

Capítulo 5

CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

5.) CARACTERIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

5.1.) Localização do Empreendimento

5.1.1.) Localização em Relação à Bacia Hidrográfica

O Aeroporto Internacional de Viracopos está inserido na Bacia do rio Capivari, integrante da Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos nº. 5 – Piracicaba / Capivari / Jundiaí (PCJ), localizada na região leste do Estado de São Paulo, reunindo as Bacias Hidrográficas dos rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí (Mapa CE – VIR – 01).

A Bacia do rio Capivari, com aproximadamente 180 km de extensão, situa-se na margem direita do rio Tietê, sendo os rios Capivari e Capivari-Mirim, da nascente até sua foz, seus principais componentes. Sua área é caracterizada pela intensa ocupação por atividades antrópicas, com predomínio do cultivo da cana-de-açúcar (40% do total da área), seguido pelas pastagens, cultivo de milho, café e feijão, além da ocorrência de reflorestamentos e atividades hortifrutigranjeiras. São significativas na bacia as áreas urbanas densamente ocupadas existentes a montante da área do empreendimento, na área de drenagem. Os principais usos da água são para abastecimento público, industrial e respectivo afastamento de efluentes e irrigação de plantações.

A área do aeroporto é atravessada, em sua porção central, pelo córrego Ribeirão Viracopos que deságua na margem esquerda do rio Capivari-Mirim.

Mapa CE – VIR - 01 – LOCALIZAÇÃO EM RELAÇÃO À BACIA HIDROGRÁFICA

5.1.2.) Localização Regional

O Aeroporto Internacional de Viracopos encontra-se localizado na Região Metropolitana de Campinas – RMC. Região essa criada pelo Governo do Estado de São Paulo através da Lei Complementar Estadual nº. 870 de 19 de junho de 2.000 e Decreto Estadual nº. 45.983 de 8 de agosto de 2.001, com o objetivo de favorecer a ação conjunta dos municípios, visto que a maioria deles ostentavam questões comuns, a serem resolvidas, em áreas como transporte, saúde e saneamento básico.

A Região Metropolitana de Campinas é formada por 19 municípios, quais sejam: Americana, Arthur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Santo Antonio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo. A Figura 5.1.2-1 apresenta a Região Metropolitana de Campinas e seus municípios formadores.

A RMC ocupa uma área de 3.348 km², o que corresponde a 1,47% do território paulista, com aproximadamente 2.620.909 habitantes, conforme estimativa em 2006.

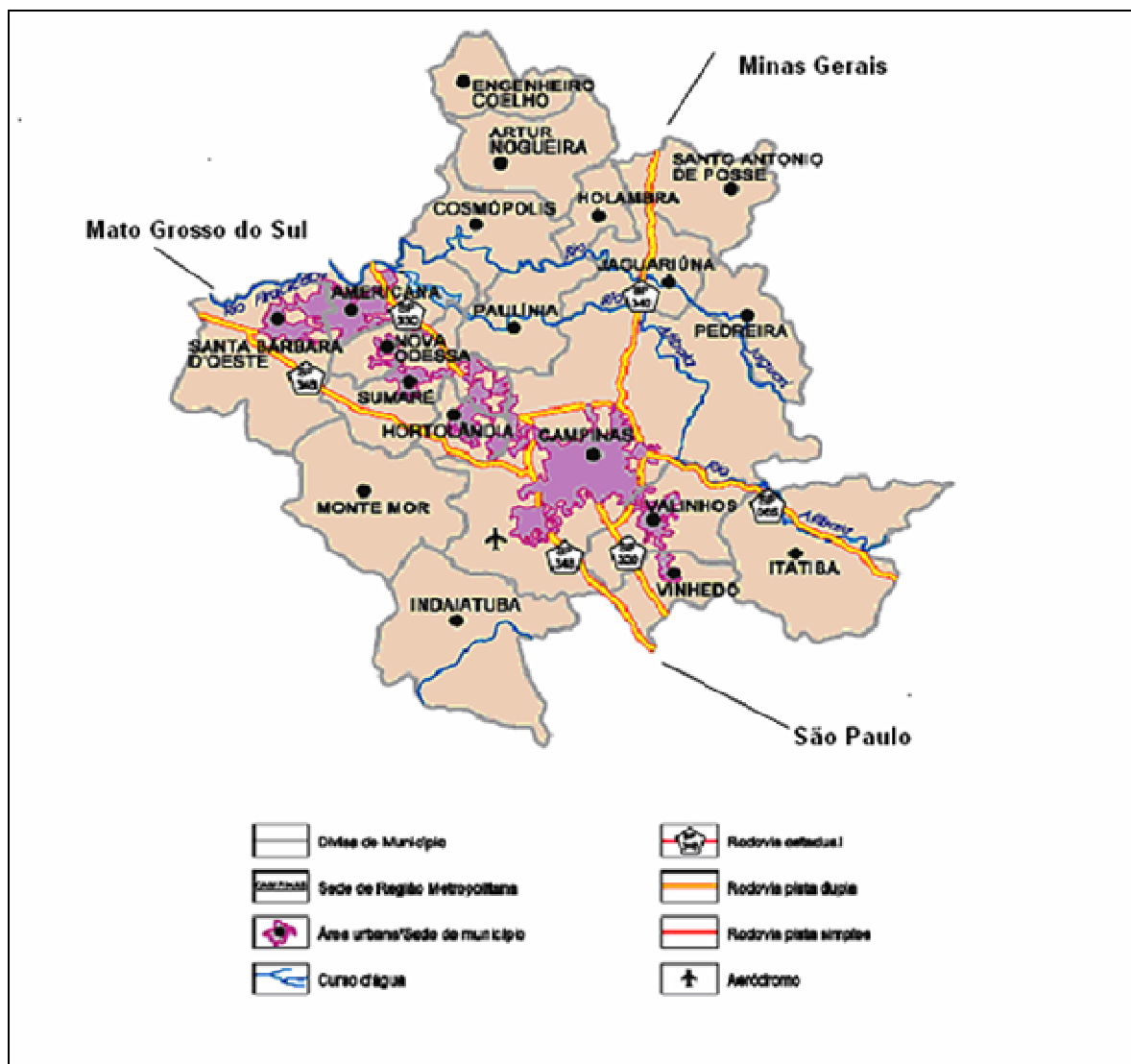


Figura 5.1.2-1 - Região Metropolitana de Campinas

Fonte: Secretaria de Economia e Planejamento / IGC – Secretaria dos Transportes / DER – Edição 2003

5.1.3.) Localização do Aeroporto

O município de Campinas está localizado na porção centro-leste do Estado, ocupa uma área de 796km² e faz limite com os municípios de: Jaguariúna (N); Pedreira (NE); Morungaba (L); Valinhos (SE); Itupeva e Indaiatuba (S); Monte Mor e Hortolândia (SO); Sumaré (O) e Paulínia (NO).

O Aeroporto encontra-se implantado ao sul do município de Campinas, nas imediações do limite com o município de Indaiatuba, na chamada Macrozona 7 (Área Imprópria à Urbanização – AIU), conforme o Plano Diretor do Município de Campinas.

Localizado na latitude 23°00'25" S e longitude 47°08'04" W, com altitude média de 661m, está distante 14 km do centro da cidade de Campinas, 10 km da cidade de Indaiatuba e cerca de 93 km a noroeste do centro do Município de São Paulo.

5.1.4.) Principais Acessos

Os acessos ao aeroporto são feitos, secundariamente pelas rodovia Bandeirantes (SP-348), rodovia Anhanguera (SP-330) e Rodovia Dom Pedro I (SP-065), sendo seu acesso principal pela rodovia Santos Dumont (SP-075). O acesso ao Terminal de Passageiros é feito através de uma via de acesso com 2,44 km de extensão ligando o Terminal à rodovia Santos Dumont. O **Mapa CE-VIR-02-Vias de Acesso** apresenta as vias de acesso ao aeroporto. Estas rodovias possuem importante papel na malha rodoviária da Região e do Estado pois:

- A Rodovia Santos Dumont liga o centro do município de Campinas ao aeroporto, serve também de acesso direto, sem passar por dentro de municípios, à região Sorocabana, Rodovia Castelo Branco e Indaiatuba.
- A Rodovia Anhanguera cruza a Rodovia Santos Dumont na saída de Campinas e atende ao tráfego oriundo da Região Metropolitana de São Paulo, regiões de São José do Rio Preto, Ribeirão Preto e outras.
- A Rodovia dos Bandeirantes cruza a Rodovia Santos Dumont próximo ao aeroporto sendo alternativa para veículos da Região Metropolitana de São Paulo ou do interior do Estado.
- A Rodovia Dom Pedro é acesso do tráfego oriundo da região de São José dos Campos, Litoral Norte e Rio de Janeiro.

Mapa CE – VIR - 02 - VIAS DE ACESSO

5.2.) Histórico do Aeroporto

O Aeroporto Internacional de Viracopos, fundado na década de 30, tem origem atribuída à construção de uma pista de pouso rudimentar, utilizada pelos paulistas na Revolução de 1932 para operações aéreas, principalmente com destino a Minas Gerais. Em 1946 esta pista de pouso foi melhorada e ampliada para 1.500 metros, o primeiro hangar surgiu em 1948 e, uma Estação de Passageiros, em 1950.

A partir de 1958, a aviação civil fazia a utilização, cada vez maior, de aeronaves quadrimotores a jato, mais modernas na época e o Aeroporto do Galeão no Rio de Janeiro era o único aeroporto com pistas adequadas para a operação das aeronaves a jato de grande porte. Então, como alternativa para o Aeroporto do Galeão, o Aeroporto de Viracopos passou por diversas obras e instalações de equipamentos e foi homologado para operações internacionais sendo elevado à categoria de Aeroporto Internacional através da Portaria Ministerial nº 756, em 19 de outubro de 1960.

A INFRAERO assumiu a administração do Terminal de Cargas em 1978 e em 1980 recebeu do DAESP (Departamento Aeroviário do Estado de São Paulo) a administração geral do Aeroporto Internacional de Viracopos.

Até 1985 os vôos intercontinentais com destino a São Paulo operavam em Viracopos, mas com a entrada em operação do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, em janeiro de 1985, Viracopos viveu um período de queda em seu movimento, com a transferência do tráfego para Guarulhos. O Aeroporto de Viracopos foi sendo cada vez menos utilizado por aeronaves de passageiros e mais utilizado para transporte de carga. Somente na década de 90, Viracopos passou a receber as ligações de tráfego regional aumentando assim o seu movimento.

Após a implementação do Real, em 1984, época em que as importações explodiram, aconteceu uma grande mudança na operacionalidade do Aeroporto de Viracopos, ele passou a canalizar a maior parte do tráfego cargueiro do País. Com o real forte, atrelado ao dólar, aumentou muito a demanda por transporte aéreo utilizando aeronaves cargueiras e o Aeroporto voltou a receber grande número e variedade de operadores no tráfego regional e doméstico.

5.3.) Descrição da Situação Atual

5.3.1.) Informações sobre o Aeroporto

O Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas faz parte do sistema aeroportuário da Área Terminal São Paulo (TMA-SP) cujos aeroportos são:

- Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos;
- Aeroporto Internacional de São Paulo/Congonhas;
- Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas;
- Aeroporto de Campo de Marte;
- Aeroporto de São José dos Campos.

Dentro do tráfego da Área Terminal São Paulo-TMA-SP, a função primária do Aeroporto de Viracopos é atender ao tráfego aéreo de carga, nacional e internacional e o tráfego doméstico regular de passageiros. De forma secundária, porém sem restrições, o aeroporto tem o objetivo de também atender ao tráfego aéreo nacional e internacional regular de passageiros, destinado à TMA-SP.

Além de suas funções designadas, em forma de prioridades, pela autoridade aeronáutica, o aeroporto também é *alternativa* para operações destinadas ao Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos, no caso deste estar fechado temporariamente ao tráfego.

Também é função do Aeroporto de Viracopos atender a demanda da Região Metropolitana de Campinas que conta com várias indústrias instaladas e uma população total de quase três milhões de habitantes.

Grande número de indústrias da região utiliza a importação e exportação de insumos e de produtos acabados por via marítima através do Porto de Santos. Entretanto, diversas indústrias da região são de alta tecnologia, como por exemplo, a produção de equipamentos eletro-eletrônicos. Para a montagem e fabricação de seus produtos essas empresas requerem mão de obra especializada e insumos provenientes de diversas partes do país e do mundo. Considerando seu elevado valor agregado, muitos componentes e produtos acabados dessas linhas de produção obrigatoriamente são transportados por via aérea. Essa condicionante faz com que o Aeroporto Internacional de Viracopos assuma uma importância na cadeia de produção da Região Metropolitana de Campinas.

5.3.2.) Caracterização Atual

Neste item será descrito a caracterização atual do Aeroporto abordando aspectos relativos a sua área patrimonial, a infra-estrutura implantada relacionadas conforme o Zoneamento Funcional do sítio aeroportuário e a caracterização do Sistema de Gerenciamento de Tráfego Aéreo.

5.3.2.1.) Caracterização da Área Patrimonial

A área patrimonial do Aeroporto Internacional de Viracopos teve a seguinte evolução histórica:

- **1932** - Área inicial do Campo de Pouso – **268.919,23 m²**;
- **1956** – Através da Lei Estadual nº 4.578 de 03/01/1958, a Secretaria da Fazenda do Estado foi autorizada a adquirir no Município de Campinas a área declarada de utilidade pública, de 4.889.300 m², para a construção do Aeroporto, passando a ter área total de **5.158.219,23 m²**;
- **1979** - O Decreto Estadual nº 14.031 de 27/09/1979 declara de utilidade pública para fins de desapropriação uma área de aproximadamente **20,0 km²** nos Municípios de Campinas e Indaiatuba, considerada necessária para a ampliação do aeroporto;
- **1982** - O Decreto Estadual nº 18.985 de 09/06/1982 altera para **12,77 km²** a área a ser desapropriada para a ampliação do aeroporto, descrita no Decreto nº 14.031 de 27/09/1979. A redução da área destinada à ampliação do aeroporto prevista anteriormente no Decreto nº 14.031 foi baseada no Plano Diretor do Aeroporto elaborado pela COPASP e aprovado pelo Ministro da Aeronáutica;
- **1982 à 1984** - parte da área declarada de utilidade pública pelo Decreto nº 18.985 de 09/06/1982, num total de 3.190.724,86 m², é desapropriada pelo Estado de São Paulo. A área total do aeroporto passa a ter **8.348.943,09 m²**;

- **1990** - O Decreto Estadual nº. 31.910 de 19/07/1990 convalida as disposições do Decreto nº. 14.031 de 27/09/1979 e do Decreto nº. 18.985 de 09/06/1982;
- **1995** - O Decreto Estadual nº. 40.196 de 17/07/1995 convalida as disposições do Decreto nº. 14.031 de 27/09/1979, do Decreto nº. 18.985 de 09/06/1982 e do Decreto nº. 31.910 de 19/07/1990;
- **2000** - O Decreto Estadual nº. 45.058 de 11/07/2000 convalida as disposições do Decreto nº. 14.031 de 27/09/1979, do Decreto nº. 18.985 de 09/06/1982, do Decreto nº. 31.910 de 19/07/1990 e do Decreto nº. 40.196 de 17/07/1995;
- **2001**- É celebrado em 17/09/2001 o Termo de Convênio entre o Governo do Estado de São Paulo e a INFRAERO, tendo por objeto a conjugação de ações para promover as desapropriações necessárias para a ampliação dos Aeroportos de Viracopos e de Guarulhos, onde a INFRAERO passa a ser responsável pelos custos das desapropriações;
- **2002**- É celebrado em 05/07/2002 o Termo de Convênio entre o Governo do Estado de São Paulo, o Município de Campinas e a INFRAERO, tendo por objeto definir as ações do ESTADO, do MUNICIPIO e da INFRAERO, destinadas a promover as indenizações dos desapropriados e o correspondente reassentamento dos moradores diretamente atingidos pelas obras de ampliação do aeroporto de Viracopos. Neste Termo de Convênio a INFRAERO fica responsável pelos custos das desapropriações até o valor de R\$ 58 milhões. Por problemas administrativos o Termo de Convênio não está em vigor;
- **2005**- O Decreto Estadual nº. 49.763 de 05/07/2005 convalida as disposições do Decreto nº. 14.031 de 27/09/1979, do Decreto nº. 18.985 de 09/06/1982, do Decreto nº. 31.910 de 19/07/1990, do Decreto nº. 40.196 de 17/07/1995 e do Decreto nº. 45.058 de 11/07/2000;
- **2005**- No final do ano de 2005 a Prefeitura do Município de Campinas e a INFRAERO promovem um estudo preliminar com o objetivo de avaliar a relocação da 2ª pista de pouso e decolagem do aeroporto de Viracopos visando reduzir os problemas sociais com as desapropriações das áreas necessárias para sua ampliação, previstas nas disposições dos Decretos Estaduais acima mencionados. O estudo preliminar conclui pela viabilidade de relocação da 2ª pista de pouso e decolagem para atender a redução dos problemas sociais que poderiam ser provocados pelas obras de ampliação do aeroporto, ficando a 2ª pista de pouso em área com uma menor densidade populacional resultando em drástica redução do número de reassentamento de moradores;
- **2006** - O Decreto da Prefeitura do Município de Campinas nº. 15.378 de 06/02/2006 declara de utilidade pública para fins de desapropriação áreas do Município de Campinas consideradas necessárias para a ampliação do Aeroporto de Viracopos envolvendo **9.589.665,58 m²**. Essa área seria necessária para atender ao estudo preliminar visando o deslocamento da 2ª pista de pouso e decolagem do aeroporto;
- **2006**- O Decreto Estadual nº. 50.767 de 09/05/2006 revoga o Decreto nº. 49.763 de 05/07/2005 que convalidava a disposição do Decreto nº. 14.031 de 27/09/1979, do Decreto nº. 18.985 de 09/06/1982, do Decreto nº. 31.910 de 19/07/1990, do Decreto nº. 40.196 de 17/07/1995 e do Decreto nº. 45.058 de 11/07/2000 que declaravam de utilidade pública para fins de desapropriação, imóveis situados nos municípios de Campinas e Indaiatuba, considerados necessários para a ampliação do Aeroporto;

- **2006-** O Decreto da Prefeitura do Município de Campinas nº. 15.503 de 08/06/2006 declara de utilidade pública para fins de desapropriação áreas do Município de Campinas consideradas necessárias para a ampliação o Aeroporto de Viracopos envolvendo uma área de **2.773.475,04 m²**. Essa área corresponde a parte da área prevista nos Decretos Estaduais revogados pelo Decreto nº. 50.767 de 09/05/2006 que ainda seria necessária manter, para a ampliação do Aeroporto.
- **2008-** O Decreto da Prefeitura do Município de Campinas nº. 16.302 de 18/07/2008 declara de utilidade pública para fins de desapropriação áreas do Município de Campinas consideradas necessárias para a ampliação o Aeroporto de Viracopos envolvendo uma área de **6.775.057,48 m²**.

O Quadro 5.3.2.1-1 apresenta a situação patrimonial atual bem como as ampliações previstas conforme os decretos de utilidade pública vigentes.

Quadro 5.3.2.1-1
Situação Patrimonial

Discriminação	Área (m²)
Área atual	8.348.943,09 m²
Decreto nº. 15.378 de 06/02/2006	9.589.665,58 m²
Decreto nº. 15.503 de 08/06/2006	2.773.475,04m²
Decreto n º.16.302 de 18/07/2008	6.775.057,48 m²
Total	27.487.141,19 m²

Fonte: Plano Diretor Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas– 2007

A evolução histórica da área patrimonial do Aeroporto de Viracopos até 2006, com o Decreto nº 15.503 está apresentada na Figura 5.3.2.1-1. A configuração atual, após o Decreto de 18 de julho de 2008, está apresentada na Figura 5.3.2.1-2, onde estão incorporadas todas as áreas necessárias para implantação da infra-estrutura da 1ª Etapa – 2015.