada de 26 movimentos por hora (ATMs/h). Este número representa aproximadamente 227 mil movimentos por ano, com aeroporto operante 24 horas de funcionamento. Estima-se que o aeroporto da Pampulha tem capacidade para operar entre 60 e 80 mil ATMs/ano, com base no *benchmark* de aeroportos com *layout* de pista e taxiways semelhantes e com demanda de aviação geral similar. O movimento de pouso e decolagens previsto ao final da concessão é de 58 ATMs/ano, ou seja, abaixo da capacidade atual.
- e) Primeiramente, importante informar que o Aeroporto tem Licenciamento Ambiental aprovado junto à SEMAD. A respeito do ponto destacado, informa-se que o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) estabelece diretrizes gerais a serem observadas na elaboração e execução de projetos, ficando a cargo da Concessionária o planejamento e provimento da solução para a infraestrutura aeroportuária. Dessa maneira, os princípios mencionados de sustentabilidade, eficiência energética e minimização dos impactos ambientais, bem como o requisito de observância às melhores práticas nacionais e internacionais em projetos de edificações similares, contemplam, no nível de profundidade compatível ao praticado no documento, a finalidade da contribuição.

QUESTIONAMENTO 6

Manifestante:	Ramon Diniz Faria Contato: casao1@hotmail.com Cidade: Belo Horizonte/MG Empresa: Escritório de Advocacia Lázaro e Diniz
----------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Questionamento:	Questionamento para a INFRAERO, sobre a possibilidade de relocação de empresas, com contrato vigente, situadas no Carlos Prates, que será fechado, para a Pampulha.
Resposta:	A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que não há previsão da relocação de empresas, com contrato vigente, situadas no Carlos Prates, que será fechado, para a Pampulha.
QUESTIONAMENTO 7	
Manifestante:	Cecilia Mendoza Contato: cecilia.mendoza@gmail.com Cidade: Belo Horizonte/MG Empresa: (Pessoa física - moradora)
Questionamento:	<p>a) Qual é o plano para mitigação dos impactos ambientais na vizinhança? Ruído excessivo, cheiro de querosene, teste de motores?</p> <p>b) A distância dos hangares das casas, com helicópteros decolando a apenas 150 m das casas, isso vai mudar?</p> <p>c) Testes de motores e descolagens ruidosos acontecem sim, em horas da madrugada. O horário tem que ser regulado e observado.</p>
Resposta:	<p>A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que:</p> <p>a) O Aeroporto possui Licença de Operação (LO) em vigor (nº 5937/2009/001/2011, emitida em 15/02/2012), colocando-o na condição de aeroporto ambientalmente regularizado, tendo em vista que a LO é uma exigência da legislação ambiental, atendendo às principais práticas de gestão ambiental. O aeroporto da Pampulha opera sem restrições por parte da Secretaria de Estado de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável (SEMAD), desde 2012, quando foi emitido o Licenciamento Ambiental que dá como equacionando os problemas ambientais e de segurança apontados no Termo de Ajustamento de Conduta (TAC), firmado entre a Infraero e a SEMAD em 2009, onde a Infraero deveria apresentar o Estudo Potencial de Incremento de Tráfego, implementar o Plano de Recuperação de Áreas Degradadas para toda a área do empreendimento e demais estudos ambientais e ainda formalizar o processo de regularização ambiental junto à Superintendência Regional de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável Central Metropolitana (Supram). O Licenciamento Ambiental conclui o seguinte: i) que os níveis de pressão sonora (ruídos) estão de acordo com legislação vigente; ii) que foram atendidos os termos do TAC, com destaque para os projetos de recuperação das áreas degradadas localizadas dentro dos limites do aeroporto e da apresentação do Relatório de Impacto na Infraestrutura Urbana de circulação/PBH e atendidas as informações complementares aos estudos ambientais; iii) que foram apresentadas medidas mitigadoras para os impactos identificados; e iv) que o empreendimento está em consonância as exigências da Agência Nacional de Aviação Civil - ANAC. As compensações ambientais constam no PARECER ÚNICO DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL GCA/DIAP nº 108/2012 do Instituto Estadual de Florestas - IEF. Além disso, as compensações ambientais constam no PARECER ÚNICO DE COMPENSAÇÃO AMBIENTAL GCA/DIAP nº 108/2012 do Instituto Estadual de Florestas - IEF. Para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável do aeroporto, inserimos nos Direitos e Deveres da Concessionárias a implantação de um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) – associada a metas graduais de qualidade ambiental – e a capacitação e alocação de recursos humanos necessários para essa</p>

gestão, de modo a agregar boas práticas ambientais à atividade aeroportuária, conforme cláusula 11.2.j do Contrato. Para o SGA proposto, os indicadores estão associados às atividades do item 9 da ISO 14.001: 2015.

- b) A respeito do ponto destacado, informa-se que o Plano de Exploração Aeroportuária (PEA) estabelece diretrizes gerais a serem observadas na elaboração e execução de projetos, ficando a cargo da Concessionária o planejamento e provimento da solução para a infraestrutura aeroportuária e cabe ao Departamento de Controle do Espaço Aéreo – DECEA planejar, implantar, integrar, normatizar, coordenar e fiscalizar as atividades de controle do espaço aéreo brasileiro.
- c) O aeroporto atualmente tem limitações de horário para manutenção. O atual operador do Aeroporto fez constar na publicação aeronáutica ROTAER, no que se refere ao acionamento dos motores das aeronaves de porte 3C e 4C (acima de 24m de envergadura), somente quando o “push-back” das mesmas atingir a faixa de rolagem, no pátio 01 (Sul). Assim como a proibição de “check” de motores nos pátios, pista de pouso e hangares no horário 22:00H- 06:00H (0100-0900 UTC). Para fins de cumprimento das orientações referentes ao gerenciamento do ruído aeroportuário o Aeroporto de Belo Horizonte/Carlos Drummond de Andrade (SBBH) conta com um Comitê de Gerenciamento do Ruído Aeronáutico (CGRA), determinado pela RBAC 161. No caso de reclamação de ruído aeronáutico, a atual operadora busca responder ao reclamante após avaliar cada situação específica. Dentre os procedimentos está a investigação dos fatos geradores da reclamação, eventual sobreposição da curva de ruído do período da reclamação com a localização dos reclamantes, a fim de verificar a conformidade ou não com as exigências do RBAC 161.

QUESTIONAMENTO 8

Manifestante:	Luciano Oliveira Santos Contato: lusantos218@gmail.com Cidade: Belo Horizonte/MG Empresa: -
Questionamento:	a) Em que momento a sociedade, será ouvida sobre o tema? Queremos a Pampulha para vôos comerciais. b) Por gentileza repetir o site que estará salva essa audiência.
Resposta:	<p>a) A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, em função da Resolução CONAC nº 1/2017, a operação atual está restrita à voos regulares para aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil), além das ressalvas e recomendações constantes no Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU. Entretanto, conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).</p> <p>Quanto à participação da sociedade, ressalta-se que o processo foi permeado por ampla consulta popular, com a realização de consulta e de audiência, em estrita observância às normas legais aplicáveis.</p> <p>b) A íntegra da reunião está disponível para consulta no canal da Seinfra no Youtube:</p>

<https://www.youtube.com/watch?v=C6T02uRtPNU>

QUESTIONAMENTO 9

Manifestante:

Camila Drumond Andrade

Contato: camila.andrade@bh-airport.com.br

Cidade: Belo Horizonte/MG

Empresa: Concessionária do Aeroporto Internacional de Confins S.A.

Questionamento:

- a) Vai haver algum tipo de limitação para essa aviação regular, como, por exemplo, apenas voos regionais?
- b) Caso haja a liberação para voos regulares, está previsto no edital alguma restrição para essa aviação, ou seja, apenas para voos regulares?

Resposta:

- a) A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, em função da Resolução CONAC nº 1/2017, a operação atual está restrita à voos regulares para aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil).
- b) Conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).

QUESTIONAMENTO 10

Manifestante:

Paola Alves Ferreira

Contato: ascobpampulha@gmail.com

Cidade: Belo Horizonte/MG

Empresa: ASCOB Pampulha

Questionamento:

- a) Não foi cogitada a possibilidade de haver a concessão para administrar o aeroporto para vôos comerciais?
- b) Não se cogitou a possibilidade de realizar a concessão para vôos comerciais do tipo regionais, por exemplo? Por quê?

Resposta:

- a) A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, em função da Resolução CONAC nº 1/2017, a operação atual está restrita à voos regulares para aviação regional, ou seja, a voos diretos com aeroportos regionais (definidos como aqueles localizados fora da região metropolitana das capitais e com movimentação anual de passageiros inferior a 600 mil) e das ressalvas e recomendações constantes no Acórdão nº 464/2019 do Plenário do TCU. Entretanto, conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC

e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).

b) A realização de voos comerciais do tipo regionais está prevista na concessão.

QUESTIONAMENTO 11

Manifestante:

Priscilla Torres

Contato: priscilla.verna@grupoccr.com.br

Cidade: São Paulo/SP

Empresa: CCR Aeroportos

Questionamento:

O Contrato de Concessão prevê a operação para aviação geral e executiva, podendo haver aviação regular com aeronaves até 30 assentos, por 30 anos. Isso significa que, por 30 anos, não haverá possibilidade do aeroporto absorver aviação comercial?

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).

QUESTIONAMENTO 12

Manifestante:

Gustavo Anfra

Contato: gustavo.anfra@bh-airport.com.br

Cidade: Jundiaí/SP

Empresa: BH Airport

Questionamento:

Você comentou que existe a possibilidade da volta de voos domésticos caso revogue a MP vigente. Como ficaria as restrições regulares para operação de aeronaves maiores? Sabemos que para o atendimento as regulações vigentes seria um alto custo.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que, conforme orientação da Secretaria de Aviação Civil – SAC, eventuais restrições à operação dos serviços aéreos só podem ocorrer em função de limitações de infraestrutura, operacionais ou de segurança, tendo em vista o quanto disposto nas políticas e diretrizes da Lei nº 11.182/2005, do PNAC e do PGO, bem como o Artigo 5º do Decreto nº 7.624, ou seja, de acordo com as diretrizes de promoção de concorrência entre aeroportos, quanto do livre uso da infraestrutura por quaisquer aeronaves (art. 48, §1º da Lei nº 11.182/2005).

QUESTIONAMENTO 13

Manifestante:

Fábio

Contato: fabiolteles@gmail.com

	<p>Cidade: São Paulo/SP</p> <p>Empresa: CCR</p>
Questionamento:	<p>Prezados, dada a natureza das perguntas sobre a discussão de operação comercial/executiva do Aeroporto da Pampulha, existe algum projeto ou perspectiva do governo de integrar os dois aeroportos através de metrô/BRT ou similares?</p>
Resposta:	
<p>A SEINFRA agradece a contribuição e informa que não há previsão atualmente para esta integração.</p>	
QUESTIONAMENTO 14	
Manifestante:	<p>Etvan Geradlo Fonseca</p> <p>Contato: etvan@hotmail.com</p> <p>Cidade: Belo Horizonte/MG</p> <p>Empresa: Associação dos Moradores do Bairro Garças</p>
Questionamento:	<p>O anexo 20 - minuta de contrato, no item 11, d), prevê que o atual passivo ambiental não será de responsabilidade do futuro concessionário. Como ficará este passivo?</p>
Resposta:	
<p>A SEINFRA agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais já conhecidas relacionadas ao Aeroporto cuja exploração será concedida. As Proponentes, de acordo com o item 11.11 do Edital, são responsáveis pela análise direta das condições do respectivo Complexo Aeroportuário e de todos os dados e informações sobre a exploração da Concessão, bem como pelo exame de todas as instruções, condições, exigências, leis, decretos, normas, especificações e regulamentações aplicáveis ao Leilão e à Concessão, devendo arcar com seus respectivos custos e despesas, inclusive, mas não exaustivamente, no tocante à realização de estudos, investigações, levantamentos, projetos e investimentos.</p> <p>Apenas os custos relacionados aos passivos ambientais que tenham origem e não sejam conhecidos até a data de publicação do edital do leilão da concessão serão alocados ao Poder Concedente, conforme item 11.4.d do Contrato.</p>	
QUESTIONAMENTO 15	
Manifestante:	<p>Felipe Lelis Moreira</p> <p>Contato: flelismoreira@gmail.com</p> <p>Cidade: Belo Horizonte/MG</p> <p>Empresa: (Pessoa física)</p>
Questionamento:	<p>O PMI restringiu a participação apenas a projetos voltados para aviação regional. Isso não restringe a concorrência e participação de outros interessados?</p>
Resposta:	
<p>A SEINFRA agradece a contribuição e esclarece que o Estado de Minas Gerais, após a entrega dos estudos do PMI, analisou o material e o adequou de forma que o mesmo representasse fidedignamente o interesse público do Estado de Minas Gerais. Por fim, a Secretaria reforça que os estudos apresentados e o respectivo plano de</p>	

negócios não são vinculantes, podendo o interessado propor e explorar a área conforme julgar cabível, desde que respeitando a legislação vigente.

QUESTIONAMENTO 16

Manifestante:	Ronaldo Cardoso Alves Contato: rcardosoalves@gmail.com Cidade: Belo Horizonte/MG Empresa: Clube Jaraguá
Questionamento:	Gostaria de saber se de fato as questões ambientais serão pautadas apenas pela visão parcial que até aqui foram externadas pela ANAC 15:3.

Resposta:

A SEINFRA agradece a contribuição e informa que será transferida para a Concessionária a obrigação de solucionar todas as questões ambientais relacionadas ao Aeroporto cuja exploração será concedida. O Capítulo III da minuta de Contrato atribui à Concessionária a responsabilidade de: *b) Providenciar todas as licenças ou complementação das licenças, inclusive ambientais, necessárias para a execução das obras do AEROPORTO junto aos órgãos públicos das esferas municipal, estadual e federal devendo observar as condicionantes previstas nas licenças ambientais obtidas pelo PODER CONCEDENTE e as novas exigências dos órgãos ambientais decorrentes do projeto adotado pela CONCESSIONÁRIA; c) Cumprir integralmente com as condicionantes ambientais e medidas compensatórias das licenças ambientais do AEROPORTO, inclusive com novas exigências solicitadas pelos órgãos ambientais; d) Custear e implementar as condicionantes ambientais, medidas compensatórias e programas ambientais constantes das licenças prévias, de instalação, de operação e de regularização do AEROPORTO, quando tais exigências não estiverem relacionadas com a recuperação de passivos ambientais não conhecidos e cujo fato gerador seja anterior à data de publicação do EDITAL, assim como com novas exigências eventualmente solicitadas pelos órgãos ambientais, observado o disposto na subcláusula 17.2.q) deste CONTRATO; e) Responsabilizar-se pelas renovações e aditamentos de todas as licenças, inclusive ambientais, necessárias para a plena operação do AEROPORTO, durante a vigência deste CONTRATO.*

O Brasil, como país membro da OACI e representado pela ANAC, autoridade de aviação civil, também atua na proteção ambiental por meio da aplicação de regulamentos e normas, dentre eles podemos citar:

- RBAC nº 21, intitulado “Certificação de produto e artigo aeronáuticos;”
- RBAC nº 34, intitulado “Requisitos para drenagem de combustível e emissões de escapamento de aviões com motores a turbina”,
- RBAC nº 36, intitulado “Requisitos de ruído para aeronave”,
- RBAC nº 38, intitulado “Requisitos para emissões de CO2 de aviões”,
- RBAC nº 153, intitulado “Aeródromos - Operação, manutenção e resposta à emergência”,
- RBAC nº 161, intitulado “Planos de Zoneamento de Ruído de Aeródromos – PZR”,
- RBAC nº 164, intitulado “Gerenciamento do risco da fauna nos aeródromos públicos”.