

- Gutierrez Empreendimentos e Participações Ltda - responsável pela manutenção do sistema civil;
- MPE - responsável pela manutenção dos sistemas eletromecânicos de apoio à movimentação de carga aérea;
- MPE - responsável pela manutenção de bombas d'água;
- TECNYT Eletro Eletrônica Ltda - responsável pela manutenção do sistema elétrico;
- Gutierrez Empreendimentos e Participações Ltda - responsável pela manutenção do sistema hidrosanitário;
- Corpus Saneamento e obras Ltda - responsável pela coleta, higienização e disposição final dos resíduos sólidos;
- Itálica Serviços Ltda - responsável pela limpeza e conservação das áreas.

⇒ **Sistema de Gerenciamento de Tráfego Aéreo**

O Aeroporto Internacional de Viracopos situa-se na chamada Área de Controle Terminal de São Paulo-TMA-SP, responsável pelo controle de aproximação dos aeroportos de Guarulhos, Congonhas, Campinas e Campo de Marte. A Torre de Controle de Campinas recebe a aeronave que se destina a Viracopos e em conformidade com as condições meteorológicas reinantes, a orienta para um procedimento de aproximação por instrumentos-IFR com base nas IACs previstas. Nas partidas o Controle de Aproximação de São Paulo-APP SP estabelece a saída padrão por instrumentos em conformidade com o destino da aeronave e assume seu controle no nível de transferência.

a) Delegação das Responsabilidades de Controle do Tráfego Aéreo

Para o gerenciamento do tráfego, o espaço aéreo, é dividido em diversas zonas de controle. No Aeroporto Internacional de Viracopos, o espaço aéreo onde ocorrem as operações de aproximação final, para pouso no aeroporto, desde uma altitude de 1.500 pés, e as operações de decolagem até a altitude de 1.500m, estão sob responsabilidade da Torre de Controle de Campinas (TWR KP).

Este espaço aéreo está inserido em uma zona de controle, a CTR KP definida como sendo a área onde ocorrem as operações de tráfego aéreo a partir da altitude 1.500 pés até 7.500 pés. Nessa CTR KP, o controle de tráfego passa a ser do Controle de Aproximação de Campinas, APP KP. Essa APP KP está situada no próprio Aeroporto de Viracopos e é um controle do tipo convencional, ou seja, um controle não radar.

O APP KP possui um radar, mas opera apenas para a visualização de movimento até um raio de 54 km. O APP KP opera apenas transmitindo as informações de tráfego às aeronaves, não tendo condições de comandar a separação de tráfego com a utilização obtida pela visualização Radar, em função do APP KP ser de operação convencional.

Além do Aeroporto de Viracopos, o APP KP atende o tráfego aéreo dos Aeroportos de Campo dos Amarais, Limeira, Americana, Piracicaba, Jundiaí e Ituí, e todos os tráfegos em cruzamento na sua área de jurisdição.

A CTR KP está inserida na Área Terminal de São Paulo-TMA-SP, definida como sendo a área onde ocorrem as operações de tráfego aéreo a partir de uma altitude de 7.500 pés, até uma altitude de 19.500 pés. Nessa TMA-SP, o controle de tráfego passa a ser do Controle de Aproximação de São Paulo, APP SP.

Já a TMA-SP está inserida nas regiões de informação de voo de Brasília e Curitiba.

b) Auxílios à Navegação Aérea

O Aeroporto está equipado com ILS (Sistema de Pouso por Instrumento) CAT-1 para operações na cabeceira 15 e IFR Não precisão para as operações na cabeceira 33. Para as operações visuais, o Aeroporto conta com os seguintes auxílios visuais terrestres: Auxílios para a localização: ABN (Aerodrome Beacon-Farol de Aeródromo); Indicador de direção de vento: WDI (Wind Direction Indicator) e Balizamento Luminoso.

c) Serviços e Auxílios Meteorológicos Oferecidos

O CMA-Centro Meteorológico de Aeródromo é um órgão operacional de meteorologia aeronáutica responsável pelo fornecimento de observações, informes e serviços, como previsões de aeródromo, apronto meteorológico, avisos de ventos cortantes, divulgação de condições adversas na área do aeródromo e documentação meteorológica para voo.

d) Torre de Controle

O Aeroporto conta com uma Torre de Controle com 66m de altura, disposta em uma área de 4.500m². No topo estão instalados o controle de Tráfego Aéreo e as salas de controle de auxílios à navegação aérea, equipamentos, estação meteorológica e sala de descanso/apoio dos controladores de voo. Na base da torre, em uma área de 2.000m² encontram-se as instalações administrativas da Gerência de Navegação Aérea, auditório e sala de treinamento. A Torre foi implantada em área central do sítio aeroportuário.

⇒ Sistema de Apoio

a) Parque de Abastecimento de Aeronaves - PAA

O suprimento de combustível para o Aeroporto é proveniente da Refinaria de Paulínia, transportado por meio de caminhões-tanque. Operam no Aeroporto três empresas: Shell, Petrobrás e Esso, sendo que o Quadro 5.3.2.2-3 apresenta as características das empresas fornecedoras de combustível.

Quadro 5.3.2.2-3
Empresas fornecedoras de combustível

Empresa	Tipo de Combustível	Tancagem (m³)	Área do lote (m²)
PETROBRÁS	JET A1 – querosene de aviação	360	2.455
SHELL	JET A1 – querosene de aviação	540	4.090
ESSO	JET A1 – querosene de aviação	538	5.985

Fonte: Plano Diretor Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas

Em termos de localização, o atual PAA está situado em conformidade com a NBR 9719/97 – Aeroportos – Parque de Abastecimento de Aeronaves, que determina que os costados dos tanques estejam a uma distância mínima da borda do Pátio.

Os pátios de aeronaves de cargas já foram construídos com instalações de hidrantes para abastecimento de combustível. No entanto, essa rede de hidrantes não está interligada com o atual PAA. Quando as empresas forem se instalar na nova área, a rede de hidrantes será interligada ao PAA possibilitando o abastecimento das aeronaves através de hidrantes.

Atualmente, o abastecimento das aeronaves é realizado por meio de caminhões-tanque. Para estacionar os seus caminhões de abastecimento de aeronaves, as empresas de combustível utilizam uma área adjacente ao pátio de aeronaves da aviação regular, nas proximidades do Terminal de Cargas Courier.

O pátio de aeronaves para aviação regular não possui hidrantes de abastecimento de combustível.

b) Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC

O Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio – SESCINC, operado pelo Corpo de Bombeiros, está localizado a meia distância entre as duas cabeceiras da pista de pouso e decolagem, em área próxima a pista de táxi PR-C e é classificado junto ao DIRENG (Diretoria de Engenharia do Comando da Aeronáutica) em termos de estrutura de combate a incêndio (nível de serviço, equipamento e pessoal disponível) na categoria 8, porém opera na categoria 7, em virtude do número reduzido de efetivo, e conta com as seguintes edificações:

- Seção contra-incêndio: área útil de 2.035 m²;
- Pátio de viaturas: área de 298 m²;
- Estacionamento de veículos: vaga para 6 viaturas operacionais e 15 particulares;
- Reserva técnica de água: 2 reservatórios, sendo um elevado com capacidade de 25m³ de água e outro subterrâneo com capacidade de 40m³ de água;

⇒ Sistema das Companhias Aéreas

As edificações de cargas das empresas aéreas estão localizadas em áreas que futuramente serão utilizadas para outras atividades operacionais do aeroporto. São, portanto, consideradas instalações provisórias.

⇒ Sistema Industrial de Apoio

O Sistema Industrial de Apoio (Centro de Operação das empresas aéreas e prestadoras de serviços) conjuga os escritórios das empresas que realizam serviços de apoio às companhias aéreas e respectivas áreas de manutenção e depósito dos equipamentos de apoio terrestre, tais como: escadas de aviões, equipamentos de rampa, reboque de cargas e de aeronaves.

⇒ **Sistema de Infra-Estrutura Básica**

a) Abastecimento de Água

O abastecimento de água na área do aeroporto é feito por três tipos de fontes diferentes:

- Concessionária SANASA - Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S.A.
- 1 Poço Tubular Profundo;
- 3 Poços Superficiais(cisternas).

A INFRAERO vem explorando os três poços superficiais que abastecem quase todas as edificações do Aeroporto de Viracopos, com exceção das áreas da ABSA e Torre de Controle que são abastecidas pelo poço tubular profundo.

O abastecimento pela SANASA é proveniente do Sistema Produtor Capivari, que tem como manancial o rio Capivari. O abastecimento de Viracopos dá-se por meio de uma tubulação adutora com origem no centro de reservação denominado ETA-DIC até o aeroporto. O reservatório de Água Principal está localizado próximo à área de apoio e da Torre de Controle do Aeroporto, com capacidade para 2.500m³, alimentado pela SANASA, visando o abastecimento das áreas do TECA e de Apoio.

Como no aeroporto não existe estação de tratamento de água, a água proveniente do poço tubular profundo e dos poços superficiais passa por um processo de adição de cloro, ao ser lançada no reservatório principal. A INFRAERO mantém contrato com empresa terceirizada para o monitoramento da qualidade da água segundo parâmetros estabelecidos na Portaria n°518 de 25/03/2004 do Ministério da Saúde.

O sistema de reservação do aeroporto é composto por um reservatório enterrado, denominado RI com capacidade volumétrica de 321,00m³ e um reservatório elevado, RII, tipo torre, com capacidade de 51,00m³. Esses reservatórios são abastecidos pelos poços, tanto superficiais como tubular profundo.

b) Coleta de Esgoto

O sistema de esgoto atual que atende as edificações do Aeroporto é constituído por fossas sépticas, sumidouros, cloaca e lagoa de estabilização. Os efluentes gerados no Aeroporto de Viracopos são coletados por meio de rede enterrada e conduzida até a lagoa (Foto 5.3.2.2-12), localizada nas proximidades do Parque de Abastecimento de Aeronaves. Existem 63 fossas sépticas e sumidouros, sendo que 27 estão localizadas em prédios da Infraero e as 36 restantes estão em prédios de concessionárias.

A produção média de esgoto é de 240 m³/dia, enquanto a produção máxima (pico) encontra-se próximo de 270 m³/dia.

A rede para esgotamento sanitário já está implantada para interligação com a Estação de Tratamento de Esgoto – ETE, que se encontra em fase de operação assistida e deverá atender as demandas existentes e futuras na área do aeroporto e também visa a desativação da lagoa de estabilização.

Os efluentes das aeronaves são recolhidos por meio dos QTU – Quick Toilet Unit, que são caminhões de drenagem de dejetos. Após a coleta é adicionada uma mistura de hipoclorito de

sódio a 10% de cloro ativo e água. Esses efluentes são destinados à cloaca que é composta por uma fossa séptica de volume 10 m³, 1 filtro anaeróbico de 10 m³, 1 caixa de distribuição de 0,40 m³ e 2 sumidouros de 10 m³ cada, que, futuramente, também será ligada à ETE.



Foto 5.3.2.2-12 - Vista Lagoa de Estabilização
Fonte: Plano Diretor Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas

c) Energia Elétrica

O fornecimento de energia elétrica é feito pela concessionária local - CPFL - Companhia Paulista de Força e Luz, sendo que o contrato de demanda de energia com a concessionária é de 2.100 kWh na Ponta e 2.300 kWh Fora de Ponta.

O suprimento de energia é feito por duas linhas de alimentação de energia elétrica independentes: a DIC X (linha principal) e a DIC IV (linha reserva), que alimentam a Subestação Principal (SEP) e a Subestação SEP-1. Em casos de interrupção no fornecimento de energia pela linha DIC X é possível transferir toda a carga agregada à Subestação SEP-1, que alimenta as principais áreas do aeroporto, à linha DIC IV. O consumo médio mensal em 2007 foi de 1.270.000 kWh.

Atualmente existem 29 subestações secundárias que suprem todos os sistemas elétricos existentes no aeroporto e 14 grupos geradores instalados, responsáveis pelo suprimento de energia elétrica durante as interrupções do fornecimento comercial ou durante intervenções de manutenção.

O gerenciamento das contas e do consumo dos setores não controlados pela INFRAERO é feito pelos próprios usuários (concessionários) que possuem medições diretas com a CPFL.

d) Coleta e Disposição de Resíduos Sólidos

O Aeroporto possui Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos - PGRS elaborado em 1999, aprovado pela ANVISA em 2001 e atualizado em 2006.

A coleta, a higienização, análises e disposição final de resíduos sólidos produzidos nas áreas do Aeroporto são executadas por empresa terceirizada, a Corpus Saneamento e Obras Ltda., devidamente licenciada e possuindo o CEVS (Cadastro Estadual de Vigilância Sanitária).

Atualmente são gerados no Aeroporto aproximadamente 60 toneladas de resíduos/mês, provenientes das áreas administrativas e operacionais. Todas as instalações, incluindo concessionários, possuem um container para armazenamento dos resíduos, que por sua vez são acondicionados em sacos plásticos e coletados por meio de caminhão coletor duas vezes ao dia.

Após coleta interna, os resíduos do grupo A e B são destinados a tratamento em instalações de microondas da empresa MB Engenharia e Meio Ambiente e posteriormente são encaminhadas ao aterro sanitário Estre – Empresa de Saneamento e Tratamento de Resíduos Ltda, localizado no município de Paulínia. Da mesma forma, os resíduos do grupo D são coletados e destinados ao mesmo aterro.

Atualmente são segregados no Aeroporto apenas os materiais recicláveis provenientes do Terminal de Carga Aérea (plásticos, madeiras, cintas plásticas) os quais são destinados a ASSINFRA (Associação de Funcionários da Infraero).

A INFRAERO já adotou as medidas para implantação da coleta seletiva de materiais recicláveis, em atendimento ao estabelecido no Decreto nº 5.940/2006, constituindo a Comissão de Coleta Seletiva Solidária – CCSS do Aeroporto de Viracopos. A previsão de que o processo total, que contempla a separação de resíduos recicláveis descartados e sua destinação às associações e cooperativas de materiais recicláveis, deverá estar em operação até o final de 2008.

e) Sistema de Telecomunicações/Telemática

- ***Linhas Telefônicas***

Concessionária local: TELEFÔNICA / VESPER / EMBRATEL

Centrais Telefônicas: ERICSSON MD110 equipada com 160 ramais digitais, 1920 ramais analógicos, 50 ramais móveis, 02 mesas para telefonistas, 330 linhas troncos bidirecionais (E1).

f) Central de Utilidades

Não existe atualmente uma Central de Utilidades no Aeroporto. As instalações de ar condicionado, grupos geradores, casa de bombas, etc, estão situadas em diversos locais do aeroporto.

III. Área Secundária

Na área existem instalações de servidores da Infraero –ASSINFRA e a Escola Estadual Francisco Brasileiro.

5.3.2.3.) Caracterização Operacional Atual do Aeroporto

Neste item serão abordados os aspectos que decorrem da operação atual do Aeroporto Internacional de Viracopos como o movimento operacional do Aeroporto (aeronaves, passageiros e carga), atividades de prestação de serviços, comerciais e industriais, localidades

com ligações com o Aeroporto, população do aeroporto, empregos diretos e indiretos e impostos Federais, Estaduais e Municipais recolhidos.

⇒ Movimento Operacional

As movimentações operacionais que ocorrem no Aeroporto Internacional de Viracopos referem-se a aeronaves, passageiros e carga. No sentido de caracterizar essas movimentações, apresenta-se a seguir uma síntese de suas evolução nos últimos 5 anos (2008 até março) e, em seguida, o detalhamento mensal de cada tipo de movimento para o ano de 2007.

O Quadro 5.3.2.3-1, a seguir, apresenta a evolução das movimentações operacionais ocorridas nos últimos cinco anos. Pode-se verificar que após 2003 o movimento de aeronaves sofreu queda no movimento, que foi retomado em 2007 refletindo o primeiro semestre de 2008. Quanto ao movimento de passageiros, este vem crescendo a cada ano tendo registrado um aumento de 22% em 2007.

Quadro 5.3.2.3-1
Evolução do Movimento Operacional – Aeronaves/Passageiros (2003-2008)

Ano	Aeronaves (unid.)			Passageiros		
	DOM	INT	Total	DOM	INT	Total
2003	21.894	5.103	26.997	654.441	327	654.768
2004	18.625	5.959	24.584	715.099	2.263	717.362
2005	19.154	6.562	25.716	800.773	15.826	816.599
2006	19.128	5.079	25.107	823.462	2.784	826.246
2007	22.162	7.064	29.226	1.003.723	2.336	1.006.059
2008(até julho)	14.027	4.733	18.760	650.177	3.397	653.574

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais – Infraero

Quadro 5.3.2.3-2
Evolução do Movimento Operacional – Carga / Mala Postal (2003-2008)

Ano	Carga Aérea (kg.)			Mala Postal (kg)		
	DOM	INT	Total	DOM	INT	Total
2003	10.085.067	159.549.524	169.634.591	0	297.345	297.345
2004	7.783.589	228.111.977	235.895.566	0	33.360	33.360
2005	4.300.288	175.182.934	179.483.222	391	25.551	25.942
2006	2.918.536	175.878.890	178.797.426	87	60.224	60.311
2007	9.804.411	228.239.297	238.043.708	441	4.072	4.513
2008(até julho)	9.104.873	139.634.678	148.739.551	0	1.333	1.333

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais – Infraero

Historicamente o Aeroporto Internacional de Viracopos passou por diversas oscilações no movimento operacional. O Aeroporto sofreu uma queda no movimento operacional em 1985 em função da inauguração do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos. No segundo semestre daquele ano praticamente todos os vôos internacionais de Viracopos passaram a operar em Guarulhos. A partir de 1994 com a implementação do Plano Real o Aeroporto desenvolveu um ritmo de crescimento representativo até 2001 onde sofre um decréscimo, sendo retomado em 2007.

Porém, o fator que sempre contribuiu para recuperação e aumento no movimento operacional é o crescimento econômico da região de Campinas principalmente no movimento de carga aérea onde o próprio parque industrial da região demandou e demanda ainda serviços relacionados ao transporte aéreo.

- **Movimentação de Aeronaves em 2007**

No Aeroporto Internacional de Viracopos ocorreram no ano de 2007, 29.226 pousos e decolagens sendo que 75% correspondem a vôos domésticos. O Quadro 5.3.2.3-3 mostra o movimento mensal de aeronaves ocorrido no ano de 2007.

Quadro 5.3.2.3-3
Movimento Mensal de Aeronaves-2007

2007	AERONAVES (unid.)		
	DOM	INT	TOTAL
JANEIRO	1.560	492	2.052
FEVEREIRO	1.325	433	1.758
MARÇO	1.602	556	2.158
ABRIL	1.544	524	2.068
MAIO	2.000	560	2.560
JUNHO	1.923	551	2.474
JULHO	2.302	623	2.925
AGOSTO	2.137	651	2.788
SETEMBRO	1.888	616	2.504
OUTUBRO	1.890	692	2.582
NOVEMBRO	2.057	704	2.761
DEZEMBRO	1.934	662	2.596
TOTAL	22.162	7.064	29.226

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais – Infraero

- **Movimentação de Passageiros em 2007**

A movimentação de passageiros, que envolve embarques e desembarques, inclusive conexões, registrou em 2007, 1.006.059 passageiros sendo que 99% foram de vôos domésticos. O Quadro 5.3.2.3-4 apresenta o movimento mensal de passageiros ocorrido em 2007.

Quadro 5.3.2.3-4
Movimento Mensal de Passageiros-2007

2007	PASSAGEIROS (unid.)		
	DOM	INT	TOTAL
JANEIRO	62.928	143	63.071
FEVEREIRO	61.345	36	61.381
MARÇO	78.606	85	78.691
ABRIL	78.948	28	78.976
MAIO	92.390	204	92.594
JUNHO	86.208	235	86.443
JULHO	98.957	757	99.714
AGOSTO	87.825	115	87.940
SETEMBRO	84.463	239	84.702
OUTUBRO	96.144	147	96.291
NOVEMBRO	91.435	288	91.723
DEZEMBRO	84.474	59	84.533
TOTAL	1.003.723	2.336	1.006.059

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais – Infraero

- **Movimentação de Carga em 2007**

A movimentação de carga representada pelas cargas embarcadas e desembarcadas registrou 238.043.708kg em 2007, sendo 95% de carga internacional. O quadro 5.3.2.3-5 demonstra o movimento de cargas em 2007.

Quadro 5.3.2.3-5
Movimento Mensal de Carga-2007

2007	CARGA AÉREA (kg)		
	DOM	INT	TOTAL
JANEIRO	225.367	14.939.859	15.165.226
FEVEREIRO	239.435	14.641.794	14.881.229
MARÇO	745.539	18.699.935	19.445.474
ABRIL	644.365	16.556.685	17.201.050
MAIO	895.675	19.485.439	20.381.114
JUNHO	428.943	18.874.061	19.303.004
JULHO	332.058	20.972.439	21.304.497
AGOSTO	415.109	19.738.545	20.153.654
SETEMBRO	1.030.881	18.049.516	19.080.397
OUTUBRO	1.090.055	22.521.063	23.611.118
NOVEMBRO	1.469.910	22.743.355	24.213.265
DEZEMBRO	2.287.074	21.016.606	23.303.680
TOTAL	9.804.411	228.239.297	238.043.708

Fonte: Boletim de Informações Gerenciais – Infraero

⇒ Atividades de Prestação de Serviços, Comerciais e Industriais

O Aeroporto Internacional de Campinas possui 293 contratos com empresas concessionárias instaladas no Aeroporto, composto por companhias aéreas, bancos, serviços de limpeza, manutenção, transportes, estacionamento, turismo, publicidade, lanchonetes, restaurantes, farmácias, livrarias, lojas de presentes. Há também escritórios de importação e exportação de cargas operando nas instalações do Aeroporto.

⇒ Localidades com ligação com o Aeroporto

Atualmente Viracopos possui vôos regulares de passageiros para 26 cidades brasileiras, incluindo as principais capitais como Brasília, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Recife, entre outros. Em vôos cargueiros, Viracopos possui ligação para 38 cidades, entre outras, Memphis, Miami, Frankfurt, Dakar.

⇒ População do Aeroporto, Empregos Diretos e Indiretos

A população fixa do aeroporto é composta por funcionários da Infraero, funcionários de empresas contratadas pela Infraero e funcionários das empresas concessionárias, conforme demonstrado na tabela 5.3.2.3-1.

Tabela 5.3.2.3-1
População do Aeroporto

Área	Nº de pessoas
Empregados Infraero	830
Contratados Infraero	1.038
Empresas Concessionárias	5.478
Total	7.346

Fonte: Infraero

Estima-se que trabalham no Aeroporto em caráter permanente cerca de 7.346 pessoas. Como estatística, para cada emprego direto gerado, estima-se mais 4 indiretos, portanto com base no número de empregos diretos gerados no Aeroporto Internacional de Viracopos tem-se o número de 28.156 empregos gerados em função das operações do Aeroporto.

⇒ Impostos Federais, Estaduais e Municipais Recolhidos

A INFRAERO é isenta de tributos estaduais e recolhe os seguintes tributos federais:

a) Sobre a Receita:

- Imposto de Renda Pessoa Jurídica (IRPJ) e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), conforme Decreto nº 3.000/1999;
- Programa de Formação do Patrimônio do Servidor Público (PASEP) e Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (COFINS), conforme Decreto nº 4.524/2002;

b) Sobre a Folha de Pagamento:

- INSS, Contribuições Sindicais e demais obrigações decorrentes da legislação trabalhista.

Quanto ao Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN, a Infraero goza de imunidade tributária intergovernamental por prestar, em nome da União, um serviço público federal, com base na Constituição Federal (artigo 150, parágrafo 4º, alínea a), que veda a União, Estados e Municípios cobrar tributos uns dos outros, e pelo fato de se constituir uma Empresa que presta um serviço público de competência da União (*longa manus*) e não uma concessionária de serviço público (artigo 21, parágrafo XII, alínea c), não se caracterizando a exploração econômica, pois os recursos obtidos são utilizados na melhoria dos bens da União e o saldo recolhido aos cofres públicos, compondo, indiretamente, os recursos administrados pela União para o bem-comum dos Estados e Municípios.

Da mesma forma, não recolhe Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU sobre o sítio aeroportuário por ser propriedade da União.

5.3.3.) Licença Ambiental de Operação Em Vigor

A infra-estrutura atualmente existente, apresentada no item 5.3.2 – “Caracterização Atual”, passou por processo de Licenciamento Ambiental (SMA nº 13.662/06) obtendo a Licença Ambiental de Operação nº 00253 em 3 de maio de 2007 (Anexo 02), com validade de 10 anos. Consta também nesta Licença algumas exigências que a Infraero deverá cumprir, entre elas, a implantação da Estação de Tratamento de Esgoto.

5.4.) Descrição da Situação Futura

Neste item serão apresentadas informações quanto ao movimento previsto para os próximos anos no Aeroporto Internacional de Viracopos, bem como a caracterização da infra-estrutura necessária para atendimento a esta demanda, prevista e planejada conforme o Plano Diretor do Aeroporto. Esta infra-estrutura, representada pelas obras necessárias à ampliação do Aeroporto de Viracopos, constitui o objeto do presente instrumento de licenciamento ambiental.

O Plano Diretor, elaborado em 2007, contém 3 fases de planejamento, com três horizontes distintos (anos 2015, 2020 e 2025) para implantação de empreendimentos, sendo o objeto do licenciamento ambiental decorrente do Estudo de Impacto Ambiental em questão, a 1ª Fase que visa o horizonte de 2015.

5.4.1) Plano Diretor do Aeroporto - PDIR

O Plano Diretor Aeroportuário – PDIR é um conjunto de documentos no qual estão descritas a situação física e cadastral de todas as instalações e facilidades aeroportuárias, bem como as projeções de demanda para um horizonte de 20 anos e o respectivo planejamento dessas instalações a fim de atender as solicitações futuras, determinadas pela demanda de transporte aéreo.

O Plano Diretor foi elaborado de forma a prover o Aeroporto de um plano que oriente seus gestores a implantar facilidades pensando na sua funcionalidade, operacionalidade, segurança e racionalidade, visando resultados empresariais a médio e longo prazo.

5.4.2) Previsões de Demanda

O Plano Diretor do Aeroporto apresentou estudos de demanda por transporte aéreo baseados nas informações contidas no documento “Estudo de Demanda Detalhada dos Aeroportos Brasileiros-EDDAB”, elaborado pelo Departamento de Aviação Civil/Instituto de Aviação Civil, atual ANAC, em 2005. Utilizou também alguns estudos específicos capazes de identificar e quantificar uma eventual “demanda adicional” por transporte aéreo de passageiros e/ou carga.

O IAC disponibilizou, no início de 2006, um documento com as projeções de demanda de todos os aeroportos brasileiros com operações de tráfego aéreo regular, entre eles o Aeroporto Internacional de Viracopos.

A metodologia utilizada pelo IAC para a definição das projeções de demanda é a modelagem que utiliza a técnica “Top Down”, com definição de cenários em torno da média com intervalos de confiança de 95%. Com essa metodologia, o EDDAB apresenta projeções de demanda elaboradas a partir do ano base de 2004 e para os horizontes de 2010, 2015 e 2025.

A demanda anual foi projetada dentro da expectativa de três cenários (denominado “Pessimista”, “Médio” e “Otimista”), para cada um dos segmentos de tráfego do Aeroporto.

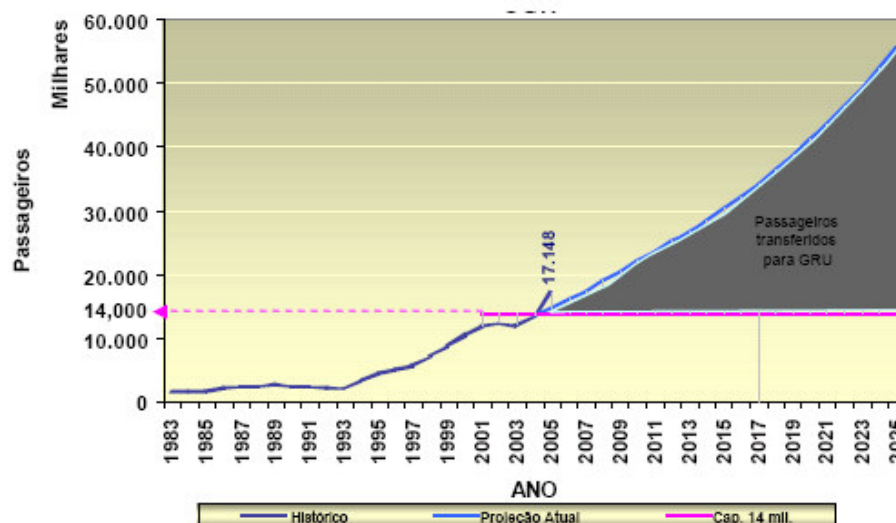
Considerando que as mudanças nos cenários econômicos e político tanto nacional como internacional tem efeito significativo na demanda pelo transporte aéreo, as previsões feitas pelo IAC e as atualizações ocorridas são de extrema importância na definição do desenvolvimento e planejamento do aeroporto. Os valores tomados como referência são os valores do cenário médio, considerando que os cenários pessimistas e otimistas são estabelecidos como faixas de variação em torno da média através do estabelecimento de um intervalo de confiança.

As projeções para os diversos segmentos de tráfego foram elaboradas através de modelagem econométrica, que é a recomendada pelo Setor de Análise e Planejamento Econômico da ICAO – International Civil Aviation Organization, da qual o Brasil é signatário. Uma das considerações que é imprescindível de ser feita, no estudo de demanda do Aeroporto de Viracopos, é uma análise da Área Terminal de São Paulo, incluindo os aeroportos de Guarulhos e Congonhas. Se verificarmos as demandas previstas para estes aeroportos, vamos observar que, no horizonte de 20 anos e no cenário médio, elas somam mais que 100 milhões de passageiros/ ano. A capacidade destes dois aeroportos, situados na Região Metropolitana de São Paulo, não somam este volume, portanto a demanda excedente terá que ser absorvida por um outro Aeroporto.

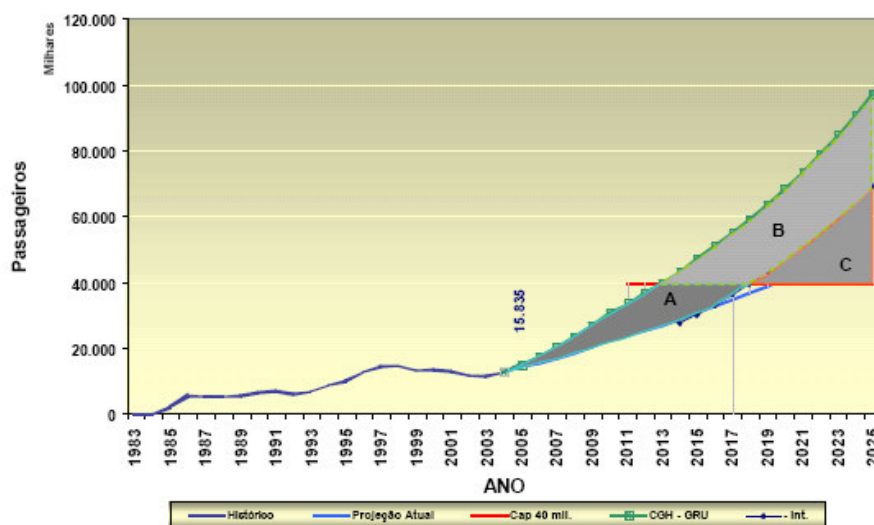
A tendência é que esse outro aeroporto seja o Aeroporto de Viracopos que, apesar de distante da cidade de São Paulo, tem possibilidades de expansão para absorver tal demanda.

Adotando-se um cenário de capacidade futura para Guarulhos de 40 milhões de passageiros/ ano e de 14 milhões de passageiros/ ano para Congonhas, verifica-se a necessidade de transferências de passageiros, primeiramente de Congonhas para Guarulhos e posteriormente de Guarulhos para Viracopos.

As transferências de Congonhas para Guarulhos deveriam iniciar imediatamente, se considerada a capacidade de 14 milhões de passageiros/ano.



Já as transferências de Guarulhos para Viracopos deveriam iniciar a partir de 2013, considerada a capacidade de 40 milhões de passageiros/ano.



Em 2014 haveria uma transferência de 3,4 milhões de passageiros internacionais que somados aos 1,8 milhões previstos para Viracopos, totalizaria cerca de 5,2 milhões de passageiros/ano.

Até 2018 a totalidade do tráfego internacional longo curso de passageiros sairia de Guarulhos para Viracopos e a partir de 2018 uma parcela anual do tráfego doméstico também passaria de Guarulhos para Viracopos.

A situação final para o ano de 2025, projeta para Viracopos um total de mais de 60 milhões de passageiros/ano.