

Capítulo 3

OBJETIVO E JUSTIFICATIVA DO EMPREENHIMENTO

3.) OBJETIVO E JUSTIFICATIVA DO EMPREENDIMENTO

3.1.) A INFRAERO

A INFRAERO é uma empresa pública nacional vinculada ao Ministério da Defesa que há 34 anos administra aeroportos brasileiros. Ao todo são 67 aeroportos, 80 unidades de apoio à navegação aérea e 32 terminais de logística de carga.

Estes aeroportos concentram cerca de 97% do movimento do transporte aéreo regular do Brasil, o que equivale a 2 milhões de pousos e decolagens de aeronaves nacionais e estrangeiras, transportando cerca de 110 milhões de passageiros, tendo registrando um aumento de 8,24% entre 2006 e 2007.

Além de passageiros, a INFRAERO também foi responsável pela movimentação de 1,3 milhões de toneladas de cargas de importação, exportação e doméstica em 2007, e neste segmento, em primeiro lugar em movimentação, encontra-se o Aeroporto Internacional de São Paulo em Guarulhos e em segundo lugar encontra-se o Aeroporto Internacional de Viracopos em Campinas.

No primeiro quadrimestre de 2008, a INFRAERO apresentou um crescimento de 15,7% na movimentação de carga exportada e importada por via aérea, em relação ao mesmo período do ano anterior. A importação cresceu 17,9%, passando de 115.493 toneladas para 136.203 toneladas. Na exportação o crescimento foi de 12,6%, com um total de 97.157 toneladas de janeiro até abril, representando R\$ 261 milhões, incluindo o Adicional Tarifário, 9,7% a mais que o mesmo período de 2007.

A missão da INFRAERO é: “Prover infra-estrutura e serviços aeroportuários com segurança, conforto, eficiência e comprometimento com a integração nacional”. Com base nesta missão a infra-estrutura aeroportuária brasileira, que pode ser equiparada aos padrões internacionais, é constantemente modernizada para atender às demandas solicitadas. Para isso, a empresa pratica um plano de obras arrojado, que abrange praticamente todos os aeroportos por ele administrados e que gera mais de 50 mil empregos em todo o Brasil.

As obras são realizadas, em sua maioria com receita própria, gerada principalmente pela armazenagem e capatazia de carga aérea, concessão de espaços comerciais nos aeroportos, tarifas de embarque, pouso e permanência, e prestação de serviços de comunicação e auxílio à navegação aérea.

Como empresa pública presente em todo o País, a Infraero tem consciência de que todas as suas ações bem como o cumprimento de sua missão, devem ser guiadas pela responsabilidade ambiental e social. Sendo assim, a INFRAERO possui uma Política Ambiental definida desde 1995 com diretriz que busca o atendimento à legislação, preservação ambiental e minimização dos impactos gerados nas atividades aeroportuárias. Essas diretrizes são implementadas na forma de Programas Ambientais nas diversas áreas, como Licenciamento Ambiental, Recursos Hídricos, Ruído, Conservação do Solo, Resíduos Sólidos, Qualidade do Ar, Educação Ambiental, entre outros. Quanto às ações sociais, implementa e administra ações educativas e culturais voltadas, sobretudo, aos seus funcionários e aos moradores do entorno aeroportuário.

3.2.) A Região Metropolitana de Campinas-RMC

O Aeroporto Internacional de Viracopos está situado a 93 km da capital do Estado de São Paulo no Município de Campinas, sendo acessado pelas rodovias: Santos Dumont (SP-79), Bandeirantes (SP- 348) e Anhanguera (SP-330), que são importantes vias de ligação ao interior do Estado e faz parte da chamada Região Metropolitana de Campinas.

A Região Metropolitana de Campinas-RMC é formada por 19 municípios que ocupam uma área total de 3.348 km², constituída por uma rede fortemente integrada pela facilidade de acesso, pelas curtas distâncias e pelas boas características do sistema viário.

O fluxo do transporte regional é suprido por excelente malha rodoviária, com destaque para as Rodovias Anhanguera e Bandeirantes, que ligam a região à cidade de São Paulo e ao interior; a Rodovia Dom Pedro I, que faz o elo entre Campinas e as Rodovias Presidente Dutra (Vale do Paraíba e Rio de Janeiro) e Fernão Dias (Belo Horizonte); a Rodovia Adhemar de Barros, ligando Campinas ao sul de Minas Gerais; e a Rodovia Santos Dumont, que dá acesso à Rodovia Castello Branco e à região de Sorocaba, passando pelo Distrito Industrial de Campinas.

A rede urbana que viria configurar a atual Região Metropolitana de Campinas teve origem no período cafeeiro, quando Campinas se fortaleceu como capital regional de importante parcela do interior do Estado. A partir da década de 1970, a cidade de Campinas teve um papel relevante, tanto ao liderar a expansão industrial no interior, como ao desempenhar papéis e funções que configuravam uma nova metrópole, de âmbito regional.

Nas últimas décadas, como resultado de política de estímulo e dos investimentos que nela ocorreram, a RMC foi a mais dinâmica das regiões do interior paulista, apresentando intenso processo de urbanização, que resultou em acelerada metropolização.

Por ter passado por esse processo extremamente dinâmico, nas últimas décadas, a RMC acabou padecendo de muitos dos desequilíbrios típicos das grandes regiões metropolitanas brasileiras. Na área ambiental, nas Bacias Hidrográficas do rio Mogi Guaçu e dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí, ocorreram o lançamento de efluentes industriais e domésticos nos cursos d'água e a redução de cobertura vegetal.

A região possui dinamismo superior ao de muitas metrópoles nacionais que são capitais estaduais e, nas últimas três décadas, apresentou taxas de crescimento demográfico maiores do que as da Região Metropolitana de São Paulo. Campinas, a sede da região, tornou-se um dos 20 maiores municípios brasileiros, abrigoando 39,9% dos habitantes da RMC.

Nos últimos vinte e cinco anos, a população regional passou de 1.269.559 habitantes, em 1980, para 2.587.033, em 2005. Entre 1991 e 2000, enquanto a população da RMC cresceu 2,68% ao ano, o Estado de São Paulo aumentou a uma taxa de 1,82% e, entre 2000 a 2005, essas taxas foram, respectivamente, de 2,02% e 1,72%. Assim, no contexto estadual, a RMC vem incrementando sua participação, tendo passado de 3,8% em 1970, para 5,1% em 1980, 5,9% em 1991 e 6,5%, em 2005.

O perfil econômico dos moradores da RMC está acima da média do Estado. A renda mensal familiar da população em 2006 foi de R\$ 2.858,00. As cidades com maior renda média familiar são Campinas, Holambra, Paulínia, Vinhedo e Valinhos: todas contam com renda superior a R\$ 3.000,00 por mês. No total da RMC, a distribuição das famílias por faixa de renda mostra que 72% delas ganham acima de R\$ 1.500,00 por mês.

O Produto Interno Bruto – PIB da RMC, em 2003, foi de R\$ 45 bilhões, o que representou 9,1% do total estadual.

A evolução socioeconômica e espacial da região transformou-a em um espaço metropolitano com uma estrutura produtiva moderna, com alto grau de complexidade e grande riqueza concentrada em seu território.

A infra-estrutura de transportes, a proximidade do maior mercado consumidor do país, que é a Região Metropolitana de São Paulo, o sofisticado sistema de ciência e tecnologia, a mão-de-obra altamente qualificada, entre outros, deram à RMC vantagens para instalação de novas empresas e para a formação de arranjos produtivos nas áreas de petroquímica, têxtil, cerâmica e flores, entre outros.

A localização geográfica e o sistema viário foram fatores primordiais no desenvolvimento da agroindústria, ao permitirem a ligação com regiões produtoras de matérias-primas e os grandes mercados consumidores e terminais de exportação.

O setor agropecuário tornou-se moderno e diversificado, possuindo forte integração com os complexos agroindustriais e elevada participação de produtos exportáveis ou destinados ao mercado urbano de maior poder aquisitivo. Seus principais produtos são cana-de-açúcar, laranja, suinocultura, avicultura, horticultura, fruticultura e floricultura.

A produção regional tem aumentado a participação no total estadual, com a instalação de novas fábricas de setores intensivos em tecnologia, o que indica a posição privilegiada da região para localização industrial, transformando-a no terceiro maior parque industrial do país, atrás apenas das Regiões Metropolitanas de São Paulo e do Rio Janeiro.

A indústria abriga setores modernos e plantas industriais articuladas em grandes e complexas cadeias produtivas, com relevantes participações na produção estadual. Uma das divisões mais representativas é a de alimentos e bebidas, que responde por cerca de um quarto da produção estadual. Sobressaem, ainda, os ramos mais complexos, como o de material de transporte químico e petroquímico, de material elétrico e de comunicações, mecânico, de produtos farmacêuticos e perfumaria e de borracha.

A indústria regional é bastante diversificada, podendo-se destacar: em Paulínia, o Pólo Petroquímico composto pela Refinaria do Planalto-REPLAN, da Petrobrás, e por outras empresas do setor químico e petroquímico; em Americana, Nova Odessa e Santa Bárbara d'Oeste, o parque têxtil; em Campinas e Hortolândia, o pólo de alta tecnologia, formado por empresas ligadas à nova tecnologia de informação, entre outras.

A existência das instituições de ensino e pesquisa e de inúmeras escolas técnicas e sua conseqüente disponibilidade de pessoal qualificado foram fundamentais para a presença de grande número de empresas de alta tecnologia, que atuam principalmente nos setores de informática, microeletrônica, telecomunicações, eletrônica e química fina, além de um grande número de empresas de pequeno e médio porte fornecedoras de insumos, componentes, partes, peças e serviços.

O dinamismo regional assegura ao município de Campinas escala para desenvolver um conjunto de atividades tradicionalmente encontradas apenas nas grandes capitais do país: grande rede de serviços educacionais e bancários; hospitais e serviços médicos especializados; setor terciário moderno; comércio diversificado e de grande porte e estrutura hoteleira de ótima qualidade.

3.3) As previsões por demanda de transporte aéreo

Os Aeroportos de Guarulhos e Congonhas operam com seus Terminais de Passageiros no limite de suas capacidades, já não comportando mais um aumento de demanda. Congonhas realizou obras de adequação no Terminal de Passageiros para operar com mais conforto. Guarulhos necessita da construção do 3º Terminal de Passageiros, que deverá estar operando em 2014.

Analisando a TMA-SP, especificamente os Aeroportos de Guarulhos, Congonhas e Viracopos, observa-se que, no cenário médio, pode-se atingir mais de 100 milhões de passageiros por ano, no horizonte de 20 anos.

Como Guarulhos e Congonhas somam 54 milhões de passageiros/ano no final do sítio, segundo o Plano de Desenvolvimento Aeroportuário-PDA, desenvolvidos entre 2002 e 2004, a demanda excedente deverá ser absorvida por outro aeroporto, no caso Viracopos, que possui possibilidades de expansão, além das dificuldades de se encontrar uma nova área para implantação de um novo aeroporto.

O Aeroporto de Guarulhos não tem capacidade de absorver a demanda prevista pelo IAC no “Estudo de Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros”-DAC/IAC-2005, devido a fatores endógenos, pistas e terminais de passageiros, e exógenos, como a acessibilidade.

Neste estudo, a projeção final do sítio aeroportuário de Guarulhos ficou limitada a 40 milhões de passageiros/ano, considerando a construção de mais dois terminais de passageiros, cada um com capacidade para 12 milhões de passageiros/ano, e considerando também que não se construirá a terceira pista prevista, ficando apenas as duas existentes, com capacidade para 340 mil movimentos/ano, o que garante processamento de aproximadamente 39 milhões de passageiros/ano.

O Terminal de Passageiros do Aeroporto de Congonhas tem capacidade limitada em 14 milhões de passageiros por ano. Em 2007 operou 15.265.433 passageiros, sendo que o excedente está sendo transferido para o Aeroporto de Guarulhos. Com a transferência dos vôos de Congonhas para Guarulhos, o limite de capacidade do Aeroporto de Guarulhos será atingido em 2019, segundo estudo da INFRAERO.

Considerando as previsões do IAC, o Plano Diretor de Viracopos desenvolvido em 2007, adotou como premissa de planejamento, que a partir de 2013, ano provável de saturação do sítio de Guarulhos, o tráfego internacional de passageiros, excedente em Guarulhos, seria transferido para o Aeroporto de Viracopos, entre 2013 e 2018. A partir de 2018, todo o tráfego internacional seria transferido para Viracopos, assim como o excedente do doméstico de Guarulhos. Sendo assim, em 2014 deverão ser transferidos de Guarulhos, 3,4 milhões de passageiros internacionais, que somados aos 1,8 milhões previstos para Viracopos, totalizam 5,2 milhões de passageiros/ano. Com a transferência dos vôos de Guarulhos e Congonhas, o movimento de aeronaves em Viracopos, no horizonte final de planejamento (2025), chegaria a 570 mil movimentos/ano. Desse modo, segundo as projeções do Plano Diretor de Viracopos, o volume total de tráfego passaria, no cenário médio, de 1.420.106 em 2010, para 9.136.902 em 2015.

Buscando solução para a expansão da capacidade da Área Terminal de São Paulo, o Aeroporto de Viracopos foi considerado a alternativa mais viável. Sendo assim, para dar celeridade ao processo de desenvolvimento do sítio aeroportuário uma vez que diante da “crise aérea” a sociedade exige que ações rápidas sejam feitas, a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos foi incluída no Plano de Aceleração do Crecimento-PAC, do Governo Federal. Dessa forma foi previsto que a obra da 2ª Pista de pouso e decolagem tenha o início das obras no segundo semestre de 2009.

3.4) O Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas

O Aeroporto Internacional de Viracopos que está em atividade desde a década de 30 é considerado um dos aeroportos mais importantes da rede INFRAERO, entre outros fatores devido a sua localização privilegiada, na Região Metropolitana de Campinas, onde se concentra um importante pólo industrial para o Estado de São Paulo além de apresentar índices de crescimento econômico representativos. Da mesma forma o Aeroporto também contribui para o desenvolvimento da Região, pois faz parte da estratégia de logística de empresas que dependem da agilidade do transporte aéreo para a importação de insumos e componentes a serem utilizados em suas linhas de produção, bem como para a exportação de seus produtos acabados para clientes localizados em diferentes partes do mundo. O Aeroporto é um dos principais dinamizadores da economia da Região Metropolitana de Campinas, estimulando o movimento econômico regional através de diferentes processos e gerando uma forte demanda de empregos diretos, indiretos e induzidos.

Assim o Aeroporto vem se consolidando como grande centro cargueiro da América Latina, com expressivo crescimento na movimentação de transporte internacional de cargas. O aeroporto tornou-se referência na prestação de serviços aeroportuários com qualidade, segurança e rapidez, sendo reconhecido como um dos aeroportos mais rápidos no processo de desembarque de carga, estando inserido no ranking dos aeroportos mais rápidos do mundo e um dos principais complexos aeroportuários do país.

O Aeroporto Internacional de Viracopos é atualmente um dos mais importantes da rede de aeroportos administrados pela INFRAERO, como demonstra a classificação de 2007, do aeroporto em relação ao movimento de carga.

Quadro 3.4-1
Movimento de carga

Carga Aérea (Kg) - 2007				
		Doméstico	Internacional	Total
1º	Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos	140.617.516	283.539.067	424.156.583
2º	Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas	9.804.411	228.239.297	238.043.708
3º	Aeroporto Internacional de Manaus	89.440.761	76.958.150	166.398.911
4º	Aeroporto Internacional do Galeão	29.809.848	51.493.483	81.303.331
5º	Aeroporto Internacional de Recife	49.361.112	5.735.657	55.096.769
Total INFRAERO		620.885.343	697.728.692	1.318.614.035

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais-INFRAERO

O Aeroporto de Viracopos vem registrando expressivos crescimentos no volume de carga movimentada, sendo que em 2006, o total de carga movimentada foi de 178.797.426 kg e em 2007 238.043.708 kg representando um aumento de 33%.

Em 2007, o aeroporto registrou o maior volume de cargas importadas em toda a sua história em um único mês: 14.095 toneladas em outubro. A valorização do real frente ao dólar e o crescimento da produção brasileira são os grandes responsáveis por essa marca.

Mais um dado que reforça o bom ano no setor de cargas é que o Aeroporto de Viracopos ultrapassou o Aeroporto Internacional de São Paulo em Guarulhos no volume de produtos importados. Em 2007, 33% das cargas importadas (em peso) pelo modal aéreo chegaram em Campinas e em Guarulhos, a participação foi de 32%.

Quanto às exportações, Viracopos está mais de dois pontos percentuais atrás de Guarulhos – 40,8% a 38%. Porém, apesar dessa diferença acima de 2% de volume em peso, a diferença nos valores é pequena. Em Viracopos o conjunto de cargas exportadas somou US\$ 3,15 bilhões, participação de 2,38% no total nacional de janeiro a outubro. No Aeroporto de Guarulhos, o montante foi de US\$ 3,38 bilhões, o que significou 2,55% das exportações brasileiras no mesmo período.

Também entre os meses de janeiro e outubro de 2007, as importações que tiveram como destino o Aeroporto de Viracopos somaram US\$8,31 bilhões – valores Free on Board (FOB - Frete de Responsabilidade do Destinatário) – 8,48% do total do País que foi de US\$ 97,98 bilhões. Nesse mesmo período, no Aeroporto de Cumbica / Guarulhos, as cargas importadas somaram US\$ 6,22 bilhões, equivalente a representou 6,35%.

A região de Campinas é rica em empresas com produtos de alto valor agregado e isso tem reflexo na movimentação de cargas. Os valores dos produtos que chegam na importação e saem na exportação são muito elevados.

Outro dado representativo do Aeroporto é que Viracopos encontra-se em 1º lugar em cargas Courier (Remessa Expressa Internacional), cerca de 80% do movimento nacional é processada em Campinas através das empresas FEDEX, UPS e DHL.

Como exemplo, o setor automotivo que liderou, tanto em peso quanto em número de embarques, as importações e exportações de produtos no Aeroporto de Viracopos de janeiro a novembro de 2007, realizaram 45.002 embarques em um total de 17.100 toneladas, e 25.463 movimentos no envio de mercadorias para clientes no exterior, cujo peso soma 12.293 toneladas. O setor metalmeccânico ocupa a segunda posição nas duas operações de comércio exterior – exportação e importação. No fornecimento de produtos para clientes internacionais, a soma de embarques até novembro de 2007 foi de 17.932, com um total de 8.023 toneladas. As compras em outros países foram de 16.935 toneladas em 42.102 embarques.

Cabe ressaltar que o Aeroporto Internacional de Viracopos tem como característica receber cargueiros puros, ou seja, aviões que efetuam apenas o transporte de produtos. No Aeroporto de Guarulhos, o volume de mercadorias são transportadas aproveitando o porão de vôos internacionais de passageiros, reforçando assim a vocação do Aeroporto de Viracopos para o transporte de cargas.

O Aeroporto não apresenta números expressivos apenas na movimentação de carga. Nos últimos anos o movimento de passageiros e aeronaves tem representado a utilização cada vez maior do Aeroporto Internacional de Viracopos como alternativa para os Aeroportos Internacionais de São Paulo em Guarulhos e Congonhas em São Paulo. Em termos operacionais o Aeroporto de Viracopos está localizado em uma região de excelentes condições meteorológicas, apresentando índices extremamente baixos de fechamento. Quanto a sua localização totalmente integrada às principais rodovias, torna-se uma importante alternativa para passageiros provenientes do interior do Estado de São Paulo.

A movimentação de passageiros em Viracopos cresceu 22% em 2007, representado por 1.006.059 passageiros(embarque e desembarque) e em 2006, foram 826.246 passageiros.

Desta forma o Aeroporto Internacional de Viracopos, vem reafirmando o seu importante papel no desenvolvimento de Campinas e da região no entorno, ampliando postos de trabalhos, tributos, facilitando o crescimento e a ampliação das empresas situadas na região, com a instalação de novos empreendimentos e conseqüente aumento dos investimentos em vários setores da economia do município, dinamizando as economias locais, regionais e estaduais, melhorando as condições de vida da população. Além disso, Viracopos possui um papel fundamental na

chamada Área Terminal São Paulo, TMA-SP, onde também se encontram os Aeroportos Internacionais de São Paulo e Congonhas.

Como o Aeroporto de Congonhas está no limite da sua capacidade e o Aeroporto de Guarulhos também ficará na mesma situação, a necessidade da ampliação da infra-estrutura da TMA-SP torna-se extremamente necessária.

Em relação aos sítios aeroportuários existentes em São Paulo, Viracopos é o único que possui condições de ampliações futuras, pois Congonhas já está totalmente envolvida pela ocupação urbana e Guarulhos encaminha-se para a mesma situação, agravada pela decisão da não construção de mais uma pista de pouso e decolagem.

Desta forma o Ministério da Defesa incluiu o Aeroporto Internacional de Campinas como importante opção de malha aérea brasileira, desde que sejam feitas diversas reformas além de sua prevista expansão a fim de atender as demandas. Dessa maneira Viracopos teria capacidade para absorver a demanda que os Aeroportos de Guarulhos e Congonhas já não poderiam mais atender.

3.5.) Conclusão

A ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos permitirá melhorar a infra-estrutura aeroportuária de modo a adequá-la para o atendimento com eficiência e níveis de qualidade o serviço ao incremento de passageiros, aeronaves e cargas previsto nos estudos de projeção de demanda realizados. A infra-estrutura que será oferecida aos clientes e usuários do transporte aéreo em Viracopos permitirá a descentralização do tráfego aéreo de passageiros e cargas, atualmente concentrado nos aeroportos de Congonhas e Guarulhos.

Para tanto, foram estabelecidas diretrizes de planejamento que nortearão a expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos/ Campinas de uma maneira racional, compatível com a demanda e em harmonia com o meio ambiente.

Essas diretrizes de planejamento foram previstas no Plano Diretor do Aeroporto elaborado em 2007 e visam o cumprimento das fases de implantação das intervenções necessárias, considerando a ampliação dos componentes da unidade aeroportuária em função da capacidade x demanda requerida e escalonamento dos investimentos.

O objetivo, com as intervenções pretendidas que fazem parte do Plano Diretor do Aeroporto, visam atender a demanda crescente para o transporte aéreo tanto de passageiros como de carga, principal segmento de operação atual do aeroporto, tendo como base os dados de movimentação do aeroporto nos últimos anos e estudos de demanda realizados, ampliando a capacidade de atendimento da TMA-SP.

Entre outras intervenções, devido à existência de ferrovia que tangencia o sítio aeroportuário e que integra o corredor de exportação que liga Jundiaí ao Porto de Santos, está previsto no planejamento do Plano Diretor do Aeroporto, o deslocamento da ferrovia para os limites da área aeroportuária e que seja feito um ramal desta ferrovia, que será responsável pelo recebimento de cargas e passageiros, transformando-se em mais uma opção de entrada e saída de produtos e cargas além de facilitar o trânsito de passageiros e estimularia o desenvolvimento da região.

A ampliação de um grande equipamento urbano como o Aeroporto de Viracopos causa impacto de forma positiva na região como atração de investidores, geração de empregos diretos e indiretos, a movimentação da economia e a maior competitividade de exportadores e importadores.

Assim as ampliações previstas para o Aeroporto Internacional de Viracopos, objeto de licenciamento através deste EIA-RIMA, são necessárias, pois, possibilitarão a continuidade da rede de desenvolvimento proporcionado pelas atividades de um aeroporto do porte do Aeroporto de Viracopos.