

Capítulo 11

CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

11.) CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

A partir dos estudos e análises realizadas ao longo da elaboração do presente EIA/RIMA é possível apresentar as seguintes principais considerações conclusivas:

✓ **Justificativas para a implantação das obras de ampliação do Aeroporto de Viracopos**

A análise de demanda de passageiros feita para o Terminal São Paulo - TMA-SP, para um horizonte de 20 anos, constatou que 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, apesar das obras de adequação realizadas no Terminal de Passageiros do Aeroporto de Congonhas e da construção do 3º Terminal de Passageiros para Aeroporto de Guarulhos.

A demanda excedente deverá ser absorvida por outro aeroporto, e buscando solução para a expansão do TMA-SP, o Aeroporto de Viracopos foi considerado a alternativa mais viável, pois possui possibilidades de expansão, além das dificuldades de se encontrar uma nova área para implantação de um novo aeroporto.

Assim as ampliações previstas para o Aeroporto Internacional de Viracopos, objeto de licenciamento através deste Estudo de Impacto Ambiental, considerado o horizonte de 2015, visam atender a alguns tópicos como: necessidades crescentes por transporte aéreo naturalmente demandado por um Estado e um País em desenvolvimento; aos anseios de uma sociedade crítica, que solicita serviços no setor aéreo com conforto e segurança; pelo crescimento no setor de transporte aéreo de carga, demandada pelo pólo industrial localizado na Região Metropolitana de Campinas, entre outras.

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 Crescimento - PAC, do Governo Federal.

✓ **Sobre a alternativa escolhida para implantação das obras de ampliação do Aeroporto de Viracopos**

O Plano Diretor do Aeroporto de Viracopos, aprovado no ano de 1998, apresentou, na época, como proposta para ampliação do aeroporto, uma área localizada na porção leste da Rodovia Santos Dumont, decretada de utilidade pública desde 1979. Com a demora de efetivação da desapropriação, deu-se uma continua ocupação da área, tendo como consequência a formação de bairros com grande densidade populacional, que implicaria na realocação de 6.245 imóveis, 8.422 terrenos, 36 propriedades rurais, 4.565 famílias com 16.016 habitantes. A remoção dessa população para outra localidade, acarretaria um grande impacto social, tornando impraticável a ampliação do aeroporto, nesta área e conforme esse plano.

Decorrente desta situação, imposta pela ocupação da área inicialmente prevista para a ampliação do sítio aeroportuário, a INFRAERO desenvolveu novos estudos visando definir novas alternativas de locação para a 2ª pista de pouso e decolagem, na busca de solução da proposta técnica que contemplasse as questões inerentes ao menor impacto social e financeiro.

Novas áreas foram decretadas de utilidade pública e o Plano Diretor de 2007 considerou essas áreas para determinação das possíveis configurações de aproveitamento do sítio aeroportuário combinando necessidades operacionais, demandas de transporte aéreo e os possíveis impactos ambientais decorrentes. Foram então analisadas 3 novas alternativas para a locação da 2ª pista, com posterior processo de incorporação de sugestões, critérios de planejamento, análise ambiental, social e financeira até a escolha da alternativa mais adequada para o desenvolvimento do aeroporto.

Na alternativa escolhida, resultado de análise e balanço dos impactos previstos para cada uma delas, a 2ª pista atinge área predominantemente rural, com uma população aproximada de 3.700 habitantes, minimizando consequentemente o impacto negativo de desapropriação anteriormente previsto, que era de 16.016 habitantes (redução de 77% no número de desapropriação/habitante).

Para minimizar os impactos nos recursos naturais (recursos hídricos e vegetação), o Plano Diretor de 2007 prevê, tanto na construção da 2ª pista como na implantação do Terminal de Passageiros, a implantação de obras de arte especiais (pontes, entre outros).

✓ **Sobre as obras a serem implantadas**

As intervenções propostas para o Aeroporto de Viracopos, contidas no Plano Diretor e objeto de Licenciamento através deste Estudo de Impacto Ambiental estão apresentadas abaixo:

- Implantação da 2ª pista de pouso/decolagem e pistas de rolamento;
- Área para teste de motores e Inspeção de Aeronaves;
- Implantação do 1º módulo do novo Terminal de Passageiros (TPS);
- Concourses (mini terminais);
- Pátio de Aeronaves;
- Edifício Garagem (EDG);
- Ampliação do Sistema Terminal de Cargas;
- Implantação do Centro de Manutenção da Infraero;
- Implantação do Sescinc (Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio);
- Estação Ferroviária para Carga;
- Implantação de Controle de Acesso (Guaritas);
- Vias de Acesso Internas;
- Infra-estrutura Básica (ampliação do reservatório de água principal);
- Lote para o Sistema de Companhias Aéreas e Sistema de Aviação Geral;
- Lote para o Parque de Abastecimento de Aeronaves - PAA;
- Lote para o Sistema Industrial de Apoio;
- Lote para Estação de Tratamento de Resíduos;
- Lote para estação ferroviária para passageiros;
- Lote para o Aeroporto Indústria

Essas intervenções referem-se a obras a serem executadas na primeira fase do Plano Diretor , horizonte de 2015, sob a responsabilidade da Infraero, destacando que as intervenções mencionadas como “lote” referem-se a intervenções que serão realizadas mediante contrato de concessão da área, portanto de responsabilidade do concessionário, cabendo a Infraero apenas a preparação da área (terraplanagem e vias de acesso entre outras.) para a concessão.

✓ **Sobre a área de implantação das obras de ampliação do Aeroporto de Viracopos**

A área de implantação das obras de ampliação do Aeroporto de Viracopos encontra-se em avançado estágio de degradação, onde a dinâmica atual de ocupação verificada apresenta forte pressão antrópica sobre alguns recursos naturais locais.

Destaca-se a presença de loteamentos residenciais consolidados, sem o devido e necessário planejamento urbano e, conseqüentemente, sem a devida e necessária infra-estrutura de coleta e esgotamento sanitário, potencializando os processos erosionais, assoreamento e comprometimento das águas superficiais. Existe grande pressão também sobre os fragmentos remanescentes, principalmente associadas ao crescimento urbano de Campinas, com a intensificação do uso dos campos antrópicos como pastagens ou para ampliação das áreas de cultivo. A fauna é constituída, em sua maioria, por espécies oportunistas favorecidas pelo crescimento das áreas urbanizadas.

✓ **Sobre os principais impactos ambientais, as medidas de controle propostas e os programas ambientais**

A equipe técnica responsável pela elaboração do presente Estudo de Impacto Ambiental, mediante a elaboração do diagnóstico ambiental dos meios físico, biótico e socioeconômico desenvolvido nas áreas de influência definidas para o projeto e das ações previstas, identificou, descreveu e classificou um total de 37 impactos ambientais, positivos e negativos, incidentes nas fases de planejamento, implantação e operação, podendo alguns deles se apresentar de forma repetida em mais de uma das fases aqui consideradas para o empreendimento.

Destaca-se que todos os impactos identificados são característicos deste tipo de empreendimento e que do total mencionado 6 (16%) impactos são relacionados ao meio físico; 6 (16%) ao Meio Biótico e 25 (68%) ao Meio Sócio-econômico.

Da mesma forma, foi constatado que somente 1 impacto (3%) ocorre exclusivamente na fase de planejamento, outros 12 (32%) deles ocorrem exclusivamente na fase de implantação e, por fim, mais 6 (16%) deles ocorrem exclusivamente na fase de operação do empreendimento. Os outros 18 (49%) impactos identificados ocorrem, em diferentes graus de intensidade e relevância, em duas ou mais fases do empreendimento projetado.

Do total de 37 impactos ambientais identificados, 8 (22%) foram categorizados como de natureza exclusivamente *positiva* e 28 (75%) como exclusivamente de natureza *negativa*; 1 (3%) pode ser classificado como impacto *positivo ou negativo*, dependendo da fase do empreendimento a que se relacionar. Entretanto dos 8 impactos ambientais identificados como de natureza exclusivamente *positiva*, 6 (75%) foram classificados como de alta e média relevância e 2 (25%) como de baixa relevância. Por sua vez, dos 28 impactos ambientais identificados como de natureza exclusivamente *negativa*, apenas 1 deles (4%) foi classificado como de alta relevância; 11 (39%) como de média relevância e 16 (57%), classificados como de baixa relevância; portanto, a maioria absoluta (96%) dos impactos *negativos* é tida como de pequena / média relevância.

Para cada um dos impactos identificados são propostas medidas de controle ambiental, que poderão ter características mitigadoras e/ou compensatórias (para impactos negativos) ou potencializadoras (para os impactos positivos). Estas medidas de controle ambiental foram consolidadas e detalhadas no presente estudo através dos 20 Programas Ambientais apresentados.

✓ **Conclusões Finais e Recomendações**

Tomando-se como base todos os aspectos levantados nos estudos ambientais e entendendo-se que o empreendimento projetado poderá desenvolver-se em bases sustentáveis e de integração com o meio ambiente local, conclui-se que é possível, através das medidas de controle e dos programas ambientais recomendados no presente EIA/RIMA, se atingir uma situação de conciliação dos interesses de cunho sócio-ambiental e legal com a proposta do empreendedor e, da mesma forma, de atendimento das necessidades e direitos da população afetada pela implantação das obras.

Diante dos resultados obtidos, decorrentes dos estudos multitemáticos ora apresentados e, das considerações acima apresentadas, conclui-se que a implantação das obras de ampliação do Aeroporto de Viracopos são ambientalmente viáveis, recomendando-se, portanto, que a Licença Prévia seja concedida pela SMA – Secretaria de Estado do Meio Ambiente do Estado de São Paulo.