

## ATA DA 427ª. REUNIÃO ORDINÁRIA DA COMISSÃO DE CONTROLE URBANÍSTICO – CCU (22ª. ON LINE)

Aos 26 (vinte e seis) dias do mês de abril de 2022 (dois mil e vinte e dois), às 9h30h, realizou-se a 427ª. Reunião Ordinária da Comissão de Controle Urbanístico – CCU, 22ª. Reunião On Line gravada, sob a Presidência da Arquiteta Luzia Silmira Meira (Mira), suplente da Presidente da CCU. Estiveram presentes os Arquitetos: Marcos André Domingues da Silva, representante da URB/Recife; Dierson Guimarães Lima, suplente do representante da SMAS; Ana Patrícia Uchoa de Queiroz, suplente do representante do ICPS; Nelson José Maricevich Ramirez, representante da CPRH; Silvana da Mota Rocha, representante da CONDEPE/FIDEM e Elka Porciúncula, suplente do representante da FIEPE. Os Engenheiros: José Carlos da Silva Miranda Filho, representante da CTTU; Maura Michaela Dellabianca Araújo, representante do SENGE/PE e Flávio Domingues da Silva, representante do CREA. Além da Procuradora Eugênia Giovanna Simões Inácio Cavalcanti, representante da PGM. Constatado o número regimental para deliberar a **Presidente** deu início à reunião cumprimentando a todos e passou a palavra à Dra. LICIANE NETTO RIGONI, para a apresentação do **Processo digital nº. 8105285321 dos AEROPORTOS DO NORDESTE LTDA.**, referente à Legalização com Reforma e Ampliação do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes Gilberto Freyre (SBRF), localizado na Av. Mascarenhas de Moraes - Iburá. **Encaminhado à CCU:** face ao Art. 62, § 1º. e Art. 110, IV, da Lei nº. 16.176/96 (LUOS – **EMPREENHIMENTO DE IMPACTO**). Dra. **Liciane** iniciou dizendo: “Bom dia a todos! Vamos iniciar a apresentação que tem como objetivo apresentar os principais investimentos a serem realizados pela AENA Brasil durante a Fase I-B do Contrato de Concessão (Contrato nº. 001/ANAC/2019 – Nordeste), no Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre (SBRF), localizado na cidade do Recife. Temos uma equipe de apresentadores: Diretor Presidente - Santiago Yus; Gerente de Planejamento e Infraestrutura - Liciane Netto Rigoni e Gerente de Meio Ambiente - Regiane Riberio. Vou passar a palavra ao nosso Presidente que iniciará a apresentação falando do início do processo e depois farei a apresentação do projeto.” Dr. **Santiago Yus** iniciou dizendo: “Bom dia a todos! Obrigado! Para nós, AENA como um grupo, é com muita satisfação podermos apresentar para todos vocês, o que consideramos um grande empreendimento na área aeroportuária. Após um grande trabalho com a Prefeitura, chegar a este ponto quase final, para nós é muito relevante. **1. INTRODUÇÃO:** Fazendo uma pequena introdução, AENA é a gestora de Aeroportos maior do mundo em número de passageiros, considerando o ano 2019. Uma gestão de 71 (setenta e um) Aeroportos no mundo: Aguascalientes; Bajío; Guadalajara; Hermosillo; La Paz; Los Cabos; Los Mochis; Manzanillo; Mexicali; Morelia; Puerto Vallarta; Tijuana. Baía de Montego; Norman Manley; Cartagena de Indias; Cali. Londres; Espanha: 46 aeroportos e 2 heliportos. Grupo aeroportuário do Nordeste do Brasil, com 06 (seis) Aeroportos: Recife; Maceió; Aracajú; Campina Grande; João Pessoa e Juazeiro do Norte. Num total de mais de 350.000 passageiros no mundo. No Brasil temos uma sociedade de propósito único, para o Contrato de Concessão, assinado com a ANAC em 2019, que foi uma quinta rodada. **CONTRATO N.º. 001/ANAC/2019 – NORDESTE. Objeto:** Concessão dos serviços públicos para a ampliação, manutenção e exploração da infraestrutura aeroportuária dos Complexos Aeroportuários integrantes do Bloco Nordeste, por um período de 30 anos. Bloco Nordeste - Aeroportos: Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre (SBRF); Aeroporto Internacional de João Pessoa - Presidente Castro Pinto (SBJP); Aeroporto Internacional Santa Maria – Aracaju (SBAR); Aeroporto de Campina Grande – Presidente João Suassuna (SBKG); Aeroporto internacional de Maceió/Zumbi dos Palmares (SBMO); Aeroporto de Juazeiro do Norte – Orlando Bezerra Menezes (SBJU). O Contrato de Concessão de 30 (trinta) anos. **Linha do Tempo: Assinatura do Contrato** de Concessão com a ANAC - 05/09/2019. Data de Eficácia do Contrato de Concessão - Início da Fase I-A, - Início da Fase I-B\* - 09/10/2019. Término da Fase I-A, Transferência Operacional e Obras de Melhoria Imediatas - 24/06/2020. Término da Fase I-B\* - 09/06/2020. Início da Fase II - 10/06/2023. Término da Fase II - Final do período de Concessão - 09/10/2049. Período de Concessão dos Aeroportos do Bloco Nordeste à AENA Brasil – 30 anos. **Termos e Definições: Fase I-A** - Fase do Contrato de Concessão referente à transferência das operações do Aeroporto do Operador Aeroportuário para a Concessionária. **Fase I-B** - Fase do Contrato de Concessão referente à ampliação do Aeroporto pela Concessionária para adequação da infraestrutura e recomposição total do nível de serviço estabelecido no PEA; - Finalização em 09 de junho de 2023. **Fase II** - Demais fases (Contrato de Concessão) de ampliação, manutenção, exploração do Aeroporto, para atendimento aos Parâmetros Mínimos de Dimensionamento previstos no

PEA, de acordo com o disciplinado na Seção V - Subseção IV- Da Fase II do Contrato de Concessão. PEA - Plano de Exploração Aeroportuária, Anexo 02 ao Contrato de Concessão, que detalha o objeto da concessão e determina as obrigações e condições de exploração do Aeroporto pela Concessionária. A minha apresentação termina aqui, vou passar para Liciane continuar com as explicações mais técnicas, e agradecer a disposição de todos vocês. Obrigado!” Dra. **Liciane** continuou dizendo: “Obrigada, Santiago! Vou continuar explicando um pouco mais, quais são essas obrigações que são objeto desse licenciamento. Dentro desses Compromissos Contratuais que Santiago falou, que fazem parte do nosso Contrato de Concessão, nós temos aqui uma obrigação de atender alguns parâmetros mínimos, que vêm definidos dentro do Contrato de Concessão. Temos a obrigação de atender: **Compromissos Contratuais: Fase 1B – PEA (Objeto do Licenciamento):** Valores de passageiros de desenho atendidos simultaneamente: Nacional – PHDSS = 1.891; PHDLL = 1.845. Internacional – PHDSS = 455; PHDLL = 345. Atendimento mediante portas de embarque de contato 65% dos voos domésticos; 95% dos voos internacionais. Sistema de gestão e inspeção de bagagem para 100% das bagagens de saída. Definição de 27 posições de estacionamento de aeronaves em plataforma comercial: 5 atuais passam a 23 postos de estacionamento aeronaves tipo C (+18); 4 atuais passam a 2 postos de estacionamento aeronaves tipo D (-2); 7 atuais passam a 2 postos de estacionamento aeronaves tipo E (-5). Para nós atendermos isso, temos todo um desenvolvimento que vou começar a detalhar um pouco mais a frente. Nós temos também aqui, horizontes de desenvolvimento do Aeroporto que foram planejados. Dentro do Contrato de Concessão, nós temos: **Fase 1B – PEA: PGI (Plano de Gestão de Infraestrutura):** É um documento de elaboração obrigatória dentro do Contrato de Concessão. Este documento, o qual deve ser revisado e enviado para a ANAC a cada 5 anos, durante o período de Concessão. Seu objetivo é proporcionar a melhoria contínua das instalações e sistemas dos Aeroportos, avaliando periodicamente suas condições e planejando sua manutenção e modernização. O PGI deve identificar e priorizar os projetos necessários à melhoria da Infraestrutura, considerando os níveis de demanda projetados, desde 2019 a 2049. **2. APRESENTAÇÃO DO EMPREENDIMENTO:**



Imagem 01

Área do Terreno: 3.188.485,99m<sup>2</sup>

### Zoneamento Funcional:



Imagem 02

(Fonte: EVTEA, 2018)

Descrição das Áreas	Área (ha)	%
Área de Manobras	151,09	35,34%
Complexo Terminal de Passageiros	3,07	0,72%
Complexo Terminal de Cargas	2,47	0,58%
Complexo Aviação Geral	4,20	0,98%
Áreas de Apoio	10,68	2,50%
Acesso, Estacionamento e Circulação	8,42	1,97%
Área de Obras	0,90	0,21%
Áreas Não Operacionais	100,12	23,42%
Área Militar	146,62	34,29%

**2.1. Índices Urbanísticos – Quadro de Áreas:** Área do Terreno = 3.188.485,99m<sup>2</sup>; Área Solo Natural = 809.335,12m<sup>2</sup>; Taxa de Solo Natural = 25%; Área de Construção Existente = 291.998,32m<sup>2</sup>; Área a ser demolida = 26.793,17m<sup>2</sup>; Área de Acréscimo = 38.167,05m<sup>2</sup>; Área Total de Construção = 303.372,20m<sup>2</sup>. **2.2. Situação Atual e Projetada:** Várias áreas vão ser demolidas e construídas em outra localidade. Na imagem

03 abaixo, temos a pista de pouso e decolagem, a área dos hangares, o terminal de passageiros principal e a área do PTG.

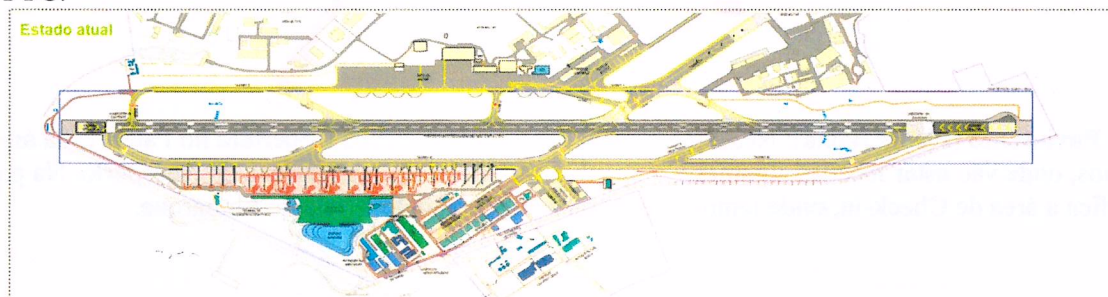


Imagem 03

Na imagem 04 abaixo, temos o objeto desse licenciamento que é a Ampliação Norte do Terminal de Passageiros, que é esse recorte verde; essa área vermelha temos a Ampliação do Pátio 2 de Aeronaves; temos na área sul a Ampliação do Pátio 1 existente; e, do outro lado da Pista, onde tínhamos a área exclusiva militar, hoje vamos ter a construção da nossa nova área de Hangares de Aviação Geral. Antes, ficavam atrás da área de manutenção do Aeroporto, que agora passa a ser a Ampliação do Pátio 2, de posições de estacionamentos de Aeronaves.

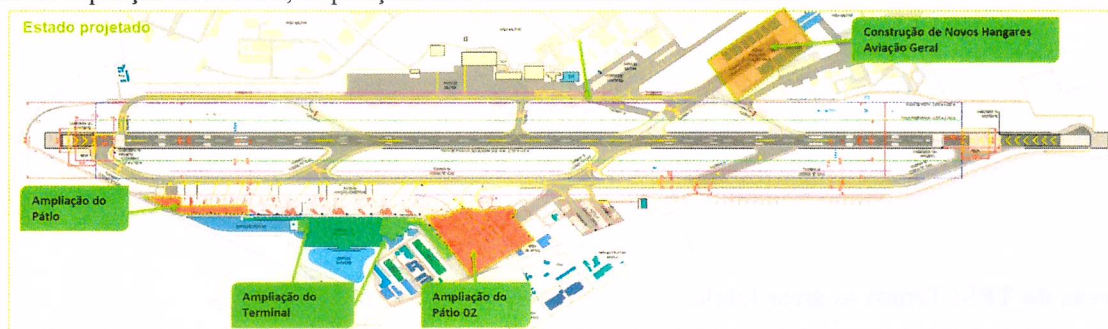
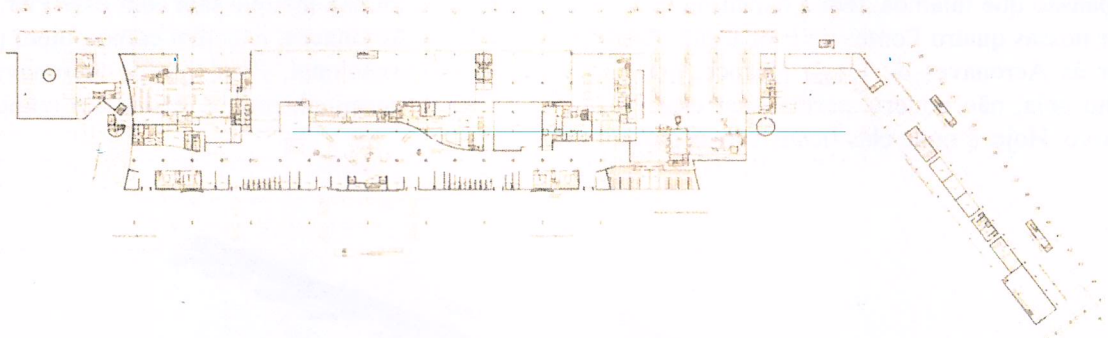
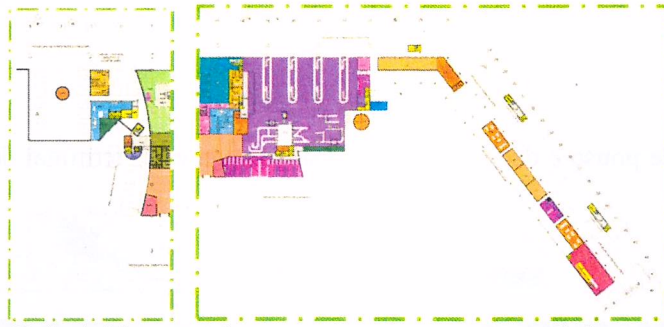


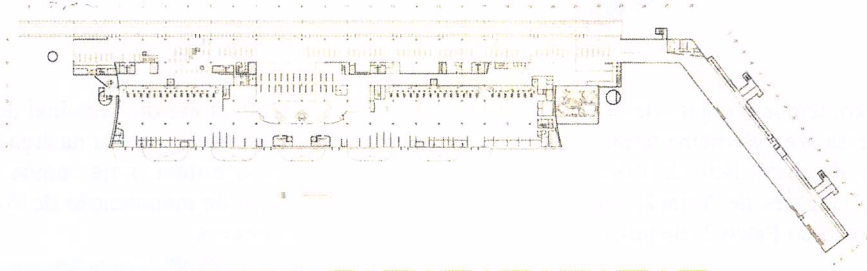
Imagem 04

Bom, aquilo que falei anteriormente. **2.3. Objeto do Licenciamento:** LADO TERRA: Terminal – Ampliação = 23.582m<sup>2</sup>; Terminal – Reforma = 16.411m<sup>2</sup>; Pontes de Embarque = 4 unidades; Sistema de Inspeção de Bagagens = 1 novo sistema ultra moderno. LADO AR, que é a área operacional do Aeroporto, temos: a Ampliação do Pátio 1 = 78.422m<sup>2</sup>; Novo Pátio 2 de Aviação Geral = 7.500m<sup>2</sup>; Novos Hangares Aviação = 14.585m<sup>2</sup>. Área de Acréscimo Aeroportuária + Hangares = 38.167m<sup>2</sup>. **2.4. Pavimento Térreo (Planta Baixa):** Vamos ver o que expande dentro e fora do Aeroporto, é onde estão as chegadas, área de Desembarque. Temos uma pequena ampliação ao sul, onde está a Área Central de Resíduos, e temos uma ampliação ao norte, que é a nossa ampliação inteira, praticamente. Nessa área é onde vamos instalar parte do nosso Sistema de Inspeção de Bagagens. Essas Esteiras (roxo) que vemos aqui, é o que chamamos de Esteiras de Formação de Voos, onde são direcionadas todas as bagagens do Aeroporto para que, cada uma, pegue o destino do seu avião. Essa parte que fica na diagonal é a parte térrea do nosso Píer que é a nossa ampliação, essas outras partes estão destinadas às Companhias Aéreas, Humble, entre outras coisas.





**2.5. 1º Pavimento (Planta Baixa):** Neste pavimento temos uma pequena Cobertura no Pátio 1, na área de Resíduos, onde vão estar locadas algumas Companhias Aéreas e alguns serviços do Aeroporto. Na parte norte, fica a área de Check-in, onde temos toda ampliação, incluindo a Sala de Embarque.



**2.7. Áreas do TPS:** Temos as áreas totais dos pavimentos.

AEROPORTO INTERNACIONAL DO RECIFE - TERMINAL DE PASSAGEIROS - ARQUITETURA - GERAL - MEMORIAL DESCRITIVO

Tabela 2 - Terminal de Passageiros - Caracterização dos Pavimentos

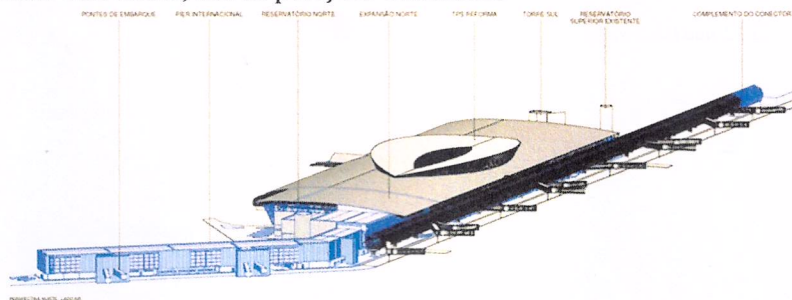
Terminal de Passageiros				
Pavimento	Área existente sem intervenção	Área existente Reforma	Ampliação	Área total por pavimento
Térreo - Desembarque	6.803,83	9.982,98	7.134,27	23.921,08
Pavimento Técnico - Conector	8.057,42	177,3	6.107,48	14.342,20
1º Pavimento - Embarque	16.865,78	4.925,54	7.914,03	29.705,35
2º Pavimento - Comercial e Administrativo	7.707,97	1325,52	2.426,63	11.460,12
Área Total	39.435,00	16.411,34	23.582,41	79.428,75

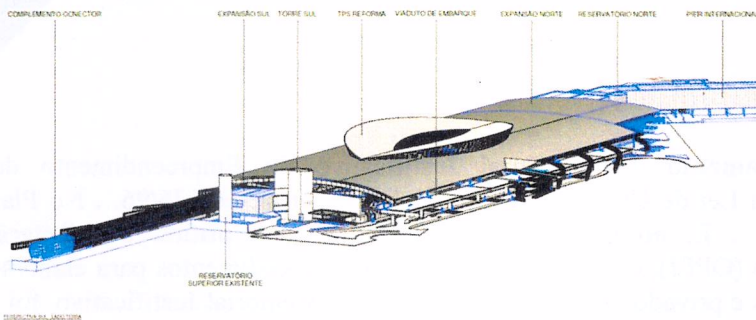
Novo Reservatório Superior e Central à Vácuo				
	Área de pisos	Número de pavimentos	Altura	Área total
Geral	73	6	20,5	438

Nova Central de Água Gelada			
	Área coberta	Área descoberta	Área total
Geral	102	293	395

Item	Atual (und.)	Projetado (und.)
Posições Pátio 02	25	27
Pontes de Embarque	11	15
Portões de Embarque	15	20
Canais de Inspeção	10	12
Balcões de Check-in	64	70

**2.8. Perspectivas do nosso TPS:** Aqui vocês podem ter uma visão geral de tudo que estou falando. Em azul é a expansão que falamos, tem a expansão do que é o corpo do terminal, até que saia com esse Píer, que vai receber nossas quatro Pontes de Embarque. Atenderão à todas as Aeronaves, mas têm como objeto principal atender às Aeronaves de longo alcance, que são as de voo internacional. Pelo tipo de Aeronave e pelo tamanho dela, não poderia permanecer estacionada na frente do terminal, porque existe um cumprimento normativo. Hoje, é onde elas ficam, são as posições existentes.

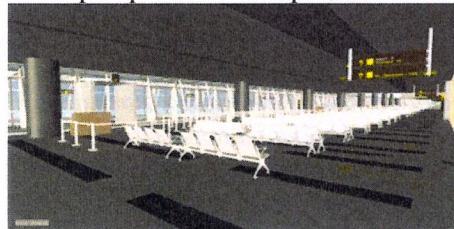




**2.10. Embarque (Perspectiva):** Aqui vemos a Sala de Embarque que vai ser ampliada.



Fonte: Consorcio SEG, 2022



Fonte: Consorcio SEG, 2022

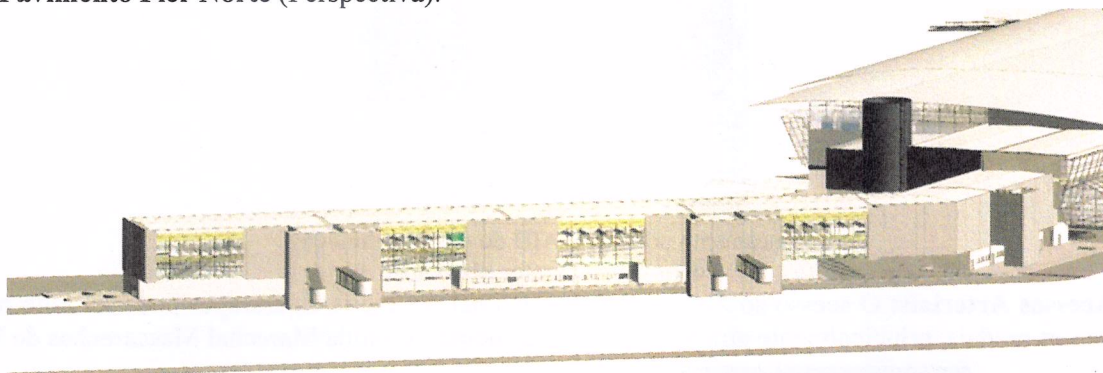


Fonte: Consorcio SEG, 2022



Fonte: Consorcio SEG, 2022

**2.9. 1º Pavimento Píer Norte (Perspectiva):**



Agora, vamos entrar um pouco na explanação do que foi o memorial. **3. MEMORIAL JUSTIFICATIVO EMPREENDIMENTO DE IMPACTO: 3.1. Localização e Acessos: 3.1.1. Localização:** . O Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes, localiza-se na Praça Ministro Salgado Filho, s/n, no bairro do Ibura, zona sul da cidade do Recife. Situado a 12 km do centro, o seu entorno é composto por shopping center, ginásio esportivo, comercio e residenciais, interligados através do sistema viário e ferroviário. . Através da Av. Mascarenhas de Moraes, o empreendimento está interligado às principais áreas de interesse turístico; no sentido norte conecta o Aeroporto às zonas norte e centro do Recife, além do centro histórico, e no sentido sul, às praias mais visitadas do litoral de Pernambuco.

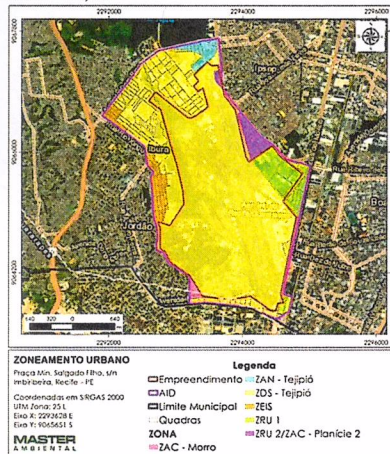


Fonte: Imagem Google Earth, 2022



Fonte: Imagem Google Earth, 2022

**3.1.2. Legislação e Zoneamento:** O Memorial Justificativo do Empreendimento de Impacto foi desenvolvido com base: . Na Lei de Uso e Ocupação do Solo, Lei nº. 16.176/96. . No Plano Diretor, Lei Complementar nº. 02/2021. . E, no Decreto nº. 27.529/2013 que institui a orientação prévia para empreendimentos de impacto (OPEI), estabelecendo diretrizes e procedimentos para elaboração de projetos de empreendimentos públicos e privados de impacto no Recife. O Memorial Justificativo, foi elaborado, com base no OPEI nº. 89, resultado do Processo nº. 8049356320, obtido em dezembro de 2020. Está inserido na MACROZONA DO AMBIENTE NATURAL E CULTURAL (MANC): . *Art. 29. A Macrozona do Ambiente Natural e Cultural (MANC) considera como elementos estruturadores de seu território os maciços vegetais preservados, a rede hídrica principal e secundária e o patrimônio cultural da cidade, a fim de configurar na cidade um sistema que valoriza seus próprios atributos e qualifica os espaços onde incide.* . *Art. 32. A Macrozona do Ambiente Natural e Cultural (MANC) é composta pela Zona de Ambiente Natural (ZAN) e Zona de Desenvolvimento Sustentável (ZDS).* . *Art. 48. As Zonas de Desenvolvimento Sustentável (ZDS) em função de suas diretrizes e objetivos específicos, apresentam coeficientes de aproveitamento diferenciados de acordo com as bacias onde se inserem: III - Zona de Desenvolvimento Sustentável Tejipió (ZDS Tejipió): a) coeficiente de aproveitamento mínimo - 0,1; b) coeficiente de aproveitamento básico - 1,0; c) coeficiente de aproveitamento máximo - 2,0.*



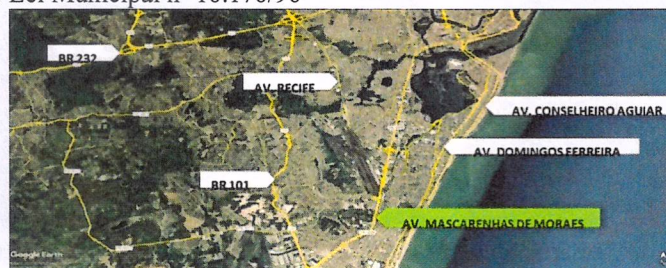
Zoneamento urbano na AID do empreendimento.

Fonte: Plano Diretor Municipal.

**3.1.2. Acessos Arteriais:** O acesso ao Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes pode ser feito por meio de diferentes modais, principalmente através da arterial principal Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes.



Fonte: Lei Municipal nº 16.176/96



Fonte: Imagem Google Earth, 2022

**3.1.3. Acessos Viário:** . O Aeroporto do Recife tem como seu principal acesso à Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, seja diretamente pelo seu acesso norte, ou para o tráfego vindo da região sul, através da alça de acesso correspondente. . Os fluxos de saída, também são permitidos para ambos os sentidos – Avenida Mascarenhas de Moraes Sentido Sul e Norte, e para a Praia de Boa Viagem através da rua Dez de Julho.

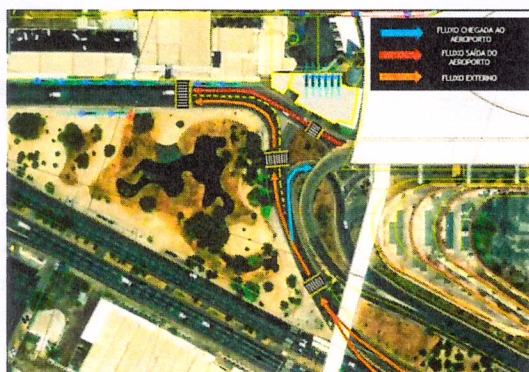


**LEGENDA**

- ▲ Entrada
- ▲ Saída
- Edifício garagem
- Área para embarque/desembarque dos veículos

Fonte: Master Ambiental, 2022

**3.1.4. Acessos Viários – Fluxos de Entrada e Saída – Terminal de Passageiros:** Saída Jaboatão via Mascarenhas de Moraes; Acesso Zona Norte /Boa Viagem via Mascarenhas de Moraes; Acesso Jaboatão via Mascarenhas de Moraes; Acesso Setúbal/Boa Viagem Via Barão Souza Leão; Acesso Zona Norte /Boa Viagem via Mascarenhas de Moraes. **3.1.5. Acessos Mobilidade Urbana: 1. Transporte Público – Ônibus:** O acesso ao empreendimento também pode ser feito através dos transportes públicos. O ponto de ônibus mais próximo está localizado na Avenida Marechal Mascarenhas de Moraes, na Praça Min. Salgado Filho. Para maior segurança do pedestre serão criadas novas faixas elevadas para travessia conectando a Praça ao Aeroporto.

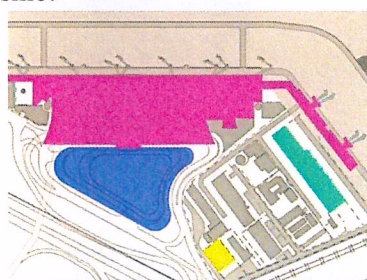


Fonte: Master Ambiental, 2022

**2. Transporte Público – Metrô:** 28 estações, 39,5km de extensão, aproximadamente 205 mil usuários/dia, integração física e tarifária com 62 linhas de ônibus. Portanto é uma alternativa integrada para chegada ao aeroporto. O empreendimento possui conexão direta com o sistema metroviário através de uma passarela elevada que liga a Estação Aeroporto (metrô) ao piso superior (aeroporto) onde está localizada a operação de embarque. **3.1.5. Acessos – Mobilidade Urbana - Ponto de ônibus** (sentido sul); Ponto de ônibus (sentido norte); Terminal Integrado Aeroporto; Estação Metrô Aeroporto. **3.1.6. Acesso Carga - TERMINAL DE CARGAS (TECA):** O TECA é utilizado para a movimentação de carga aérea internacional e doméstica. A área existente não sofrerá nenhum impacto durante e pós obra, e o acesso de entrada e saída de veículos, através da Rua Pintor Lula Cardoso Aires, permanecerá o mesmo.



Fonte: AENA Brasil, 2022



Fonte: Master Ambiental, 2022

**3.2. Trânsito e Transporte** - Para uma melhor análise da capacidade das vias de acesso ao empreendimento, foi realizada uma campanha de contagem veicular, a fim de obter uma estimativa do tráfego local. Os pontos de contagem foram estabelecidos pela Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto (OPEI) nº. 89, e foram considerados os pontos de acesso ao aeroporto, conforme ilustrado na imagem.



Imagem 01



Imagem 02

Imagem 01: Para o Ponto 1, foi identificada uma alteração nos níveis de serviço considerando o incremento de tráfego de aproximadamente 1,8% a/a segundo o DENATRAN, somado a presença do empreendimento no horizonte de 10 anos, passando para um nível de serviço no limite de saturação. Imagem 02: Acesso ao aeroporto pela Av. Marechal Mascarenhas de Moraes.



Imagem 03



Imagem 04

Imagem 03: Saída da Praça Ministro Salgado Filho com Avenida Mascarenhas e Viaduto. Para o Ponto 2, observa-se que as vias de interesse, tanto para o cenário atual, quanto para os cenários futuros, com e sem o empreendimento, não apresentam grandes alterações, permanecendo com nível de serviço considerado regular. No entanto, nota-se que o nível de serviço, vai sendo afetado durante os anos, até alcançar o horizonte de 10 anos, sendo constatada esta alteração somente nas horas pico. Imagem 04: Saída da Praça Ministro Salgado Filho com Avenida Mascarenhas e Viaduto. Já para o Ponto 3, tem-se uma leve alteração dos níveis de serviço considerando os cenários sem e com empreendimento ao longo dos anos, onde atualmente se tem o nível A de serviço, passando para o nível B em 5 anos sem empreendimento e nível C em 5 anos com empreendimento e nível D em 10 anos com e sem empreendimento, atendendo satisfatoriamente os usuários das vias.



Imagem 05

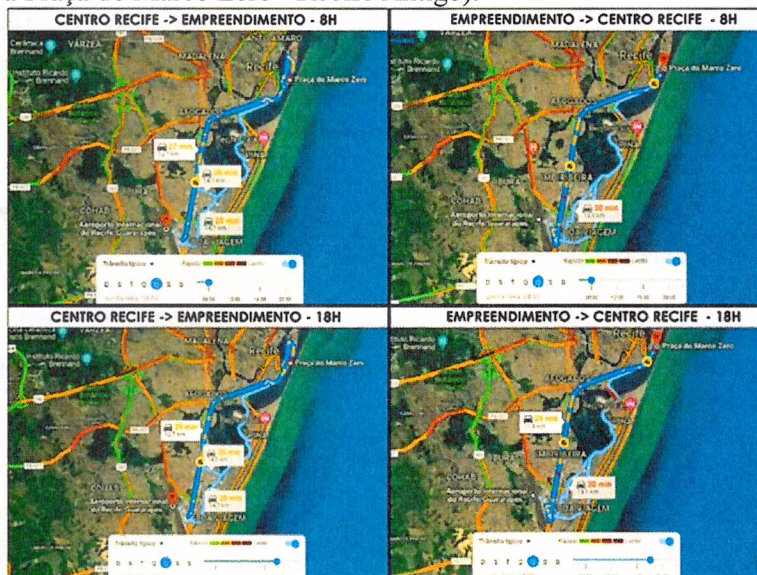


Imagem 06

Imagem 05: Acesso pela via paralela a alça do viaduto. Imagem 06: Acesso ao embarque e desembarque pela



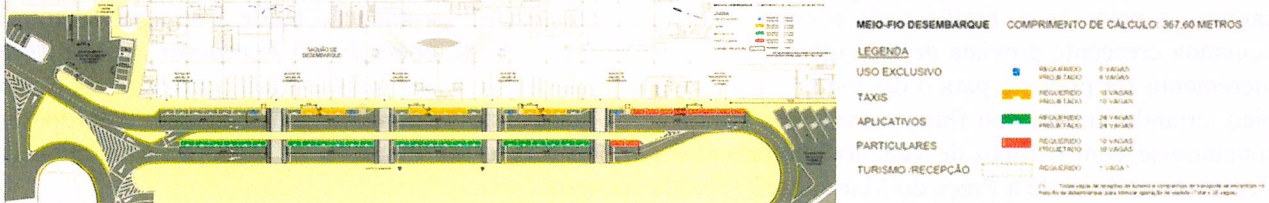
Av. Mal. Mascarenhas de Moraes. Para os Pontos 4 e 5, os níveis de serviço se mantêm em A nos cenários sem empreendimento, passando de nível A para nível B nos primeiros 5 anos do empreendimento, e de nível B para nível F entre o 5º. e 10º. ano do empreendimento, chegando próximo da saturação da intersecção. Também devemos ter em consideração a mudança de hábito e comportamental dos passageiros pode influenciar à uma mudança na composição de utilização dos modais de transporte, visando melhores cenários para o futuro. Concluiu-se, portanto, que, a curto prazo, entre os anos 2022-2026 (5 anos), o incremento de tráfego estimado para o empreendimento, não criará impacto na capacidade viária e os níveis de serviço permanecerão semelhantes. No entanto, no horizonte 2022-2031 (10 anos) considerando a previsão de incremento de tráfego de aproximadamente 1,8% a/a segundo o DENATRAN, nos entornos urbanos das capitais, e neste caso, região onde o empreendimento está inserido, a situação tende a se agravar com a demanda crescente prevista de passageiros para os seguintes anos de operação do Aeroporto. Apesar deste incremento ser previsto para o dia todo, pode-se concluir que as situações mais críticas ocorrerão nas horas-pico, criando impacto no fluxo de veículos motorizados que possuirão como origem e destino o aeroporto, somando-se com o fluxo de veículos motorizados de todo o entorno. Ponto A – Centro do Município do Recife (considerando a Praça do Marco Zero - Recife Antigo).



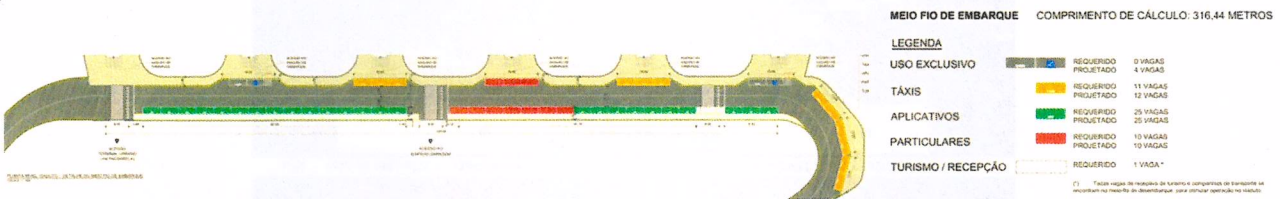
Análise das vias de acesso e saída do Aeroporto para avaliar as condições da estrutura viária para a nova demanda de tráfego, assim como as condições de acesso e saída do mesmo. Ponto B – Centro Cultural Miguel Arraes de Alencar, Jaboatão dos Guararapes.



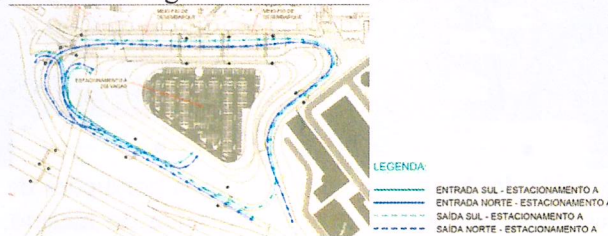
Os pontos foram escolhidos por estarem em direções variadas, por abrangerem as formas de se acessar o empreendimento independente da distância, e pelo potencial turístico, podendo atrair viagens de visitantes que chegam pelo aeroporto. **3.2.1. Estacionamentos e Docas / Meio-fio de Desembarque:** O meio-fio de desembarque localizado no nível térreo, ocorrem em 3 faixas e o tramo é duplo. Em cada tramo, a faixa da direita é destinada a parada de veículos e as demais para circulação. Para as operações de desembarque, o meio fio do tramo a direita se presta ao uso de automóveis particulares, taxis e uso de autoridades. No tramo junto ao edifício garagem, a utilização é para transporte por aplicativo e automóveis particulares. O estacionamento da doca norte é destinado a parada de ônibus e vans de turismo e recepção. O estacionamento da doca sul é destinado ao estacionamento de veículos operacionais e de autoridades.



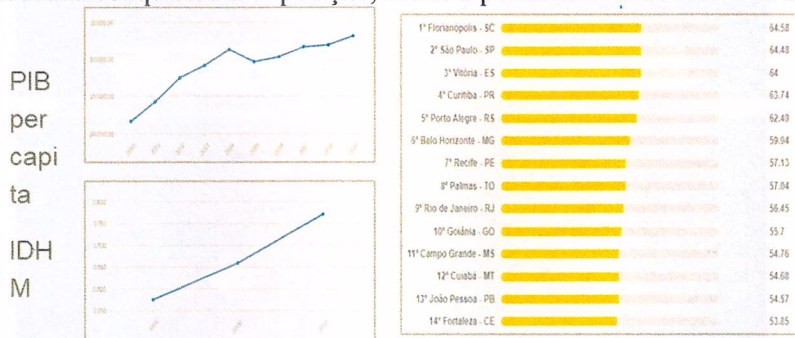
**3.2.2. Meio-fio de Embarque:** O meio-fio de embarque localizado no nível superior, ocorre em 3 faixas e tramo simples. A faixa da esquerda e os bolsões do lado direito são destinados a parada de veículos e as demais faixas para circulação. Para as operações de embarque, o meio fio se presta ao uso de automóveis particulares, taxis, transporte por aplicativo e uso de autoridades.



**3.2.3. Edifício Garagem:** Atualmente o Edifício Garagem possui 2.079 vagas dispostas em 4 pavimentos; Está previsto a construção de mais 250 vagas sobre a cobertura.

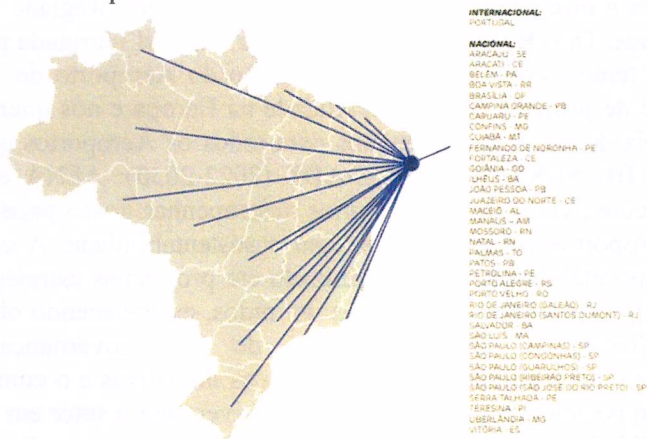


**3.3. Aspectos socioeconômicos:** População estimada para 2021 do Município do Recife é de 1.661.017 pessoas. O PIB - Produto Interno Bruto capita (2018) de R\$ 31.994,38. IDHM - Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (2010) de 0,772. O Ranking de Competitividade dos Municípios, elaborado pelo Centro de Liderança Pública (CLP), aponta o Recife como a melhor cidade das regiões Norte e Nordeste. O município, que detém um dos principais ecossistemas de Tecnologia e Inovação da América Latina, com o Porto Digital, e um grande parque de educação profissional e de Ensino Superior. No recorte entre capitais brasileiras, a pernambucana conquistou a 7ª posição, sendo a primeira fora do eixo Sul-Sudeste.



**3.3.1. Atração de Investimentos para o Município:** Os aeroportos são equipamentos urbanos relacionados ao contexto do desenvolvimento de cidades e regiões, e inserem o município em circuitos econômicos

nacionais e globais. A malha aérea do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes opera com 38 destinos, sendo 37 nacionais e 1 internacional. . As atividades aeroportuárias também possuem impactos significativos na receita de governos locais, regionais e nacionais por meio da arrecadação com impostos do aeroporto, a arrecadação com impostos em produtos comprados devido aos gastos dos funcionários e passageiros, além de demais taxas pagas por esses empreendimentos.



**3.3.2. Geração de emprego e renda:** . No Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes, são observados impactos na geração de emprego e renda em relação a demanda populacional (fixa ou flutuante), a fase que se encontra o empreendimento (obras ou operação), além do impacto induzido na área de influência que, devido aos investimentos recebidos gera novos empregos relacionados a turismo, bens locais e serviços – comida, transporte, varejo. . Com a reforma e ampliação do aeroporto haverá geração de vagas atreladas a fase de obras e operação. . Fase de obra está prevista a contratação direta de mais de 1000 pessoas. . Fase de operação (pós obras) 300 novos colaboradores diretos. . Segundo a ABEAR - Associação Brasileira das Empresas Aéreas para cada emprego direto se gera outros 12 empregos no Estado, e cada R1 se multiplica por 7,5 no PIB estadual.

SBRF - Recife	
Año	Pasajers anuais
2019	8.600.478
2020	-
2021	5.574.742
2022	8.758.839
2023	9.353.922
2024	9.751.963
2025	10.139.059
2026	10.689.964
2027	11.271.612
2028	11.841.260
2029	12.434.880
2030	13.053.435
2031	13.622.117
2032	14.183.579
2033	14.769.771
2034	15.382.516

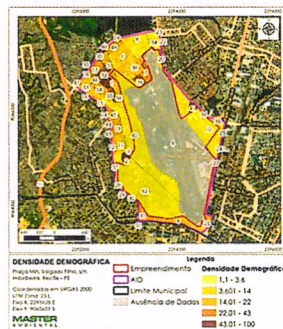
SBRF - Recife	
Año	Pasajers anuais
2035	16.023.745
2036	16.811.967
2037	17.652.125
2038	18.450.764
2039	19.294.918
2040	20.182.047
2041	21.118.416
2042	22.106.264
2043	23.147.936
2044	24.245.885
2045	25.402.679
2046	26.621.005
2047	27.903.679
2048	29.253.650
2049	30.678.302

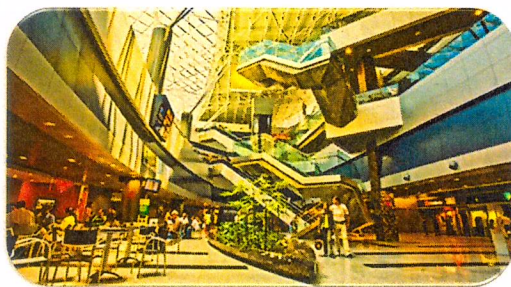
Fonte: PEA, 2019. – Previsão Passageiro Hora Pico

**3.3.3. Valorização Imobiliária do Entorno:** . Desde 1958 o Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes é um indutor da valorização imobiliária e seus efeitos socioeconômicos, além de contribuir para o desenvolvimento urbano da área. . O empreendimento favorecerá a diversidade de usos, a mobilidade sustentável, a caminhabilidade, arborização dos espaços, e a sustentabilidade da região. Disponibilidade por ano de lançamento de empreendimentos imobiliários:

Ate 2010	Qtd Empreendimentos	Oferta Total	Oferta Atual	Disponibilidade Atual (%)
2011	23	3970	00	1,7
2012	15	3551	25	0,7
2013	28	5118	53	1,2
2014	27	4809	54	1,1
2015	43	7632	507	6,6
2016	38	2597	150	5,8
2017	13	1666	829	49,7
2018	21	1772	332	18,7
2019	12	986	179	18,1
2020	16	1192	276	23,2
2021	20	2075	1066	51,4
2022	41	5087	2687	52,8

Fonte: FIEPE – GERI, 2022





Agora, vou passar a palavra a nossa Diretora de Meio Ambiente, Dra. Regiane Ribeiro que falará sobre a Estratégia de Sustentabilidade. Dra. **Regiane** falou: “Bom dia a todos! Obrigada pela oportunidade de poder apresentar os projetos que temos, com relação da ampliação do Aeroporto do Recife. AENA é uma das pioneiras dentro da questão de projetos de sustentabilidade na Europa e nós queremos trazer esses projetos para o Brasil. Temos a ideia de trazer investimentos para todos os Aeroportos que a AENA atuar aqui no Brasil. **4. ESTRATÉGIA DE SUSTENTABILIDADE (2022-2030):** AENA e seu compromisso com a Sustentabilidade. Estamos conscientes de que devemos desempenhar nosso papel de motor econômico nas áreas de influência dos aeroportos comprometidos com a sustentabilidade. A estratégia abrange todas as áreas-chave associadas à sustentabilidade. Está organizado em programas estratégicos, agrupando linhas de ação, que abordam os múltiplos projetos e iniciativas definidos, estabelecendo objetivos e indicadores para monitoramento. Dados Chaves: 1. Desenvolvimento de uma governança sólida em termos de sustentabilidade que garanta o acompanhamento periódico das iniciativas e o cumprimento dos objetivos. 2. Investimentos que permitem posicionar a AENA como um driver para o setor em sustentabilidade no Brasil. 3. Melhorias em sustentabilidade com impacto além de nossas próprias operações. 4. Definição de objetivos quantitativos anuais para todas as áreas da sustentabilidade. **Estrutura da Estratégia de Sustentabilidade – AENA:** Dentro de nossos programas nós elencamos esses cinco: 1. Neutralidade em Carbono. Linhas de Ação: energia renovável, eficiência energética, frota própria sustentável, energia Verde/ Limpa – PCA/ 400Hz. 2. Aviação Sustentável. Linhas de Ação: eficiência nas operações aeronáuticas, frota de movimentação terrestre sustentável. 3. Uso Responsável de Recursos. Linhas de Ação: pegada hídrica eficiente, gestão de resíduos - AENA desenvolveu uma estratégia que lhe permitirá avançar para melhorar a gestão de resíduos. 4. Comunidade e Cadeia de Valor Sustentável. Linhas de Ação: mobilidade sustentável, cooperação e consciência, qualidade do ar, gestão de ruído, preservação da biodiversidade. 5. Compromisso Social. Linhas de Ação: relacionamento com a comunidade, gestão de pessoas. **Plano de Ação Climática:** Estamos em um momento decisivo para enfrentar com sucesso o maior desafio ambiental do nosso tempo: o combate às mudanças climáticas. Como já havia dito, a ideia é que nós façamos esse relacionamento com as Companhias Aéreas e com a própria CINDACTA, e a AENA de uma forma geral, para que o tráfego aéreo melhore de forma significativa, e traga obras mais sustentáveis e diretas, para buscar a neutralidade de carbono até 2040. Nos últimos anos, a Companhia vem implementando medidas de eficiência energética, substituindo combustíveis poluentes e utilizando fontes renováveis de energia que estão sendo reforçadas para intensificar ou combater as mudanças climáticas. O Plano de Ação Climática 2021-2030 atualiza os objetivos e compromissos adquiridos pela AENA em termos de descarbonização em linha com os objetivos do Acordo de Paris 2, com desafios mais ambiciosos e avançados no tempo. Para o desenvolvimento do PAC, a AENA aproveitou a experiência acumulada em sua estratégia anterior luta contra as alterações climáticas. Dados-chave do Plano de Ação Climática da AENA: 1. O Plano de Ação Climática permitirá que a neutralidade de carbono seja alcançada até 2026 e, no caminho para atingir o Net Zero até 2040, uma redução de 94% nas emissões por passageiro associadas às próprias operações da AENA serão alcançadas até 2030. O desenvolvimento deste Plano envolve investimentos na ordem dos R\$ 70M (período 2023-2030): 2. A AENA atuará como uma força motriz do setor, promovendo a redução das emissões associadas às companhias aéreas e agentes de Handling. Ambas as frentes são realizadas por meio dos projetos incluídos nos programas estratégicos de Aviação Sustentável (por exemplo, combustível de aviação sustentável, eficiência de voo, eletrificação de veículos) e Comunidade Sustentável (por exemplo, promoção da mobilidade sustentável de e para o aeroporto). Além disso, requisitos quantificados de sustentabilidade serão definidos e aplicados nos contratos com fornecedores a partir de 2023. 3. O Plano reforça os mecanismos internos de supervisão que garantem o desenvolvimento e acompanhamento periódico das iniciativas (por exemplo, a Comissão de Sustentabilidade e Ação Climática, o Grupo de Trabalho Operacional). **Preservação da Biodiversidade** - Lançamos iniciativas focadas na proteção e conservação dos habitats naturais que abrigam os diferentes aeroportos. **Objetivos e principais ações** - Objetivo: Proteger e promover a biodiversidade local e global.



Para atingir este objetivo estratégico, as ações, objetivos específicos e indicadores associados são apresentados a seguir. Principais atuações:

Linhas de Ação	Âmbito	Atuações principais
PRESERVAÇÃO DA BIODIVERSIDADE	Proteção da biodiversidade no ambiente aeroportuário.	Criação de iniciativas ad hoc nos aeroportos para proteger a fauna local.
		Substituir os pesticidas por outros que respeitem mais o meio ambiente.
		Preparação de exposições em aeroportos para sensibilização sobre questões de proteção de flora e fauna nativas.
		Organização de atividades com colaboradores/ONGs/escolas com o objetivo de promover a proteção da biodiversidade nos aeroportos.
Luta contra o tráfico de espécies selvagens.	Avaliação de oportunidades futuras para avaliar o potencial envolvimento da Aena na mitigação do tráfico de espécies.	

Dentro do nosso projeto e das obras de Ampliação do Aeroporto, está a oportunidade de implantar todas as ações com eficiência, para trazer benefícios para a comunidade, de uma forma geral. Devolvo a palavra à Dra. Liciane.” Continuando, Dra. **Liciane** disse: “Volto a fazer as apresentações das: **5. AUTORIZAÇÕES E ANUÊNCIAS:**



**5.1. Poligonal de Entorno da Praça Ministro Salgado Filho:** Delimitação dos Setores 01 (em amarelo), 02 (em laranja) e 03 (em vermelho) da Poligonal de Entorno, Praça Ministro Salgado Filho. Fonte: IPHAN/PE. Base Google Earth. (OPEI pág. 12) **5.2. Anuência IPHAN – Polígono de Proteção.** **5.3. OPEI – Orientação Prévia para Empreendimento de Impacto.** Demais anuências da **COMPESA, NEOENERGIA, ANAC, CINDACTA - OPEA e Licença Prévia da Prefeitura do Recife.** Foram mostradas rodas as Cartas de Anuências aprovadas. **6. CONCLUSÃO:** Estão sendo propostas algumas medidas mitigadoras. . As obras de adequação e ampliação do Aeroporto Internacional do Recife/Guararapes – Gilberto Freyre, são de extrema importância para a região, pois desenvolverá a infraestrutura necessária para desenvolvimento regional. . Trata-se de uma obra que acontecerá integralmente dentro dos limites do terreno do aeroporto, sem necessidade de desapropriações, desocupações ou intervenções urbanas. . As análises setoriais realizadas no EIV (Estudo de Impacto de Vizinhança), onde foram entrevistadas 365 pessoas, indicam que o Empreendimento apresenta diagnóstico da operação atual e dos meios biótico, socioeconômico e físico, que permitiram uma adequada avaliação de impactos do empreendimento e definição de medidas mitigadoras práticas. Além disso, está em obediência com a legislação de uso do solo e com os componentes inseridos na Lei nº 17.511/2008 – Plano Diretor do Recife. . A ampliação e reforma do Aeroporto Internacional do Recife irá potencializar a atração de investimentos em comércio, serviços e lazer, gerando empregos e renda, além de contribuir para o desenvolvimento não só do município como de todo o país, visto que atende voos nacionais e internacionais. O empreendimento participa ativamente do desenvolvimento urbano e induz a vitalidade urbana. . Com foco na sustentabilidade estão sendo propostas medidas mitigadoras a serem implantadas em canteiros de obras e coeficientes, como proteção da drenagem e de taludes, umectação das vias, entre outras, bem como Divulgação de Plano de incentivos ao uso do transporte público pelos passageiros do Aeroporto e Implantação de uma área para estacionamento de motos e bicicletas elétricas com pontos de recarga elétricos. E por aqui acabo a nossa apresentação. Obrigada!” Dra. **Mira** falou: “Liciane, Regiane e Santiago, muito obrigada pela apresentação. Está franqueada a palavra, alguém tem alguma

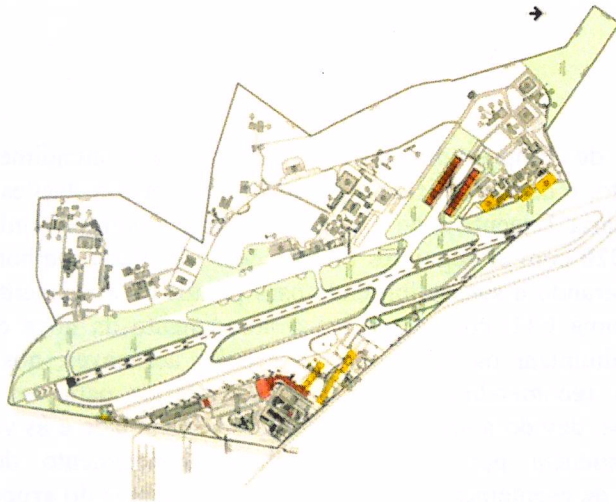
dúvida? Querem fazer alguma observação?” Pedindo a palavra, a representante da PGM, Dra. **Eugênia** falou: “Bom dia a todos! Parabéns pela apresentação! Queria que fosse esclarecido como vai ficar a questão do terreno do Terminal Antigo. Vi no parecer da UNAV que, os painéis, que estavam no Terminal Antigo, vão para a Praça Burle Marx, na frente do Aeroporto. Na apresentação, não percebi o que vai ser ali, que é uma área muito importante para a memória afetiva da cidade.” Dra. **Liciane** respondeu: “Eugênia, você não viu porque não está na apresentação. A questão do Terminal é uma coisa que estamos trabalhando com muito cuidado. O objeto do Licenciamento é essa ampliação norte, desvinculado do Terminal Antigo. Por toda complexidade que têm os murais de Lula Cardoso Ayres, que estão sendo tombados e ficam dentro desse Terminal, mas vai para a Praça que também é tombada. Esse assunto estamos tratando junto à FUNDARPE e ao IPHAN, num projeto à parte desse Licenciamento, justamente por toda interface que existe entre os Murais, a Praça e o entorno do empreendimento como um todo. Na OPEI já vinham algumas diretrizes, por parte do IPHAN, então, nós separamos e estamos tratando num projeto à parte, junto com os dois órgãos.” Pedindo a palavra, a representante da Agência CONDEPE/FIDEM, Dra. **Silvana** cumprimentou a todos e falou: “Compartilho da preocupação de Eugênia porque, na apresentação, não ficou muito clara as áreas que serão demolidas. Acho que seria importante fazer essa referência. Pelo quadro de áreas, é uma área considerável.” Dra. **Liciane** falou: “Exato, é que a área referida não está inserida nesse processo de Licenciamento. O Terminal Antigo está tramitando em outro processo, junto ao IPHAN e FUNDARPE, por conta da situação do entorno.” Dra. **Silvana** perguntou: “Tudo bem, mas qual é a área que vai ser demolida?” Dra. **Liciane** respondeu: “O que temos de área demolida: Na Imagem 4, a área vermelha é uma nova construção, que é a ampliação do Pátio de Aeronaves 02, para que ela seja construída preciso demolir todos os Hangares que aí estão. Outra fase de demolição que tenho é do outro lado da pista, embaixo dos novos Hangares (marrom), existe um bloco de edifícios dos militares que será demolido, porque vulneram o que chamamos de rampa de transição, que é uma norma de Segurança Aeronáutica obrigatória. O Terminal Antigo, que é essa área azul claro que vocês vêm aqui embaixo, de momento está fora do Licenciamento, como já expliquei.” Dra. **Mira** agradeceu e falou: “A relatora deste processo é a representante da FIEPE, Dra. Elka Porciúncula a quem passo a palavra.” Dra. **Elka** iniciou lendo seu parecer. **PARECER DA RELATORA:** “À Comissão de Controle Urbano – CCU. 1- *Solicitação:* Trata-se do projeto de legalização com reforma do imóvel nº 180 da Praça Ministro Salgado Filho, situado no bairro da Imbiribeira - Aeroporto Internacional do Recife \_ Guararapes / Gilberto Freire com RGI nº 55.028 do 1º ofício, localizado na ZDS – Tejipió, Zona de Desenvolvimento Sustentável – Tejipió de acordo Plano Diretor 2020. Observações importantes: 1) Faz parte deste empreendimento a Praça Ministro Salgado Filho tombada pelo IPHAN sendo necessária a anuência deste órgão para intervenção na praça e seu polígono de entorno Praça Salgado Filho (UEA - Unidades de Equilíbrio Ambiental da categoria Jardim Histórico segundo a Lei 18.014/2014). 2) O antigo Terminal de passageiros designado como bloco c, na planta de locação, que abriga os painéis do artista plástico Lula Cardoso Ayres localizados no seu interior, está em processo de tombamento nº 802213-0/2012 e não será objeto deste Parecer, pois será definida sua intervenção junto a FUNDARPE e IPHAN.



Imagem 04 e 06. Painéis de Lula Cardoso Ayres. Disponível em: <<http://www.recifeartepublica.com.br/obras/obras/Painel-do-antigo-Aeroporto-dos-Guararapes-1957-1958/88>>. Acesso em 21 de fevereiro de 2019.

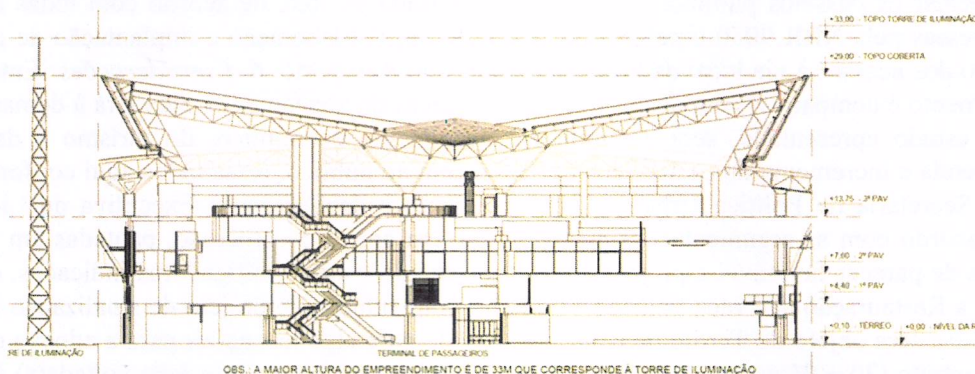
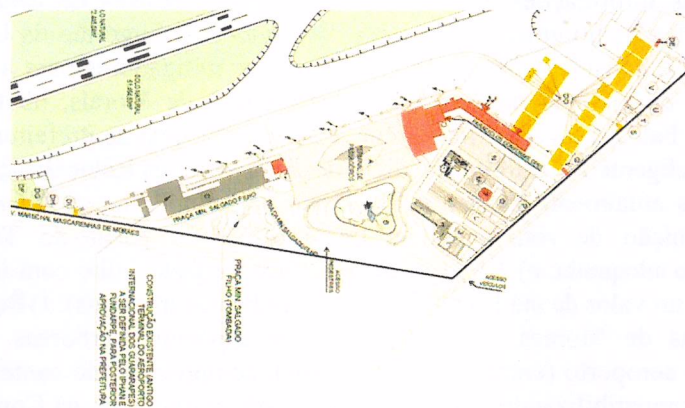
(OPEI Nº 89 –ICPS)

Enviado para CCU por ser um Empreendimento de Impacto (Terminal de Transporte) e apresentado a Orientação Prévia para Empreendimentos de Impacto (OPEI) sob o nº 8049356320. O projeto objeto desse parecer corresponde à primeira fase, com previsão de conclusão para o ano de 2023 que fazem partes de diversas fases previstas para atender a demanda do aeroporto até o ano de 2049.



Planta de Locação e Coberta (em vermelho: áreas a serem construídas; em amarelo: áreas a serem demolidas).

2- *O Empreendimento*: O empreendimento possuirá 109 blocos conforme plantas apresentadas (versão 5). Os parâmetros urbanísticos aplicáveis: Afastamento inicial frontal 7,00m; lateral e fundos nulo/1,50m e 3,00m; Taxa de solo natural 30%; Coeficiente de utilização básico 1,00; Coeficiente de utilização máximo 2,00; São previstas nesta fase a ampliação do sistema de pistas, ampliação dos pátios de aeronaves, ampliação do complexo do terminal de passageiros. As áreas decorrentes apresentadas: Área do terreno 3.188.485,99 m<sup>2</sup>; Área de construção existente 291.998,32 m<sup>2</sup>; Área a ser demolida 26.793,17 m<sup>2</sup>; Área a ser construída 38.167,05 m<sup>2</sup>; Área total de construção 303.372,20 m<sup>2</sup> ( $\mu = 0,09$ ); Área de solo natural 809.335,12 m<sup>2</sup> (68,0%). 3- *Contextualização temporalidade*: “A construção do campo de pouso do Recife antecede a década de 1940. Durante a II Guerra Mundial as instalações da Base Aérea do Recife foram melhoradas em razão dos esforços bélicos. Somente na década de 1950, contudo, foi construído um terminal aeroportuário moderno, inaugurado em 1958, contemporâneo ao jardim da Praça Salgado Filho. Este terminal foi reformado e ampliado no início da década de 1980, sendo o antigo prédio descaracterizado.” (OPEI N° 89 – ICPS).

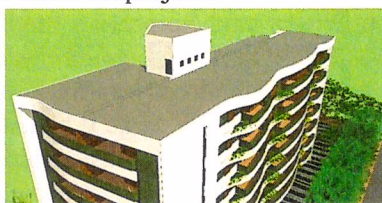


“A proposta de reforma da ala norte do terminal aeroportuário, que se encontra fora da poligonal de entorno da Praça Salgado Filho, não será objeto de análise da instituição.” (OPEI N° 89 – ICPS). 4- *Histórico do processo*: O processo passou por análise e obteve parecer na Unidade de Licenciamento Urbano Integrado/SEL/SEPUL, obteve parecer da UNAV/SEL. Consta publicação em jornal 22/12/2021 e foi

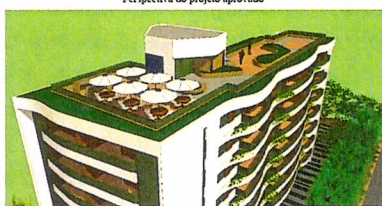
instalada placa indicativa de Empreendimento de Impacto, em atendimento as leis vigentes para empreendimentos de impacto, e dado publicidade e espaço para manifestações públicas. Obteve a Licença Prévia ambiental na Secretaria Executiva de Licenciamento e Controle Ambiental / SMAS, através da Licença Prévia nº 8076681920 com as seguintes orientações: • Realizar melhorias no sistema de drenagem do empreendimento, considerando a susceptibilidade para pontos de alagamento em parte do terreno e seu entorno; • Implantar mais uma ETE compacta para o atendimento da nova demanda; • Prever o devido tratamento acústico para minimizar os ruídos causados pelas aeronaves, nos ambientes de permanência prolongada. A COMPESA recomendou um reservatório inferior para ter uma maior viabilidade do fornecimento de água tratada, devido à grande demanda nesta localidade e às variações de pressões na rede de distribuição e deu anuência para viabilidade para abastecimento de água e interligação do empreendimento ao sistema de esgotamento sanitário. Obteve anuência do grupo NEOENERGIA/PE para o fornecimento de energia elétrica. Em relação ao aproveitamento das águas das chuvas terá armazenamento, tratamento e uso, vem como tratamento e reuso de águas cinza e água de condensação dos equipamentos de ar condicionado. A geração de resíduos da construção será reduzida pela metodologia construtiva enxuta, racionalizada e modular. Na Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife – CTTU obteve o parecer favorável GGMH/CTTU nº 013/2022 quanto aos impactos sobre o tráfego e transportes, conforme o parecer do processo descrito pela equipe da SEPUL/SEL na data 11/04/2022. Recebeu anuência do IPHAN para obras através do Parecer Técnico N.º 10/2022/COTEC IPHAN-PE/IPHAN-PE (SEI -3275323), 03/0/2022 e Manifestação sobre Parecer Técnico (SEI-3283755), 04/01/2022 e está em tramitação o Termo de Compromisso onde serão definidas as medidas de proteção a serem tomadas em relação a Praça Ministro Salgado Filho e ao antigo terminal de passageiros que abriga os painéis do artista plástico Lula Cardoso Ayres. Em relação ao impacto aos níveis de pressão sonora provocada pela operação do Aeroporto no cenário futuro informou que já fazem parte da Comissão Local de Gerenciamento de Ruído (ato administrativo nº 760/SRNE/2012), a qual tem como principal objetivo “monitorar, estudar e elaborar propostas relacionadas às informações e reclamações recebidas através de canal aberto e situações de incompatibilidade identificadas no entorno”. 5- *Ações Mitigadoras*: Sugestão da UNAV juntamente com a CTTU baseadas na OPEI e considerações do IPHAN de ações mitigadoras para a aprovação do projeto de reforma: a) Implantação de ciclovia na Av. Mal. Mascarenhas de Moraes, no trecho entre a Rua Gen. MacArthur (Rua Antônio Falcão) e a Av. Maria Irene, conforme projeto da Prefeitura; b) Estudo e implantação de semaforização inteligente no entorno imediato do Aeroporto; c) Relocalização das paradas de ônibus urbanos e metropolitanos atualmente existentes na Praça Salgado Filho; d) Criação de travessia elevada juntamente com a definição de rota acessível de pedestres, a partir do Terminal de Passageiros, contemplando arborização adequada; e) Restauração da Praça Salgado Filho com implantação de projeto de sinalização interpretativa no valor de até R\$ 500.000,00 (quinhentos mil reais); f) Requalificação paisagística da Avenida Mascarenhas de Moraes, com o plantio de espécimes arbóreas e arbustivas, no trecho correspondente à área do aeroporto (entre os dois viadutos), compreendendo canteiro central e áreas verdes das alças dos viadutos compatibilizando com a ciclovia a ser implantada; g) Contratação de mão de obra local; h) Executar os passeios públicos, nos limites da testada do lote, de acordo com todas as exigências técnicas expressas pela NBR 9050 e pela Lei nº16.292/97; e, i) Elaboração e implantação de projeto viário para definição dos acessos à via local da Praça Salgado Filho/Aeroporto. 6- *Considerações*: Entendemos que o empreendimento é compatível com as diretrizes urbanísticas do zoneamento, atenderá à demanda futura de acordo com estudo apresentado, será estímulo ao crescimento econômico, do turismo e da geração de empregos e renda e incrementarão os serviços que oferecem ao público, ressaltados aqui conforme o parecer conjunto da Secretaria de Política Urbana e Licenciamento e da Secretaria Executiva de Licenciamento. Estamos de acordo com as argumentações apresentadas, em anexo ao processo, pautadas em instrumentos legais, somos de parecer favorável a projeto como apresentado e ações mitigadoras indicadas, excetuando a que se refere a Restauração da Praça Salgado Filho com implantação de projeto de sinalização interpretativa e valor pois essa será objeto de Termo de Compromisso de para algumas ações para a adoção da praça pelo período do contrato (30 + 05 anos) e a criação no aeroporto de área(s) de exposição voltada(s) à preservação da memória do antigo terminal aeroportuário e do jardim histórico de Burle Marx, não fazendo parte dessa fase de análise. Transcrevendo aqui o texto da OPEI conforme solicitado: “Deve ser destacado que a anuência que está sendo solicitada por meio da presente não compreende a realização de intervenções na área do antigo terminal de passageiros.” “A aprovação do supracitado projeto não compreende a realização de



intervenções na área do antigo terminal de passageiros, que deverão ser submetidas ao IPHAN em processo administrativo específico.” Em, 26/04/2022. a) Elka Porciúncula, representante da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco – FIEPE. A **Presidente** perguntou se ainda havia alguma dúvida, como não houve manifestação, mandou efetuar a chamada de votação e assim o fiz, exarando o seguinte parecer. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Política Urbana e Licenciamento. “A Comissão em plenário por unanimidade de seus membros, com 10 (dez) votos favoráveis se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer da relatora e encaminha ao Conselho de Desenvolvimento Urbano – CDU, por se tratar de Empreendimento de Impacto. Solicita homologação de V. Excia.” Este parecer foi aprovado em plenário e está proclamado pela Senhora Presidente. Em, 26/04/2022. a) Luzia Silmira Meira, Presidente da CCU e demais representantes presentes. Continuando, foi analisado o **Processo digital nº. 8008565322** de **CARLOS FERNANDO FALCÃO PONTUAL**, referente ao Projeto Inicial para uma Habitação Multifamiliar Isolada (Edifício CG Jacobina), a se localizar na Rua Jacobina, nº. 83 - Graças. **Encaminhado à CCU:** face ao Art. 29 da Lei nº 16.719/2001 (ARU – Análise Especial quanto ao Gabarito Máximo). Dra. **Mira** falou: “Passo a palavra à relatora deste processo, a representante do ICPS, Dra. Ana Patrícia Uchoa de Queiroz.” A **Relatora** falou: “Vou ler meu relato.” **PARECER DA RELATORA:** “À Comissão de Controle Urbano – CCU. 1. **Solicitação:** O presente processo trata da aprovação de projeto inicial para um empreendimento habitacional multifamiliar, a ser implantado onde existiu o imóvel de nº. 83 da Rua Jacobina, no bairro das Graças. O projeto constitui-se de um bloco de 09 pavimentos, sendo 01 pavimento térreo, 07 (sete) pavimentos de apartamentos e 01 pavimento de cobertura, no qual se pretende instalar uma área de lazer condominial e cuja implantação implica no objeto de análise pela CCU. Segundo o Parecer da ULUR/SELIC, anexado ao processo, o projeto em análise constitui uma variação de um projeto já aprovado para o mesmo imóvel, sob o nº. 8065398721, em 22/11/2021, “o qual apresentava um pavimento de cobertura apenas com a casa de máquinas e cobertura (telhado). Nesta nova proposta o autor do projeto sugere a utilização desta laje da cobertura como uma área de lazer, contando com jardins e espaços de estar, além de playground”. Porém, para utilização desta última laje como área de lazer seria necessário que os elevadores chegassem a esse pavimento e que o mesmo fosse dotado também de banheiros para atendimento às normas de acessibilidade, segundo o autor do projeto.



Perspectiva do projeto aprovado



Perspectiva da alteração proposta

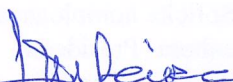
Figuras apresentadas no memorial justificativo para nova proposta.

De acordo com a documentação anexada ao processo, o gabarito máximo apresentado pelos novos cômodos previstos neste pavimento de lazer (hall de elevadores e banheiros; gabarito = 25,10m) extrapola a altura máxima permitida pelo Art. 29 da Lei no 16.719/01 – Anexo 6, que é de 24,00m, uma vez que a Rua Jacobina é classificada como via de categoria C (Anexo 3 da mesma lei). O pleito do interessado consiste em solicitar a permissão para que os cômodos necessários à utilização da laje como área de lazer extrapolem o gabarito máximo permitido, alegando que a volumetria resultante não acarreta impacto significativo e que, em contrapartida, agrega um “nítido benefício paisagístico/ambiental” à cidade, uma vez que a “área descoberta, além das áreas de piso, contaria com 38% de sua superfície tratada com jardins, superior ainda aos 30% exigidos pela lei do telhado verde para áreas de lazer em coberturas.” 2. **Considerações:** O empreendimento deve ser analisado com base nas determinações do Plano Diretor do Recife (PDR) em vigência, instituído pela Lei Complementar nº. 02, de 23/04/2021. De acordo com o citado PDR, o imóvel objeto deste processo está inserido na Macrozona do Ambiente Natural e Cultural (MANC) e na Zona de

Desenvolvimento Sustentável (ZDS) Capibaribe. Entretanto, em suas disposições transitórias, no art. 203, o Plano Diretor prevê que no perímetro de aplicação da Lei Municipal nº 16.719/2001 - ARU, as disposições e parâmetros definidos na referida lei permanecerão válidos no perímetro de sua aplicação até a revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), exceto quanto à exigência de estacionamento, que obedecerá ao contido no PDR. São parâmetros urbanísticos reguladores da ocupação do solo no território da ARU: I - Gabarito máximo - Gm; II - Taxa de solo natural do terreno - TSN; III - Coeficiente de utilização do terreno -  $\mu$ ; IV - Afastamentos das divisas do terreno - Af., Al. e Afu. O Art. 29 da Lei nº 16.719/2001, define gabarito como: “Art. 29. O gabarito máximo -Gm- é a altura, em metro linear, medida da cota de piso fornecida pelo órgão competente até o ponto máximo da edificação.” O gabarito máximo é estabelecido pela categoria da via e no SRU3, independentemente da categoria de dimensionamento da via, só serão permitidas edificações com até 24m (vinte e quatro metros) de gabarito máximo. O parágrafo 3º, do mesmo art. 29, traz a única exceção à aplicação da regra: “Art. 29 ... § 3º Poderá exceder ao gabarito máximo definido no anexo 6 desta Lei, o pavimento de casa de máquinas, cuja ocupação seja restrita apenas à (s) casa (s) de máquina (s) e reservatório (s) superior (es).” A solicitação do interessado para apreciação desta Comissão, conforme referido antes, consiste em pleitear a permissão para utilização da laje de cobertura, destinada à casa de máquinas e reservatórios, como áreas de lazer descobertas e ajardinadas e dotar este pavimento de um pequeno hall e dois banheiros acessíveis, que implicam a extrapolação do gabarito máximo definido para o imóvel. Diante do exposto: • Considerando que a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS), Capítulo VII (da Comissão de Controle Urbanístico), em seu art.110, instituiu entre as competências da CCU, no item VI, “analisar e dar parecer sobre casos omissos e os não perfeitamente definidos nesta Lei”; • Considerando as diversas exigências do técnico analista para o atendimento da legislação quanto ao ponto em questão, registradas no processo em apreço; • Considerando que é possível, ao projeto: • Manter o pavimento de lazer atendido por banheiros e elevadores, desde que não exceda o gabarito máximo estabelecido para o setor (24 metros); ou • Exceder o gabarito máximo estabelecido, restringindo a ocupação do último pavimento às casas de máquinas e reservatórios superiores. • Considerando que o projeto apresentado atende algumas das diretrizes expressas no novo Plano Diretor para a ZDS Capibaribe, como a adoção de soluções de infraestrutura verde de adaptação climática, que é o caso das áreas ajardinadas em substituição às telhas de cobertura; • Considerando que o Plano Diretor também prevê a Revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo do Recife, incluindo também a Revisão da Lei da ARU, com diretrizes que apontam para o uso de soluções mais sustentáveis para as edificações; • Considerando que a utilização da cobertura dos edifícios como área de lazer é utilização bem mais interessante do ponto de vista urbanístico do que apenas como disposição de telhas de cobertura. 3. *Conclusão:* Tendo em vista as considerações expostas, este ICPS conclui: 1. A situação ora relatada não configura caso omissos ou não perfeitamente definido na legislação, e, portanto, não deveria ser objeto de apreciação desta Comissão de Controle Urbanístico; 2. Caso seja deliberada a apreciação, mesmo entendendo a melhoria apresentada pelo projeto com relação à versão anterior aprovada, do ponto de vista urbanístico e ambiental, consideramos que o regramento se encontra perfeitamente definido em Lei, não sendo possível, neste momento, o atendimento da solicitação do autor do projeto em desconformidade com a legislação vigente, a qual, ressalte-se, não inviabiliza a cobertura vegetal no último pavimento. Por fim, ressaltamos que a situação em análise subsidiará, juntamente com outras, os debates para revisão da legislação acerca do Uso e Ocupação do Solo, em fórum apropriado. Este é o parecer, o qual submetemos a esta Comissão.” Em, 26/04/2022. a) Ana Patrícia Uchoa de Queiroz, representante do Instituto da Cidade Pelópidas da Silveira – ICPS. A **Presidente** falou: “Alguém tem alguma dúvida? Está aberta a discussão.” O Arquiteto Dr. **Marcílio** Coutinho, autor do projeto, estava na Sala e perguntou se poderia falar. Dra. **Mira** lhe franqueou a palavra e ele disse: “Entendi no parecer de Ana Patrícia e, sempre entendi dessa forma, de que nós estávamos fazendo uma proposição que um ambiente de Hall e de Banheiros estavam ocupando uma volumetria que estava extrapolando o gabarito de 24m. Isso consta inclusive, no nosso relatório de defesa. Entendemos também, que o texto da Legislação tem um objetivo muito claro de evitar volumes excessivos acima dos 24m. Por isso, o texto da Lei permite que sejam utilizados acima dos 24m apenas Reservatório e Casa de Máquinas. Casa de Máquinas não tem mais nos nossos projetos, estamos usando uma tecnologia em que não precisa. Então, não temos mais aquele grande volume na Coberta do Reservatório Superior e dos Barriletes. Dentro dessa proposta que estamos apresentando, em cima do gancho da Lei do Telhado Verde, que é uma Lei posterior, inclusiva a Legislação da ARU, estamos propondo que

esta volumetria que extrapola os 24m, ela não é alterada, nós poderíamos fazer um Reservatório até maior do que o volume que estamos propondo para acomodar o Hall e os Banheiros. Apesar de entender que a Legislação nesse ponto está clara, não tenho como discordar das colocações de Ana Patrícia, mas nós estamos trazendo uma sugestão de ocupação, que trás um gancho de uma lei posterior que é a Lei do Telhado Verde. Temos uma preocupação com essa 5ª. fachada da cidade, inserida numa região de grande verticalização, onde não estamos trazendo prejuízo ao transeunte, não tem alteração da volumetria, e tem uma nítida melhoria paisagística e urbanística. O maior beneficiário desta nova Coberta é a vizinhança, os Edifícios vizinhos, e conseguimos um espaço, onde a população do edifício tem uma conexão maior com a Paisagem e com o Rio. Apesar de saber dessa limitação que Ana expôs, nós achamos que urbanisticamente e paisagisticamente, não nos sentimos impedidos de tentar colocar essa proposta para ser analisada.” Pedindo a palavra, Dra. **Elka** da FIEPE falou: “Preciso tirar uma dúvida. Pelo parecer da Relatora, não está sendo aprovado esse aumento de gabarito. Pela justificativa, não vejo porque não aceitar o pleito do Arquiteto, já que a colocação do Instituto, foi que concorda com o uso dessa área para Lazer, desde que tenha Elevador. Não é melhor termos um equipamento de Lazer lá em cima, do que uma caixa de Reservatório de Água.” Dra. **Eugênia**, representante da PGM falou: “Na verdade o projeto é excelente Marcílio, mas entendo a posição de Ana Patrícia, porque não existe omissão na Legislação para esse processo vir para a CCU. É o mesmo caso de uma Igreja que veio aqui, era uma situação similar. Infelizmente a Lei é muito antiga e precisa ser revista. Estamos nessa fase de revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo, acho que isso é um ponto que deve ser ressaltado, mas como a Legislação está clara, não tem como aprovar. Na hora que se aprovar esse projeto, está se permitindo uma construção que está além do gabarito fixado na Legislação. A princípio, entendo que é interessante do ponto de vista arquitetônico, mas não tem como não concordar com o parecer da Relatora. Acho que aqui não é o fórum apropriado para esse debate, mas é o tipo de discussão que tem que ser levada para a fase de revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo, de toda uma Legislação.” Dra. **Mira** perguntou: “Só para ficar claro, quanto é que ele passa do gabarito, Ana Patrícia?” Dra. **Ana** respondeu: “Um metro e pouco.” Dra. **Mira** perguntou: “Alguém mais quer fazer alguma observação?” Como não houve manifestação, ela mandou fazer a chamada da votação e assim o fiz, exarando o seguinte parecer. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Política Urbana e Licenciamento. “A Comissão em plenário por maioria de seus membros, com 08 (oito) votos contrários: URB; ICPS; PGM; CPRH; CONDEPE/FIDEM; FIEPE; SENGE; CREA e 02 (dois) votos favoráveis: CTTU e SMAS se posiciona CONTRÁRIA ao pleito, acompanhando o parecer da relatora. Solicita homologação de V. Excia.” Este parecer foi aprovado em plenário e está proclamado pela Senhora Presidente. Em, 26/04/2022. a) Luzia Silmira Meira, Presidente da CCU e demais representantes presentes. Por último, foi analisado o **Processo digital nº. 8097675621 de LEONARDO MEDEIROS DE OLIVEIRA**, referente à Análise Especial de Viabilidade de Instalação – REDESIM, para Clube de Tiro da Associação de Tiro e Caça Recife Pistol, a se localizar na Rua Jaticy, nº. 249 -Imbiribeira. **Encaminhado à CCU:** face ao Art. 1º. da Lei 17.982/14 (Alvará de Localização e Funcionamento); Art. 45, § II (Análise da CCU); Anexo 9º. do Art. 48 (APGI); Anexo 9B do Art. 49 (Requisitos Instalação); Art. 50, § I e II (Análise de Localização); Art. 51 § 1º. (Identificação Vizinhança) da Lei nº. 16.289/97. Dra. **Mira** falou: “Passo a palavra ao relator deste processo, o representante da SMAS, Dr. Dierson Guimarães Lima.” Dr. **Dierson** iniciou dizendo: “Vou ler meu parecer.” **PARECER DO RELATOR:** “1. **SOLICITAÇÃO:** Trata-se de um pedido de viabilidade para instalação de um “Clube de Tiro”, classificada como APGI, por similaridade, com “Clube Esportivo”, conforme Anexo 9A da Lei nº 16.289/97 (que alterou a Lei nº 16.176/96). Tal atividade é objeto de Análise Especial pela CCU, como preconiza a Análise Especial de Viabilidade de Instalação – REDESIM, para um Clube de Tiro, tendo em vista, o Art. 45 § I e II da Lei nº. 16.289/97 (Análise Especial da CCU). 2. **CONSIDERAÇÕES:** • Atende ao Art. 48, Anexo 9º. da Lei 16.289/97 - Atividade potencialmente geradora de incômodo à vizinhança – APGI, natureza da incomodidade: ruído, atmosférica e exigência sanitária, objeto de Análise Especial pela CCU. • Atende ao Art. 49, Anexo 9B (Nível de Incomodidade) da Lei 16.289/97 – No Memorial Descritivo da Atividade, estão estabelecidos os requisitos de instalação, atendendo as exigências constantes neste 9 Artigo, obedecendo os padrões estabelecidos na Lei, para cada nível de incomodidade. • Atende ao Art. 50 § I e II da Lei 16.289/97 - quanto à Análise de Localização, apresentando: Confinantes: 100% de usos não habitacionais; Defrontantes: 100% de usos não habitacionais; Circundantes: 100% de usos não habitacionais. Podendo a atividade se instalar até o nível 01 de incomodidade, tendo em vista a Análise de Localização, de acordo com o Memorial Descritivo da Atividade e Mapa, anexos ao

processo. • Atende ao Art. 51 da Lei 16.289/97 – No raio de 100 metros, não foram identificadas: escola, clínicas, hospitais e cemitérios. • Foi cumprido o Art. 60 da Lei 16.289/97, com a publicação quanto à instalação da atividade no local, assim como o aguardo do prazo legal para manifestações contrárias a mesma. • A atividade teve concedido um Alvará de Localização e Funcionamento nº. 8085098921, com validade de até 28/06/2026, porém sem a inclusão do CNAE específico para “Estandes de tiro” (ver certificado do alvará em anexo e os CNAES para os quais foi atendido). 3. **CONCLUSÃO:** Após análise do Memorial Descritivo da Atividade e do Mapa, anexos ao processo, e o encaminhamento da Gestora da Unidade de Licenciamento Urbanístico - GLUR/SEL, Dra. Patrícia Lobo de Oliveira, somos favoráveis à viabilidade de instalação do Clube de Tiro.” Em, 26/04/2022. a) Dierson Guimarães Lima, representante da Secretaria de Meio Ambiente e Sustentabilidade – SMAS. Dra. **Mira** agradeceu e abriu para discussão. Pedindo a palavra, o Presidente do Clube de Tiro, Sr. **Alan** Rommel falou: “Bom dia! Sou o Presidente do Clube e já funcionamos no local há quatro anos, temos um Alvará válido, acabamos de renovar o Alvará definitivo. Nesse Alvará constam as 10 Baías de Tiro, entretanto, houve uma modificação na Legislação do Exército, onde ele solicita que no documento do Alvará conste o nome: Estande de Tiro. Nós entramos em contato com a Prefeitura para saber se teria essa possibilidade, porque não existe CNAE específico para Estandes de Tiro. Nosso Estande é fechado, já funciona há 4 anos, temos toda documentação, licença do Exército vigente, precisamos adicionar essa palavra no Alvará “Estande de Tiro”. Como não existe o CNAE, solicitamos uma declaração pró-forma.” A **Presidente** falou: “Alguém ainda quer algum esclarecimento?” Como não houve nenhuma manifestação, solicitou que fizesse a chamada da votação. Assim o fiz exarando o parecer da Comissão. **PARECER DA CCU:** Da: Presidente da CCU. Ao: Exmo. Sr. Secretário de Política Urbana e Licenciamento. “A Comissão em plenário por maioria de seus membros, com 06 (seis) votos favoráveis: URB; SMAS; ICPS; CPRH; FIEPE; 02 (duas) abstenções: CTTU; CREA e 02 (dois) contrários: PGM; CONDEPE/FIDEM; se posiciona FAVORÁVEL ao pleito, acompanhando o parecer do relator. Solicita homologação de V. Excia.” Este parecer foi aprovado em plenário e está proclamado pela Senhora Presidente. Em, 26/04/2022. a) Luzia Silmira Meira, Presidente da CCU e demais representantes presentes. A **Presidente** agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião. Nada mais havendo a tratar, a sessão foi encerrada às 12h10min. e eu, Márcia Dantas de Oliveira, lavrei a presente ATA, a qual vai datada, assinada e proclamada pela Senhora Presidente. Recife, 26 de abril de 2022.



.....  
Luzia Silmira Meira, Presidente da CCU.

Demais Representantes presentes:

1. CTTU – José Carlos da Silva Miranda Filho/Antônio Henrique Cavalcanti de Oliveira
2. URB – Marcos André Domingues da Silva
3. SMAS – Dierson Guimarães Lima
4. ICPS – Ana Patrícia Uchoa de Queiroz
5. PGM – Eugênia Giovanna Simões Inácio Cavalcanti
6. CPRH – Nelson José Maricevich Ramirez
7. CONDEPE/FIDEM – Silvana da Mota Rocha
8. FIEPE – Elka Porciúncula
9. SENGE – Maura Michaela Dellabianca Araújo
10. CREA – Flávio Domingues da Silva