



Plano Estratégico Vitória da Conquista 2020
Etapa I – Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano
e Agência Reguladora Municipal

Produto 6
***Tomo III – Relatório Parcial 04 do Plano Diretor do
Distrito Aeroportuário***



Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista
Herzem Gusmão Pereira

Secretaria de Infraestrutura Urbana
José Antônio de Jesus Vieira

Plano Estratégico Vitória da Conquista 2020
Etapa I – Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano
e Agência Reguladora Municipal

Produto 6
Tomo III – Relatório Parcial 05 do Plano Diretor do
Distrito Aeroportuário

Salvador – Abril/2019

Apoio Técnico





PREFEITURA MUNICIPAL DE VITÓRIA DA CONQUISTA
Herzem Gusmão Pereira

SECRETARIA DE INFRAESTRUTURA URBANA
José Antônio de Jesus Vieira

FUNDAÇÃO ESCOLA POLITÉCNICA DA BAHIA – FEP
Prof. Luiz Antônio Magalhães Pontes - Diretor Geral

EQUIPE TÉCNICA

Eng. Luiz Alberto Novaes Camargo - Coordenador
Milton Carlos da Mota Cedraz – Engenheiro Agrônomo
Raymundo José Santos Garrido – Engenheiro Civil
Antônio Heliodório Lima Sampaio – Arquiteto Urbanista
Liana Silvia de Viveiros e Oliveira – Arquiteta Urbanista
Heraldo Peixoto da Silva – Engenheiro Agrônomo
Naiah Caroline Rodrigues de Souza – Engenheira Sanitarista e Ambiental
Jackson Ornelas Mendonça – Economista
Antônio Marcos Santos Pereira – Geólogo
Grazia Burmann – Matemática Estatística
Camila Martins de Abreu Farias - Arquiteta Urbanista
Rebeca Daltro Ferrari Bulhões - Arquiteta Urbanista
Joice de Jesus Moraes – Assistente Social
Julia Marques Dell’Orto – Advogada
Luiz Mário Gentil Silva Júnior – Engenheiro Civil e Economista
Leonardo Ogando Insuela Camargo – Engenheiro Civil
Anderson Lima Aragão – Engenheiro Sanitarista e Ambiental
Renata Mota Baptista – Gestora Ambiental e Mobilizadora Social
Rebeca Gonçalves de Jesus Santos – Estagiária de Eng. Sanitária e Ambiental
Luana Baptista Ribeiro – Estagiária de Direito

RELATÓRIO PARCIAL 04 DO PLANO DIRETOR DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO
PMVC-PDAP-RT-004-R0

Revisão	Data	Assunto	Visto CQ
R0	23/04/2019	Emissão inicial	

ORGANIZAÇÃO DOS VOLUMES DO PRODUTO 06

Tomos	Número	Título do Relatório
Tomo I	PMVC-PDDU-RT-005-R0	Relatório Parcial 05 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Relatório do Lançamento do PDDU
Tomo II	PMVC-PDDU-RT-005-R0	Relatório Parcial 05 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Volume I – Diagnóstico Socioeconômico e Metodologia Participativa
		Relatório Parcial 05 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Volume II – Diagnóstico Físico-Ambiental
		Relatório Parcial 05 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Volume III – Diagnóstico Saneamento Básico
		Relatório Parcial 05 do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano – Volume IV – Mapas Parciais
Tomo III	PMVC-PDAP-RT-004-R0	Relatório Parcial 04 do Plano Diretor do Distrito Aeroportuário

PRODUTO 06 – TOMO III

RELATÓRIO PARCIAL 04 DO PLANO DIRETOR DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

SUMÁRIO

1. APRESENTAÇÃO	1
2. INSTITUIÇÃO DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO	2
3. DECRETO Nº 12.246 DE 08 DE JULHO DE 2010.....	4
4. DINÂMICA URBANA E INSERÇÃO REGIONAL DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO	6
4.1. NOVAS DINÂMICAS E INTERAÇÕES URBANAS.....	10
5. ESCOPO DO PLANO DIRETOR DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO	12
6. ARTICULAÇÃO VIÁRIA DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO	16
7. DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO E INSTITUCIONAL	20
7.1. LEGISLAÇÃO DE INTERESSE	20
7.1.1. Plano Básico da Zona de Proteção de Aeroporto – PBZPA	21
7.1.2. Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PBZR	22
7.1.3. Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF	23
7.1.4. Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário	23
7.2. ANÁLISE DAS CONDICIONANTES DO AEROPORTO.....	24
7.3. VANTAGENS DO AEROPORTO	27
8. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA PMVC E O PLANEJAMENTO	32
8.1. GESTÃO URBANÍSTICA E AMBIENTAL	32
8.1.1. Legislação Aeroportuária X PDDU	33
9. DIAGNÓSTICO SANEAMENTO BÁSICO	34
9.1. ABASTECIMENTO DE ÁGUA.....	38
9.1.1. Área do Distrito Aeroportuário	38

9.1.2. Áreas de influência no entorno	39
9.2. ESGOTAMENTO SANITÁRIO	40
9.2.1. Área do Distrito Aeroportuário	40
9.2.2. Áreas de influência no entorno	43
9.3. LIMPEZA URBANA E MANEJO DE RESÍDUOS SÓLIDOS	44
9.3.1. Área do distrito Aeroportuário.....	44
9.3.2. Área de Influência no entorno	47
9.4. DRENAGEM URBANA E MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS.....	48
9.4.1. Área do Distrito Aeroportuário	48
9.4.2. Áreas de influência no entorno	49
10. REFERÊNCIAS	50

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Passageiros embarcados + desembarcados no aeroporto de Vitória da Conquista	28
Quadro 2 - Projeções de transporte aéreo para Vitória da Conquista.	30

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização do Distrito Aeroportuário	5
Figura 2 - Localização dos aeroportos com terminais de carga na região de influência do Aeroporto de Vitória da Conquista.	8
Figura 3 - Zoneamento de Uso e Ocupação do solo do Distrito Aeroportuário.....	13
Figura 4 - Aeroporto Pedro Otacílio Figueiredo.....	16
Figura 5 - Novo Aeroporto de Vitória da Conquista Glauber Rocha - Em Construção.....	17
Figura 6 - Acessos ao Aeroporto Regional de Vitória da Conquista.....	18
Figura 7 - Programa de gestão ambiental associado à implementação do novo aeroporto	25
Figura 8 - Crescimento no Movimento de Passageiros em Vitória da Conquista	29
Figura 9 - Crescimento previsto da demanda	30
Figura 10 - Edificações visitadas no distrito aeroportuário	36
Figura 11 - Principais áreas de Influência do Distrito Aeroportuário.....	37
Figura 12 - Abastecimento de água_Rede Embasa. (a) contador no loteamento parque Conveima (b) Caixa d'água em pé de galinha.....	38
Figura 13 - Cisterna de aproveitamento de água da chuva_Assentamento de Moradores União e força	39
Figura 14 - Reservatório residencial_Bairro Jatobá	40
Figura 15 - Loteamento Parque Conveima (a) Lançamento de esgoto a céu aberto de residência (b) lançamento de esgoto a céu aberto da fábrica de biscoitos.....	41
Figura 16 Assentamento Zumbi dos Palmares (a) disposição de águas cinzas no terreno (b) fossa absorvente	41
Figura 17 - Exemplo de Fossa absorvente em Pé de Galinha	42
Figura 18 - Loteamento Vila Sul (a) disposição de águas residuárias na rua (b) caixa de inspeção da rede coletora.....	43
Figura 19 - (a) Rede coletora de Esgoto_Bairro Jatobá (b) Esgoto a céu aberto_Campinhos	44
Figura 20 - Locais de acúmulo de lixo no Loteamento Parque Conveima.....	45
Figura 21 - Acúmulo de entulho no Loteamento Vila Sul.....	45
Figura 22 - Loteamento Vila Bonita_Exemplo de lixeiras na porta das residências para coleta.....	46
Figura 23 - Assentamento de moradores União e Força_exemplo de Lixeira na frente das residências	47
Figura 24 - Acúmulo de resíduos nas ruas (a) Jatobá (b) Campinhos.....	48
Figura 25 - Ruas sem pavimentação (a) pontos de acúmulo de água em Pé de Galinha (b) Loteamento Parque Conveima.	49

SIGLAS E ABREVIATURAS

Agerba – Agência Estadual de Regulação de Serviços Públicos de Energia, Transportes e Comunicações da Bahia

ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil

ASA-VDC - Área de Segurança Aeroportuária do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista

Comar – Comando Aéreo Regional

CRFB – Constituição da República Federativa do Brasil

CTB – Código de Trânsito Brasileiro

Decea – Departamento de Controle do Espaço Aéreo

Derba – Departamento de Infraestrutura de Transportes da Bahia

EIA – Estudo de Impacto Ambiental

EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança

EMURB - Empresa Municipal de Obras e Urbanização do Município de Aracaju - SE

FEP – Fundação Escola Politécnica da Bahia

FIOL – Ferrovia de Integração Oeste-Leste

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IES – Institutos de Ensino Superior

Inema – Instituto de Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Estado da Bahia

Infraero – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária

IPF – Identificação do Perigo da Fauna

LC – Lei Complementar

MCMV – Programa Minha Casa, Minha Vida

NBR – Norma Brasileira

OACI – Organização de Aviação Civil Internacional

OUC - Operações Urbanas Consorciadas

PAA - Parque de Abastecimento de Aeronaves

PAEBahia – Plano Aeroviário do Estado da Bahia

PBZPA – Plano Básico da Zona de Proteção de Aeroporto

PBZR – Plano Básico de Zoneamento de Ruído

PDAP – Plano Diretor do Distrito Aeroportuário

PDDU – Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano

PGRF – Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna

PGRS – Plano de Gerenciamento de Resíduos

PIB – Produto Interno Bruto

PLS – Parque Logístico do Sudoeste

PMSB – Plano Municipal de Saneamento Básico

PMVC – Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista

PRAD – Plano de Recuperação de Áreas Degradadas

PZR – Plano de Zoneamento de Ruído

RBAC – Regulamentos Brasileiros da Aviação Civil

RESA - *Runway End Safety Area*

Rima - Relatório de Impacto Ambiental

RS – Resíduos Sólidos

SCI – Serviço de Combate a Incêndio

Seinfra – Secretaria de Infraestrutura do Estado da Bahia

TECA - Terminal de Carga Aérea

TPS – Sistema Terminal de Passageiros

ZEIS – Zonas Especiais de Interesse Social

ZEUC – Zona de Expansão Urbana Controlada

ZLA – Zona Logística Aeroportuária

ZPA – VDC - Zona de Proteção de Ruídos do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista

ZPA – Zona de Proteção de Aeroporto

ZPR – VDC - Zona de Proteção de Aeroporto Regional de Vitória da Conquista

ZTUR – Zona de Transição Urbano-Rural

ZUCA – Zona de Usos Complementares ao Aeroporto

1. APRESENTAÇÃO

O presente documento apresenta o **Produto 06 – Tomo II – Relatório Parcial 05 do Plano Diretor de Distrito Aeroportuário**, parte integrante do quinto produto parcial do Contrato nº 019-35/2018, firmado entre a Prefeitura Municipal de Vitória da Conquista e a Fundação Escola Politécnica da Bahia – FEP, tendo como objeto a elaboração do **Plano Estratégico Vitória da Conquista 2020 – Etapa I**, concebido como um elenco orgânico e estruturado de projetos e ações a serem implementados no período 2017/2020 pela nova Administração Municipal.

A Etapa I do Plano 2020, objeto do Contrato atual, compreende o desenvolvimento dos seguintes produtos: Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano; Plano Diretor Distrito Aeroportuário; Agência Reguladora Municipal e Termos de Referência para os Planos Municipais de Saneamento Básico, Meio Ambiente e Mineração.

2. INSTITUIÇÃO DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

O novo Aeroporto do Município de Vitória da Conquista foi implantado em uma área de 616 ha, localizada a 8,5 km do Centro de Vitória da Conquista, às margens da BR-116 – Rodovia Rio-Bahia, sentido Sul, com as seguintes coordenadas geográficas: latitude 14° 54'21,66" S e longitude 40° 55'09,01" W.

O Aeroporto possui uma pista de pouso e decolagem com 3.210 metros de comprimento e 45 metros de largura que permitirá operar aeronaves de classe D, do porte do Boeing 767, de Vitória da Conquista até cidades da Europa. Está planejada a implantação de Runway End Safety Area - RESA de 240 metros acrescido de 60 metros de faixa de segurança, conforme recomendação pela Organização de Aviação Civil Internacional — OACI, nas duas cabeceiras da pista, onde também serão implantadas as áreas de segurança, bem como as faixas laterais com 300 m de largura e 3.330 m de comprimento.

O projeto contemplou a construção de um terminal de passageiros, a implantação de complexo logístico e desenvolvimento de atividades comerciais, direta ou indiretamente vinculadas à aviação, potencializando a capacidade de atuação do aeroporto como elemento indutor do desenvolvimento socioeconômico regional.

O Sistema Terminal de Passageiros - TPS terá 73.500,00 m² (incluindo a área requerida para estacionamento de veículos), com capacidade para processar aproximadamente sete milhões de passageiros/ ano. O projeto prevê um Terminal de Carga Aérea - TECA, Parque de Abastecimento de Aeronaves - PAA e Serviço de Combate a Incêndio - SCI.

No entorno do Aeroporto de Vitória da Conquista foi criado o Distrito Aeroportuário, a ser objeto de Plano Diretor específico, que deverá atender, dentre outros, às restrições de possuir zona livre de obstáculos á segurança dos voos, como: edificações, estruturas e arborizações, ser livre de estruturas refletoras e outros fatores de obstrução de ondas eletromagnéticas; não estar sujeita à interferência de radares e cabos de energia de alta tensão.

O Distrito Aeroportuário foi criado pela Lei Complementar Municipal nº 2.116, de 22 de dezembro de 2016, que dispõe sobre o Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo na área de influência do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista, cria o Distrito Aeroportuário e dispõe sobre o controle urbanístico do seu território e dá outras providências.

O Núcleo Central do Distrito é representado pela Zona Patrimonial, com área de 616 hectares, onde foram implantadas as pistas e as áreas, instalações e edificações concernentes à operação e à segurança aeroportuária. Esta área foi objeto de desapropriação, através do Decreto Estadual nº 12.246/2010, reproduzido a seguir.

A Figura 1 mostra a localização da área do Distrito Aeroportuário.

3. DECRETO Nº 12.246 DE 08 DE JULHO DE 2010

Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra que indica, e dá outras providências.

A PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA, NO EXERCÍCIO DO CARGO DE GOVERNADOR DO ESTADO DA BAHIA, no uso de suas atribuições e à vista do disposto no art. 164, inciso IV, da Constituição Estadual, no art. 5º, alíneas “h”, e “n”, do Decreto-Lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941, e alterações posteriores, e do que consta do Processo nº 0900100014522, do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes da Bahia - DERBA,

DECRETA

Art. 1º - Fica declarada de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra medindo 6.160.000,00m², pertencente a quem de direito, com as acessões e benfeitorias nela existentes, localizada à margem direita do km 1.074 da BR-116, no sentido Vitória da Conquista-Rio de Janeiro, nas proximidades do Sítio São José, conhecido como Pé de Galinha, Município de Vitória da Conquista - Bahia, a seguir descrita: partindo-se do ponto P-1, de coordenada plana N = 8.348.451,37 e E = 296.336,70, com azimute de 305°38'42” e distância de 5.600,00m, determina-se o ponto P-2, de coordenadas N = 8.351.714,73 e E = 291.785,83; daí, com azimute de 36°10'49” e distância de 1.100,00m, determina-se o ponto P-3, de coordenadas N = 8.352.608,66 e E = 292.426,85; daí, com azimute de 125°38'38” e distância de 5.600,00m, determina-se o ponto P-4, de coordenadas N = 8.349.345,29 e E = 296.977,72; daí, com azimute de 216°1'56” e distância de 1.100,00m, retorna-se ao ponto P-1, fechando-se a área poligonal em descrição, conforme levantamento do Sítio Aeroportuário elaborado pela Gerência de Terminais do Departamento de Infra-Estrutura de Transportes da Bahia - DERBA.

Parágrafo único - A área de terra de que trata este Decreto destina-se à implantação de um novo aeroporto regional, a ser localizado no Município de Vitória da Conquista - Bahia.

Art. 2º - Fica o Departamento de Infra-Estrutura de Transporte da Bahia - DERBA, autorizado a promover os atos administrativos e judiciais, se necessário em caráter de urgência, com vistas à efetivação da desapropriação de que trata este Decreto e a imitir-se na posse respectiva, providenciando, inclusive, a liquidação e o pagamento das indenizações, utilizando-se, para tanto, dos recursos de que dispuser.

Art. 3º - Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

PALÁCIO DO GOVERNO DO ESTADO DA BAHIA, em 08 de julho de 2010.

Telma Brito

Governadora, em exercício

Eva Maria Cella Dal Chiavon

Secretária da Casa Civil

Wilson Alves de Brito Filho

Secretário de Infra-Estrutura

Figura 1 - Localização do Distrito Aeroportuário



4. DINÂMICA URBANA E INSERÇÃO REGIONAL DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

Tecem-se, neste tópico, alguns comentários preliminares sobre a análise do Município no contexto regional, considerando os aspectos econômicos e seus rebatimentos internos na estruturação do Município, da Cidade e da área do Distrito, bem como aqueles atinentes ao perfil social dos habitantes, sobretudo quanto à oferta de emprego, níveis de renda, acesso aos serviços sociais básicos, mobilidade regional, entre outros. A elaboração do PDDU implica a necessidade de uma análise do contexto atual de desenvolvimento e tendências de reconfiguração da rede urbana, considerando as perspectivas e entraves que poderão se apresentar.

A centralidade regional de Vitória da Conquista se amplia a cada ano influenciando uma população de 97 municípios na Bahia e norte de Minas Gerais que perfazem um PIB de 7,4 Bilhões de reais (IBGE, 2008), sendo a segunda maior região de influência no Estado, precedida apenas pela capital.

Diversas circunstâncias contribuem para a preponderância regional de Vitória da Conquista no cenário baiano, mais especificamente no Sudoeste. Alinham-se, entre essas circunstâncias, o fato de o Município constituir um enclave rodoviário com acesso a estradas importantes na região, de abrigar centros de ensino e saúde de destaque, além de centros de produção industrial e comercial.

Neste cenário de “capital regional”, Conquista ainda se destaca por ser sede do único aeródromo da região Sudoeste da Bahia com voos comerciais regulares - e quarto maior em movimentação de passageiros, atrás de Salvador(1º), Porto Seguro (2º) e Ilhéus (3º) -, ligando a região de forma rápida e direta às capitais estaduais da Bahia, de Minas Gerais e São Paulo, além de diversos outros destinos pelo Brasil. Essa conexão expressa com importantes centros urbanos nacionais e a rede capilar de transportes terrestres a partir de Vitória da Conquista para seu entorno impulsionam a velocidade com que negócios são feitos, agilizam atendimentos corriqueiros de especialidades médicas de maior grau, aumentam a capacidade de absorção e robustece a dinâmica turística regional, entre outras vantagens que criam. O aeroporto regional de Conquista funciona como um *hub* de transporte e desenvolvimento regional.

Portanto, nesta ótica de desenvolvimento regional é que se insere o novo aeroporto de Vitória da Conquista, um aeródromo regional com capacidade de expansão e adequação a operação de aeronaves para voos internacionais, habilitando o aeroporto a funcionar, também, como centro de cargas aéreas. De fundamental importância no

quinto maior estado da Federação (564.692 km², aproximadamente do tamanho da França) e em um país de dimensões continentais que enfrenta problemas de conexões infraestruturais de longo percurso de qualidade e baixo custo. Vasconcelos (2007) assim se referiu à relevância do transporte aéreo em países de grandes dimensões territoriais:

Nos países de grande dimensão territorial, como o Brasil, o avião desempenha um papel fundamental por representar o único meio de transporte capaz de interligá-los de ponta a ponta no mesmo dia. Transportam passageiros, cargas, mala postal, órgãos para transplante, vacinas, pacientes para tratamento nos centros mais equipados e permitem o desenvolvimento de inúmeras cadeias produtivas que seriam inviabilizadas se não fosse a agilidade proporcionada pelo seu serviço.

Na maior parte dos países em desenvolvimento, onde os transportes de superfície com frequência são insuficientes ou precários, a aviação civil permite a criação de uma infraestrutura de transporte a um custo infinitamente inferior ao custo de outras modalidades (VASCONCELOS, 2007, p. 32-33).

O fato de ser capacitado para transporte de cargas aéreas apresenta um *game changing fact* para a região Sudoeste e, em especial, para o município de Vitória da Conquista. A inexistência de outro aeródromo com capacidade de transporte de cargas na região Sudoeste, no Sertão e Oeste Baiano, além do norte de Minas Gerais possibilita uma nova lógica de transportes de cargas passíveis de utilização pelo meio aéreo. A Figura 2 permite observar a localização de Conquista no cenário do mapa de aeroportos com terminais de carga em todo o Brasil.

Figura 2 - Localização dos aeroportos com terminais de carga na região de influência do Aeroporto de Vitória da Conquista.



Fonte: Adaptado de <http://idg.receita.fazenda.gov.br/orientacao/aduaneira/importacao-e-exportacao/recinto-alfandegados/aeroportos-terminais-de-cargas-1>

Conforme se percebe na referida figura acima, existe um vazio dentro da poligonal dos terminais de carga de Belo Horizonte (840km¹), Brasília (1.168km), Petrolina (763km), Salvador (520km), Porto Seguro (388km) e Vitória (847km). Favorecendo assim o terminal logístico de cargas do novo aeroporto de Conquista com posicionamento estratégico em uma ampla região carente² de conexões eficientes de longa distância. A possibilidade de se elaborar uma nova lógica na produção e transporte rápido, escoamento/importação de insumos e bens finais de alto valor agregado e pequeno tamanho (percebíveis ou não) por longas distâncias³ na região é fortuita, especialmente em um cenário de percalços vividos na atividade econômica nacional e estadual. Os bens e insumos que poderiam se inserir no reordenamento logístico-produtivo são:

- Documentos, projetos, desenhos técnicos, etc.;

1 Menor distância rodoviária de cada uma das cidades citadas a Vitória da Conquista.

2 Mesmo o terminal de cargas de Porto Seguro situando-se relativamente próximo à região de Conquista, a baixa qualidade geral das estradas, movimentação intensa de veículos e inexistência de trechos duplicados faz com que a viagem rodoviária entre os dois municípios dure entre 5 – 8 horas.

3 Principais bens transportados por vias aéreas.

-
- Produtos perecíveis provenientes da agricultura como flores cortadas, frutas frescas e vegetais;
 - Produtos do mar, principalmente produtos frescos do mar;
 - Eletroeletrônicos (processadores, componentes de computadores, celulares, etc.);
 - Produtos farmacêuticos de curta validade;
 - Peças e vestuários de moda; e
 - Produtos de luxo: ouro, joias, carros e obras de arte (adaptado de BRASIL, 2013, p. 22).

Enquanto atividade já estabelecida no município/região, a agroindústria, pode beneficiar-se significativamente com abertura de novos mercados, diversificação e refinamento da produção local de carnes, derivados de laticínios, hortifruticultura e em especial a cafeicultura.

Com potencial futuro para implantação e desenvolvimento, pode-se destacar os setores de produtos eletroeletrônicos e farmacêuticos, pela existência de base acadêmica local e regional na forma de Institutos de Ensino Superior (IES) que, com o fomento de um arcabouço institucional em forma de Distrito Industrial Aeroportuário, oferece condições propícias à atração de empresas privadas para instalação de unidades produtivas⁴, ao mesmo tempo em que a inserção científica das IES é campo fértil para a gênese de novos produtos até então inibidos em sua criação por falta de incentivos adequados.

Dadas as potencialidades latentes e oportunidades que surgirão com o novo aeroporto é de se esperar que haja alguma alteração urbano-espacial dentro do Município. Uma das mais visíveis dessas alterações resultará, certamente, da transferência das atividades do espaço do antigo aeroporto para as margens da BR-116 no povoado de Pé de Galinha, o que gera algum impacto no trânsito local. Com a expansão das atividades aeroportuárias de carga e passageiros é de se esperar que o fluxo na BR-116 e nas áreas destinadas a usos complementares ao aeroporto aumente. Tais áreas podem ser ocupadas por empresas de logística, filiais de empresas de transporte, hotelaria ou por empresas de processamento e beneficiamento de bens/produtos como mencionado anteriormente.

Sendo assim, para acompanhar o deslocamento da atividade aeroportuária e dos novos usos que surgirão é imperativo haver um reordenamento de linhas de transporte urbano

⁴ Além de Pesquisa & Desenvolvimento e outras etapas de concepção, elaboração e comercialização do produto).

para melhor atender aos fluxos do novo polo gerador de deslocamento, além do reforço das infraestruturas conexas (energia, estradas, saneamento, etc.) no médio e longo prazo.

4.1. NOVAS DINÂMICAS E INTERAÇÕES URBANAS

Como já mencionado anteriormente, a implantação do novo aeroporto de Vitória da Conquista, juntamente com seu terminal de cargas, será um marco na ampliação da capacidade de desenvolvimento regional, abrindo novas possibilidades de conexões entre o município de Conquista e região Sudoeste Baiana com outros destinos nacionais e internacionais.

Como já mencionado observa-se a tendência a um reforço à centralidade de Conquista como “capital regional” e enquanto polo logístico e comercial regional, atraindo mais empresas de varejo e atacado, assim como operadoras logísticas a se instalarem na cidade.

Um importante possível reflexo do novo aeroporto e sua capacidade de conexões diretas a novas regiões é a facilitação do acesso a Vitória da Conquista, possibilitando assim o incremento da população migrante⁵ de outros estados pelas novas oportunidades de emprego, negócios e qualidade de vida da *urbe* conquistense, assim como o barateamento do acesso à cidade em rotas nacionais de longo alcance pela utilização de aeronaves de maior capacidade e com melhor relação de custo x benefício na operação.

Para além do investimento no terminal aeroportuário de cargas, um cenário com a implantação do porto seco de Vitória da Conquista além de um ramal da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL) ampliaria enormemente o poder logístico conquistense, transformando o Município em um verdadeiro (e dos poucos) *hubs* logísticos multimodais a combinar esses três modais de transporte⁶ no Brasil, ainda mais com acesso rápido ao futuro Porto Sul em Ilhéus. Não obstante as vantagens logísticas já referidas, a potencialidade produtiva local se expande demasiadamente pelas vantagens comparativas e absolutas na movimentação de bens e insumos.

A atração de novos migrantes, tanto de outros estados quanto de outros municípios baianos, associada ao crescimento populacional natural, bem como a novos investimentos e reinvestimentos locais (tanto públicos quanto privados), cenários

⁵ De acordo com o censo 2010 do IBGE, os migrantes formam cerca de 23% da população conquistense.

⁶ São estes os modais ferroviário, rodoviário e aeroviário.

hipotéticos e capacidade produtiva latente/potencial fortalecem a centralidade de Conquista e tornam o Município um destino mais atrativo para cargas e passageiros aéreos, além de negócios, comércios e serviços.

5. ESCOPO DO PLANO DIRETOR DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

O Distrito Aeroportuário foi criado pela Lei Complementar nº 2.116, de 22 de dezembro de 2016 diante da ineficácia de experiências que diluem a especificidade das áreas com restrições aeronáuticas no zoneamento ordinário municipal; do destaque do equipamento no zoneamento municipal e da necessidade de proposição de regulação urbanística e gestão diferenciadas com estrutura própria para a área sob a sua influência. A Lei cria o Distrito Aeroportuário destinado à instalação do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista, contendo as restrições e permissões quanto ao ordenamento do uso e da ocupação do solo do seu território e estabelece prazo para a elaboração do Plano Urbanístico.

Ressalte-se que o Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário constitui condicionante ambiental do novo aeroporto, estabelecido na Licença de Instalação expedida pelo Instituto do Meio Ambiente e recursos Hídricos (Inema). Na mencionada Lei Complementar 2116/2016 restaram estabelecidos dois anos para a elaboração do mencionado instrumento, portanto já expirados.

De acordo com a Lei, o ordenamento do uso e da ocupação do solo na área do entorno do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista incide sobre:

- a Zona de Proteção de Aeroporto Regional de Vitória da Conquista – ZPA-VDC;
- a Zona de Proteção de Ruídos do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista – ZPR-VDC;
- a Área de Segurança Aeroportuária do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista– ASA-vdc;
- as Zonas de Controle Urbanístico do Distrito Aeroportuário.

Estabelece os seguintes tipos de zonas de controle urbanístico (Figura 3):

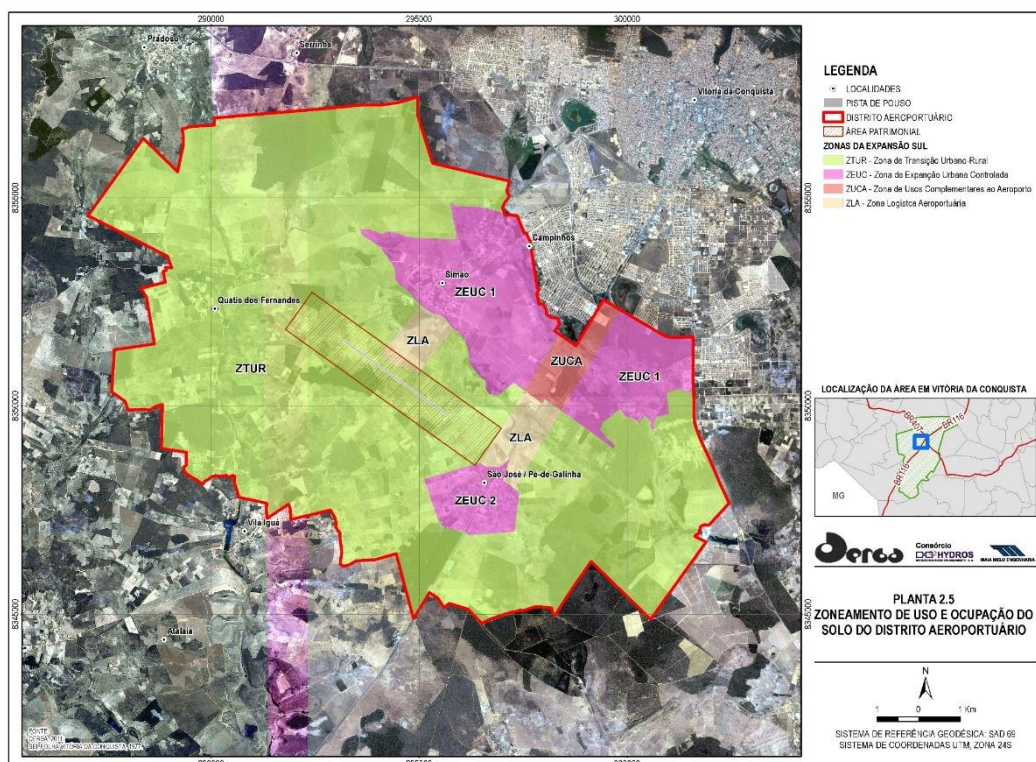
Zona de Expansão Urbana Controlada – ZEUC, correspondente aos trechos urbanos com ocupação mais consolidada e seu entorno imediato;

Zona de Transição Urbano-Rural – ZTUR, correspondente às áreas com predominância de atividades rurais, onde se recomenda a convivência controlada destas com usos tipicamente urbanos e a garantia do exercício das atividades agrárias pré-existentes;

Zona de Usos Complementares ao Aeroporto – ZUCA, correspondente a áreas que, pela localização estratégica, acesso fácil e outras características favoráveis, se destinam a usos de atendimento à cidade e ao aeroporto;

Zona Logística Aeroportuária – ZLA, correspondente a áreas que, pela localização estratégica, acesso fácil e outras características favoráveis, se destinam prioritariamente a usos de apoio logístico associados ao aeroporto, atendidos os requerimentos do desenvolvimento urbano e regional.

Figura 3 - Zoneamento de Uso e Ocupação do solo do Distrito Aeroportuário



Para cada uma das zonas são estabelecidos diretrizes e parâmetros de uso e ocupação do solo, de modo a orientar o poder público municipal na gestão do território até que seja elaborado o Plano Urbanístico, o qual, a partir de informações atualizadas, estabelecerá a configuração urbanística futura, mediante planejamento e desenho urbano adequados.

Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário é o instrumento que deverá orientar o processo de urbanização do seu território, tendo como finalidades:

- estabelecer as diretrizes e parâmetros de uso e ocupação do solo a partir de zoneamento e parcelamento adequados;
- definir e hierarquizar o sistema viário estrutural, integrado à BR-116 pelas duas margens e demais acessos ao aeroporto, a partir de eixos viários de médio e grande fluxo;

-
- indicar e localizar equipamentos estruturantes de interesse da cidade e compatíveis com a segurança aeroportuária;
 - definir os instrumentos urbanísticos incidentes nas suas diversas zonas;
 - estabelecer um modelo de gestão compatível com a singularidade e especificidades da área.

O Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário terá, no mínimo, os seguintes componentes:

- zoneamento: macrozoneamento e zoneamento de uso e ocupação solo, que estabeleça diretrizes específicas e parâmetros urbanísticos adequados, com indicação, inclusive, de Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS;
- diretrizes para a gestão urbanística:
- estratégia de implementação e plano de monitoramento com indicadores de qualidade urbanística;
- peças técnicas e jurídicas para institucionalização do Plano;
- proposições para mobilidade e acessibilidade urbana:
 - ✓ diretrizes e parâmetros de mobilidade e acessibilidade com previsão de rotas acessíveis;
 - ✓ desenho do sistema viário estrutural, integrado com as rodovias e vias existentes;
 - ✓ indicações quanto ao transporte de passageiros e cargas;
 - ✓ indicação de ciclovias e ciclofaixas;
 - ✓ recomendações quanto ao mobiliário urbano de apoio ao transporte de passageiros e outras utilidades que favoreçam a qualidade da mobilidade local e sua articulação com o restante da cidade e do Município;
- incentivo à implantação no seu território dos seguintes equipamentos, definidos pelo Plano Diretor Urbano como Projetos Estratégicos:
 - ✓ Centro de Convenções e Feiras;
 - ✓ Centro de Logística;
- diretrizes e indicação de projetos de qualificação paisagística;
- diretrizes para regularização fundiária;
- diretrizes e parâmetros para planos específicos de:

-
- ✓ Zonas Especiais de Interesse Social - ZEIS;
 - ✓ Zona Logística Aeroportuária - ZLA;
 - previsão da infraestrutura (energia elétrica, redes de esgoto, abastecimento de água e drenagem pluvial, telefonia, correios, acesso rodoviário e transporte urbano etc.);
 - áreas destinadas a Operações Urbanas Consorciadas - OUC, caso previstas.

Atendendo a esse escopo e considerando os requerimentos próprios à adequada organização espacial e de qualificação urbanística, ambiental e paisagística, apresentam-se a seguir os primeiros levantamentos de informações sobre a área.

6. ARTICULAÇÃO VIÁRIA DO DISTRITO AEROPORTUÁRIO

O atual aeroporto de Vitória da Conquista Pedro Otacílio Figueiredo está localizado no bairro Bateias⁷ e encontra-se completamente envolvido pela cidade (Figura 4). O equipamento atende a toda região e é o mais importante em termos de número de passageiros e cargas. É operado pela empresa privada Socicam e conta com voos para Salvador, São Paulo, Barreiras, Brasília e Belo Horizonte, oferecidos pela Passaredo, Latam e pela Azul. Recentemente o aeroporto foi reformado, mas suas instalações continuam insuficientes para atender à demanda.

Ressalte-se que a desativação do atual aeroporto coloca a necessidade de planejar um novo uso para a área. Essa é uma das matérias relevantes a serem tratadas na revisão do Plano Diretor. Trata-se de área inserida em tecido urbano consolidado e com possibilidade de integração com o Parque Municipal da Lagoa das Bateias e com a praça em execução, o que permite pensar o seu uso considerando esse contexto mais amplo.

Figura 4 - Aeroporto Pedro Otacílio Figueiredo



Fonte: Google Earth, 2018.

O novo aeroporto de Vitória da Conquista, terá o nome do cineasta conquistense Glauber Rocha (Figura 5), e suas instalações técnicas comportam a realização de voos internacionais. O novo equipamento, com previsão de início de operação em 2019, certamente afetará a dinâmica econômica do Município em associação à reconfiguração

⁷ O endereço do aeroporto indica o mesmo como pertencente ao bairro Brasil.

da estrutura urbana e urbanística da cidade. Ressalte-se que Plano Diretor Urbano de Vitória da Conquista, aprovado em 26 de dezembro de 2006, definiu o novo aeroporto como um dos projetos estratégicos, sendo uma demanda importante não apenas para Vitória da Conquista, mas de toda a região sob a sua influência.

Figura 5 - Novo Aeroporto de Vitória da Conquista Glauber Rocha - Em Construção



Fonte: Google Earth, 2018.

O novo aeroporto está localizado a 7km do aeroporto atual e a 9,5km do centro da cidade, e localiza-se às margens da BR-116. De acordo com Derba (2011a) o equipamento contará com pista de 2.100m de comprimento e 45m de largura. O investimento foi realizado pelos governos federal e estadual totalizando 140 milhões de reais. No planejamento é prevista ampliação das instalações até 2020, possibilitando a duplicação da demanda atual de 250 mil para 500 mil passageiros/ano⁸, o que não deverá ser concretizado diante do atraso na conclusão das obras programadas para a primeira fase.

Além da definição e hierarquização do sistema viário estrutural, o Plano Diretor do Distrito Aeroportuário, em processo de elaboração, deverá indicar medidas no sentido de garantir que a configuração urbanística do Distrito incorpore usos e a ocupações futuros que conciliem os requerimentos operacionais do aeroporto com as demandas da cidade.

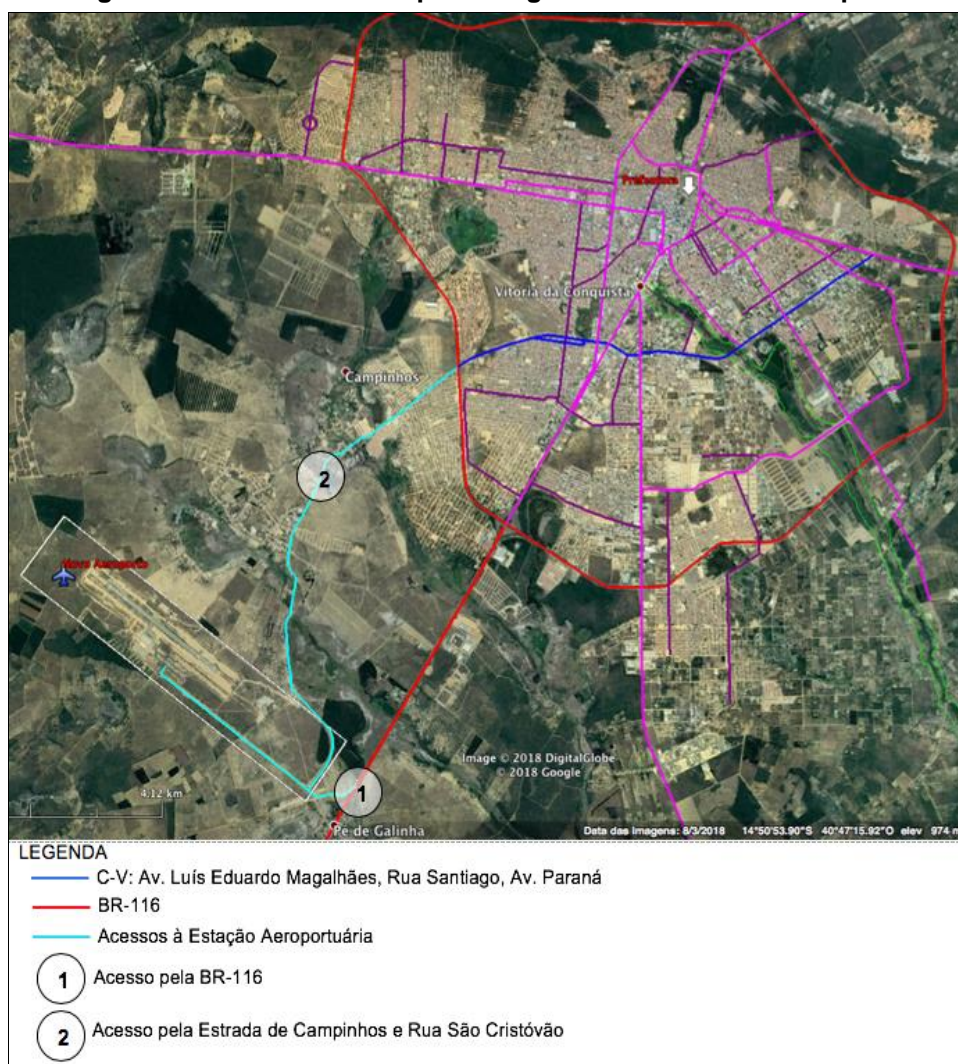
Em princípio, para qualquer parcelamento que venha a ser implantado em glebas laterais às vias de acesso ao Aeroporto será exigida a reserva de faixa *non aedificandi*. Ao longo da BR-116 (via rural) tal faixa terá 50,00m de largura contados a partir do limite

⁸Retirado de A Tarde, disponível em <<http://atarde.uol.com.br/coluna/tempopresente/1938909-aeroporto-glauber-rocha-em-conclusao-premium>>.

da sua faixa de domínio, e de 30,00m de largura ao longo das vias urbanas arteriais e de trânsito rápido⁹. Deverão, também, ser implantadas ciclovias e calçadas com as respectivas larguras mínimas de 2,50m e 4,00m.

Uma questão ainda pendente diz respeito aos acessos ao aeroporto. O principal, pela BR-116, demanda solução de interseção, diante dos riscos potenciais de cruzamento da rodovia em nível, como se encontra hoje. Há, a alternativa de acesso pela estrada de Campinhos e Rua São Cristóvão, que, para exercerem tal função, deverão ser completamente reestruturadas (Figura 6).

Figura 6 - Acessos ao Aeroporto Regional de Vitória da Conquista



Fonte: Google Earth (acréscimo de informações próprias e da Planta 04 do PDDU/2016)

⁹Lei no 9.503/1997 - Código de Trânsito Brasileiro (CTB). Anexo I: dos Conceitos e Definições. VIA RURAL - estradas e rodovias. VIA URBANA - ruas, avenidas, vielas, ou caminhos e similares abertos à circulação pública, situados na área urbana, caracterizados principalmente por possuírem imóveis edificados ao longo de sua extensão.

No território do Distrito Aeroportuário existem estradas e outras vias que poderão vir a ser aproveitadas na composição de sua rede viária, no todo ou em parte, desde que não colidam com os critérios e restrições estabelecidos para garantir a segurança aeroviária e a qualidade urbano/ambiental do lugar. A decisão sobre o destino de tais vias deverá ser tomada quando da definição e hierarquização do sistema viário estrutural, atribuída ao Plano Urbanístico pela Lei Complementar Municipal nº 2.116/2016. Para tanto deverá ser elaborado projeto de desenho urbano, que possibilite a delimitação e reserva das áreas necessárias para implantá-lo. A estruturação da rede viária principal, em suma, será um dos elementos básicos para nortear a elaboração de projetos e abertura de parcelamentos do solo, como também a implantação de equipamentos complexos e geradores de impacto no trânsito, em especial os de apoio ao desenvolvimento das atividades aeroportuárias.

7. DIAGNÓSTICO SOCIOECONÔMICO E INSTITUCIONAL

7.1. LEGISLAÇÃO DE INTERESSE

Para o presente estudo, foram consideradas a legislação e normas ambientais, urbanísticas e aeroportuárias de interesse do Distrito Aeroportuário, destacam-se, no **âmbito federal**, a Lei Federal nº 10.257/2001, Estatuto da Cidade, que regulamenta os artigos 182 e 183 da CF/88, e a Lei Federal nº 12.725/2012 que dispõe sobre o controle da fauna nas imediações de aeródromos. Já em **âmbito municipal**, destaca-se a Lei Complementar nº 2116 de 22 de dezembro de 2016, que dispõe sobre o ordenamento do uso e ocupação do solo na área de influência do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista, cria o Distrito Aeroportuário e dispõe sobre o controle urbanístico do seu território e dá outras providências. Além desta, foram ainda observadas a Lei Municipal nº 1.385/2006, que instituiu o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória da Conquista; Lei Municipal nº 1.481/2007, que institui o Código de Ordenamento do Uso e da Ocupação do Solo e de Obras do Município de Vitória da Conquista; e Lei Municipal nº 1.410/2007, que institui o Código do Meio Ambiente do Município de Vitória da Conquista e suas alterações posteriores. Por fim, no **âmbito da legislação aeroportuária** específica, foram observadas portarias e resoluções relacionadas às restrições e ao planejamento do uso e ocupação do solo para o Distrito Aeroportuário.

Em análise à referida legislação, nota-se que a existência de aeroporto resulta em restrições ao uso e ocupação do solo em suas imediações, visando eliminar ou impedir usos configurados por edificações e atividades que constituam perigo para a navegação aérea. No município de Vitória da Conquista, conforme art.41 e 42 da LC nº 2116/2016, possuem restrições de uso e ocupação do solo as áreas que integram o Plano Básico da Zona de Proteção de Aeroporto – PBZPA, Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PBZR e o Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF, sendo somente permitidos no território do Distrito Aeroportuário, empreendimentos e atividades integrantes do quadro 3.4 do Anexo III da referida lei, que inclui usos do tipo residencial, comercial, serviços, institucional, empreendimentos e de urbanização. As restrições impostas pela LC nº 2116/2016 são válidas até que seja elaborado e entre em vigor o Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário, devendo o Executivo Municipal compatibilizar as normas referentes ao uso do solo do Distrito Aeroportuário.

A seguir, por resultarem em restrições às respectivas áreas de influência, são apresentados maiores detalhes acerca dos planejamentos supramencionados.

7.1.1. Plano Básico da Zona de Proteção de Aeroporto – PBZPA

A Portaria nº 957/GC3, de 9 de julho de 2015¹⁰ definiu o Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA), em seu art 2º, LXX, como o “conjunto de superfícies limitadoras de obstáculos que estabelece as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades no entorno de um aeródromo”. O PBZPA integra o conjunto de planos utilizados para disciplinar a ocupação do solo, de modo a garantir a segurança e a regularidade das operações aéreas (art 2º, LXXVI), e é definido em função das superfícies limitadoras de obstáculos de aeródromo e das superfícies limitadoras de obstáculos de procedimentos de navegação aérea.

Recentemente a Portaria nº 1.168/GC3 de 7 de agosto de 2018, que alterou o Anexo I da Portaria nº 957/GC3/2015, tornou as operações aéreas no aeródromo passíveis de suspensão quando não for realizada a regularização do PBZPA, por meio da apresentação de novo processo conforme legislação vigente (Art.29, § 2º). Ademais tornou-se obrigatória a submissão à autorização do Órgão Regional do DECEA, de novo objeto, ou extensão de objeto, de qualquer natureza, temporária ou permanente, fixa ou móvel, localizado fora dos limites laterais de um plano de zona de proteção quando possuir altura igual ou superior à 150 metros acima da superfície do terreno (Art. 115).

No município de Vitória da Conquista, conforme LC nº 2116/2016, Art. 6º, a Zona de Proteção do Aeroporto Regional de Vitória Da Conquista – ZPA -VDC é composta pelo conjunto de superfícies limitadoras de obstáculos definidas pelo PBZPA, identificadas na PLANTA 2.1, do ANEXO II, onde deverá ser coibida a implantação de obstáculos e a realização de atividades que possam restringir a operação do Aeroporto de forma segura. Conforme art. 5º, os aspectos primordiais a serem observados na Zona de Proteção de Aeroporto - ZPA referem-se basicamente a:

- Ocupação do solo, disciplinado pelas restrições de gabaritos de altura impostas às edificações e equipamentos, temporários ou permanentes, fixos ou móveis, que possam comprometer as manobras das aeronaves nas superfícies limitadoras de obstáculos;

¹⁰ Portaria nº 957/GC3, de 9 de julho de 2015. Dispõe sobre as restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas

-
- Atividades que produzam emissões atmosféricas que possam comprometer a visibilidade nos voos;
 - Atividades que produzam partículas sólidas que possam danificar as turbinas das aeronaves;
 - Equipamentos de difícil visibilidade ou que prejudiquem a visibilidade do piloto;
 - Atividades consideradas focos de atração relevante de fauna ou com potencial de atração relevante de fauna.

Para fins de fiscalização do PBZPA, é importante observar que as áreas de aproximação, decolagem e transição, por serem amplas, são as mais atingidas com construções irregulares, merecendo atenção especial.

7.1.2. Plano Básico de Zoneamento de Ruído – PBZR

A Resolução ANAC nº 281, de 10 de setembro de 2013 definiu o PBZR como o Plano de Zoneamento de Ruído de Aeródromo composto pelas curvas de ruído de 75 e 65 e elaborado nos termos do RBAC nº161, a partir de perfis operacionais padronizados, conforme disposto na Subparte C da referida resolução.

No município de Vitória da Conquista, conforme LC nº 2116/2016, Art. 25, a Zona de Proteção de Ruído do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista – ZPR-VDC, de acordo com o PBZR, é composta por áreas sujeitas a níveis críticos de incômodo causado pelo ruído das aeronaves¹¹. Conforme Art. 26, a aprovação de projeto/construção de edificações e realização de atividades nas áreas abrangidas pela ZPR-VDC deverá observar os usos Compatíveis e Incompatíveis com Áreas Abrangidas pelo PBZR do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista (QUADRO 3.3, do ANEXO III da referida Lei).

Por fim, ressalta-se que, conforme Relatório de Impacto Ambiental – RIMA (2011) do novo aeroporto, o dimensionamento das curvas de ruído em relação à poligonal, foi determinado a partir do monitoramento de ruído com base na norma técnica NBR 10151, a qual estabelece os procedimentos para avaliação do ruído em áreas habitadas, visando o conforto da comunidade. Esta avaliação sonora associada à análise de risco de acidentes considerou parte do povoado de São José/ Pé de Galinha, bem como as residências localizadas na Fazenda Gávea (cabeceira oposta da pista de pouso e

¹¹ Ver Anexo II da LC nº 2116/2016, PLANTA 2.2 - Zoneamento de Proteção de Ruído do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista

decolagem), como áreas inadequadas à ocupação residencial 2 (com nível de ruído ambiente elevado), sendo importante verificar a situação fundiária destas moradias.

7.1.3. Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF

A RBAC nº 164/2014 da ANAC estabelece regras para o gerenciamento do risco da fauna aos operadores de aeródromo público, a fim de assegurar a realização de uma Identificação do Perigo da Fauna – IPF e de um Programa de Gerenciamento do Risco da Fauna – PGRF. O PGRF é um documento de natureza especificamente operacional, que deve estabelecer procedimentos de cunhos permanente, sazonal ou eventual, incorporados à rotina operacional do aeródromo, com a finalidade de reduzir progressivamente o risco de colisão entre aeronaves e animais nas operações aeroportuárias. Ainda conforme a RBAC nº 164, o PGRF é o instrumento normativo que, para todos os efeitos, equivale ao programa de gerenciamento do risco aviário local, englobando todos os requisitos necessários à elaboração deste.

No município de Vitória da Conquista, conforme LC nº 2116/2016, o Plano de Gerenciamento do Risco da Fauna (PGRF) é definido como o documento que, com base nos resultados obtidos em IPF, visa estruturar as operações do aeródromo para o gerenciamento permanente do risco provocado pela fauna às operações aéreas. Cumpre ressaltar que estão vigentes o quanto disposto na LC nº 2116/2016 em conformidade com o que dispõe o RBAC nº 164/2014 até que seja elaborado e entre em vigor o PLANO DE GERENCIAMENTO DE RISCO DE FAUNA – PGRF do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista (art.30).

7.1.4. Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário

O Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário constitui condicionante ambiental do novo aeroporto, devendo ser elaborado no prazo de 02 (dois) anos, a contar da data de aprovação da LC nº 2116/2016, ou seja, até dezembro de 2018. O Plano deverá emanar diretrizes, critérios e parâmetros urbanísticos lastreados nas especificidades sociais, ambientais e físicas da área, compatibilizados com as especificidades normativas aeroportuárias, podendo ajustar ou modificar dispositivos da LC nº 2116/2016 (art.34, parágrafo único), que estabeleceu os parâmetros preliminares, delimitando, por

exemplo, as zonas de controle urbanístico¹², sendo elas: Zona de Expansão Urbana Controlada – ZEUC, Zona de Transição Urbano-Rural – ZTUR, Zona de Usos Complementares ao Aeroporto – ZUCA e Zona Logística Aeroportuária – ZLA:

I - Zona de Expansão Urbana Controlada – ZEUC, correspondente aos trechos urbanos com ocupação mais consolidada e seu entorno imediato;

II - Zona de Transição Urbano-Rural – ZTUR, correspondente às áreas com predominância de atividades rurais, onde se recomenda a convivência controlada destas com usos tipicamente urbanos e a garantia do exercício das atividades agrárias pré-existentes;

III - Zona de Usos Complementares ao Aeroporto – ZUCA, correspondente a áreas que, pela localização estratégica, acesso fácil e outras características favoráveis, se destinam a usos de atendimento à cidade e ao aeroporto; e

IV - Zona Logística Aeroportuária – ZLA, correspondente a áreas que, pela localização estratégica, acesso fácil e outras características favoráveis, se destinam prioritariamente a usos de apoio logístico associados ao aeroporto, atendidos os requerimentos do desenvolvimento urbano e regional.”

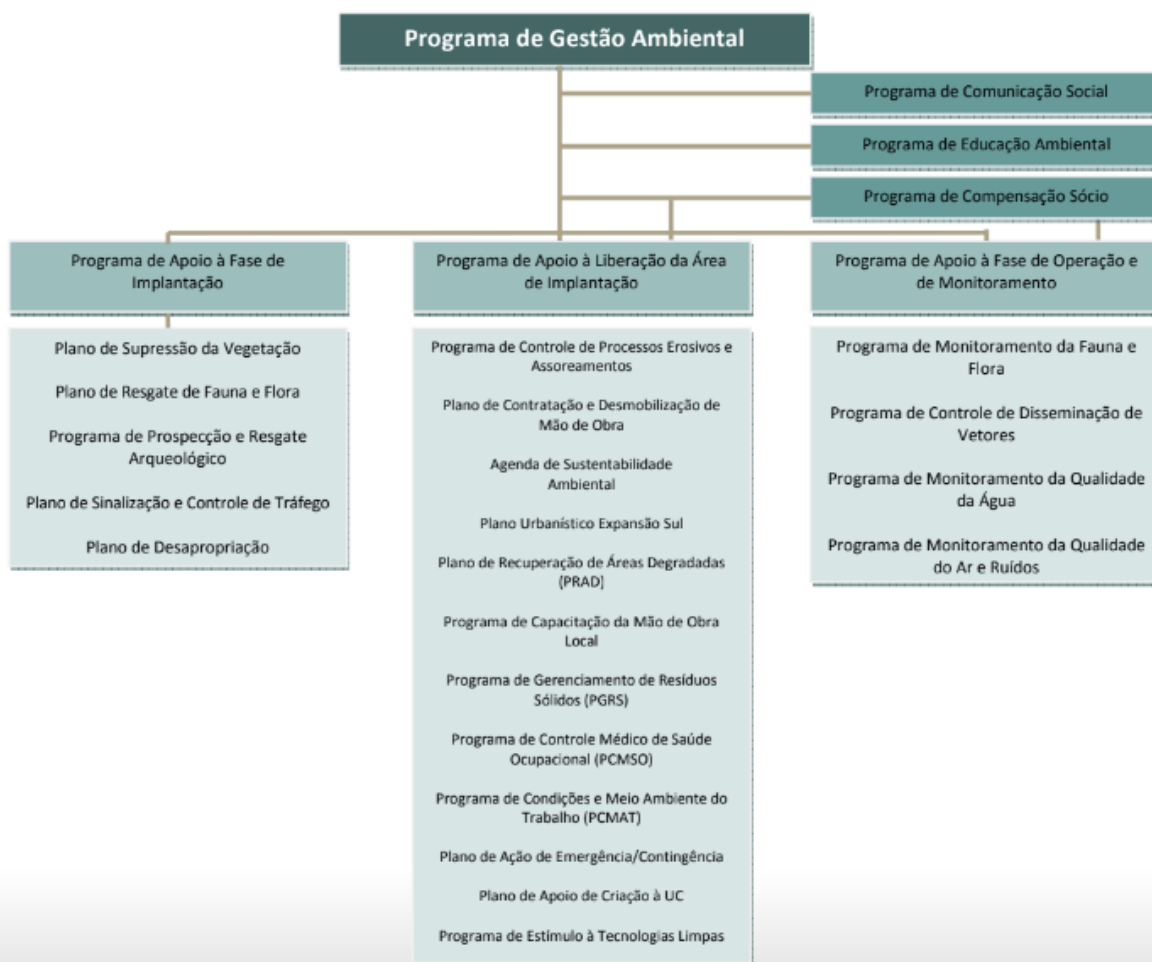
Por fim, cumpre ressaltar a necessidade de observância do art. 50 da LC nº 2116/2016, que versa acerca do conteúdo mínimo do Plano Urbanístico do Distrito Aeroportuário, que deverá ser composto de: a) zoneamento; b) diretrizes para a gestão urbanística; c) mobilidade e acessibilidade urbana; d) incentivo à implantação no seu território de Centro de Convenções e Feiras e Centro de Logística, definidos pelo Plano Diretor Urbano como Projetos Estratégicos; e) diretrizes e indicação de projetos de qualificação paisagística; f) diretrizes para regularização fundiária; e g) diretrizes e parâmetros para planos específicos de ZEIS, ZLA, infraestrutura e áreas destinadas a Operações Urbanas Consorciadas - OUC, caso previstas.

7.2. ANÁLISE DAS CONDICIONANTES DO AEROPORTO

No Relatório de Impacto Ambiental – RIMA foi proposto programa de controle e monitoramento, a fim de possibilitar que o empreendimento do novo aeroporto seja ambiental e socialmente viável. Neste sentido, o RIMA elaborou Programa de Gestão Ambiental, fundado em três pilares: comunicação social, educação ambiental e compensação sócio ambiental. O Programa é apresentado resumidamente na figura a seguir.

¹² Ver Planta 2.5, do ANEXO II da Planta 2.5, do ANEXO II

Figura 7 - Programa de gestão ambiental associado à implementação do novo aeroporto



Fonte: Relatório de Impacto no Meio Ambiente (RIMA) do Novo Aeroporto de Vitória da Conquista (2011)

Dentre as ações, estavam previstas desapropriações em áreas selecionadas inseridas na poligonal do empreendimento, processo conduzido pelo DERBA que, através do Decreto nº 12.246 de 08 de julho de 2010, declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra destinada à implantação do novo aeroporto, ficando o DERBA autorizado a promover os atos administrativos e judiciais com vistas à efetivação da desapropriação de que trata o Decreto e a imitir-se na posse respectiva, providenciando, inclusive, a liquidação e o pagamento das indenizações, utilizando-se, para tanto, dos recursos de que dispunha.

Em seguida, a Portaria nº 1377 de 03 de novembro de 2011 do Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos – INEMA, tendo em vista o que consta do Processo nº 2010-011300/TEC/LL-0028, concedeu **Licença de Localização**, válida pelo prazo de 5 (cinco) anos, ao DERBA, para o Novo Sítio Aeroportuário da cidade de Vitória da Conquista, localizado a 8,5 km do centro urbano desta cidade, na Zona Rural do município de Vitória da Conquista, mediante o cumprimento da legislação vigente e dos condicionantes constantes da íntegra da Portaria que se encontra no referido Processo.

No ano de 2014, foi elaborado o **Plano Básico Ambiental**, que apresenta um conjunto de ações e condicionantes para o novo aeroporto, trazendo instrumentos de gestão, uso e ocupação do solo e qualificação paisagística, além de programas e planos necessários ao processo de licenciamento ambiental e para o modelo de gestão do empreendimento. O Plano contém ações como o Programa de Educação Ambiental; Programa de Reassentamento Involuntário; Programa de Comunicação Social; Plano Urbanístico de Expansão; Plano de Controle de Processos Erosivos; Programa de Integração e Capacitação da Mão de Obra Local; Plano de Recuperação de Áreas Degradadas; Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos; Programa de Monitoramento da Qualidade da Água; Programa de Resgate e Monitoramento da Flora; Programa de Monitoramento da Qualidade do Ar; Programa de Controle e Monitoramento de Ruídos; Programa de Sinalização e Controle de Tráfego; Programa de Gerenciamento de Risco, Plano de Ação e Emergência e Contingência; Plano de Afugentamento, Resgate e Monitoramento da Fauna Silvestre e Controle de Aves, entre várias outras ações.

Para a execução dos programas que compõem o Plano Básico Ambiental foram previstas parceria da Prefeitura Municipal, do Governo do Estado, de órgãos federais, do consórcio Top/Paviservice, de agentes privados e da sociedade civil, por meio da formação de uma Comissão de Acompanhamento.

Em mesmo período, a Portaria nº 7316 de 11 de abril de 2014 do INEMA, tendo em vista o que consta do Processo nº 2013.001.002091/INEMA/LIC-02091, requerido pelo DERBA, concedeu **Autorização de Supressão da Vegetação Nativa** válida pelo prazo de 01 (um) ano, para a instalação do Novo Aeroporto de Vitória da Conquista, bem como **Licença de Instalação**, válida pelo prazo de 06 (seis) anos, para a 13 fase de implantação do Novo Sítio Aeroportuário, contemplando vasta infraestrutura aeroportuária¹³. As referidas concessões também estão sujeitas ao atendimento da

13 A LI do INEMA contempla: Sistema de Pista de Pouso de 2100 metros, Sistema de Pista de Rolagem, Sistema de Pátios de Aeronaves, Terminal de Passageiros, Pátio de Equipamento de

legislação vigente e às condicionantes estabelecidas pelo INEMA. A Portaria ainda aprovou o Plano de Salvamento (Afugentamento e Resgate) e Monitoramento de Fauna Silvestre, incluindo seu manejo e transporte quando necessário (art. 3º), ficando o DERBA obrigado a apresentar, quando do requerimento a Licença de Operação — LO e o Plano de Controle Aviário devidamente aprovado pelo órgão competente do Comando da Aeronáutica (Art. 4º).

7.3. VANTAGENS DO AEROPORTO

Pela importância econômica e pela distância de Salvador, Vitória da Conquista sempre foi servida por transporte aéreo regular. Contudo, a cidade envolveu totalmente o aeroporto, afetando sua operação, e provocando, não apenas ameaças de restrições operacionais, mas mesmo a interdição do aeroporto, devido à gravidade dos obstáculos citados, que comprometem sua operação no médio prazo. Por esse motivo foi selecionado o local para implantação de um novo aeroporto, cujo início de operação deve ocorrer em 2019.

O levantamento topográfico e cadastral foi realizado em 08 de julho de 2010, considerando como limites do levantamento as cercas patrimoniais existentes. Os trabalhos de campo foram realizados no período de 19 de março de 2017 a 28 de abril de 2017.

O terceiro aeroporto regional da Bahia tem tido taxas anuais de crescimento muito elevadas: 21% nos últimos dez anos e 56% nos últimos quatro. O Quadro 1 mostra o movimento de passageiros em Vitória da Conquista nos últimos anos.

Rampa, Via de Serviço Operacional do Pátio de Aeronaves, Estacionamento de Veículos (Usuários e Funcionários), Edificações de Apoio das Companhias Aéreas, Parque de Abastecimento de Combustível das Aeronaves, Serviço Contra Incêndio (SCI), Estação Permissionária de Telecomunicações Aeronáuticas (EPTA), Edificações de Serviços Aeroportuários, Campo de Antenas, Sistema de Tratamento de Resíduos Sólidos, Sistema de Tratamento de Esgoto Sanitário, Centro de Manutenção do Aeroporto, Via de Serviço Operacional e de Manutenção do Lado Aéreo do Aeroporto, Sistema Viário Interno da Área de Apoio e hangares, Sistema Viário de Acesso ao Aeroporto a partir da BR-116, ocupando uma área de 616 ha localizada no Povoado de São José / Pé-De-Galinha, a 8,5 km do centro urbano do município de Vitória da Conquista.

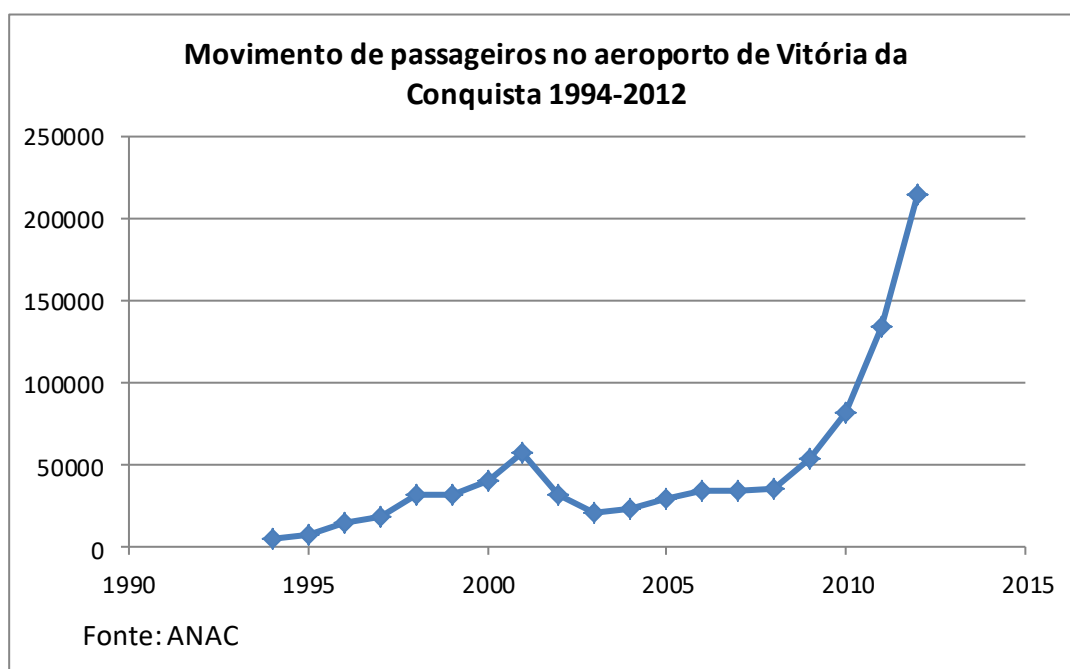
Quadro 1 - Passageiros embarcados + desembarcados no aeroporto de Vitória da Conquista

Anos	Passageiros
1994	5527
1995	7280
1996	15247
1997	18569
1998	32017
1999	31437
2000	40920
2001	56935
2002	31255
2003	21213
2004	23627
2005	28847
2006	34366
2007	34015
2008	35878
2009	53140
2010	81169
2011	133739
2012	213726

Fonte: PAEBahia 2014- PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA

A Figura 8, a seguir, mostra como nos anos mais recentes o crescimento do movimento de passageiros tornou-se exponencial.

Figura 8 - Crescimento no Movimento de Passageiros em Vitória da Conquista



Fonte: ANAC

Além do transporte de passageiros, a demanda para o transporte aéreo tem crescido em decorrência das compras *on line* via internet. O crescimento do *e-commerce*, evoluiu nos últimos três anos a uma taxa anual de 12%¹⁴. O Ebit (*Earnings Before Interest and Taxes*) que deriva do significado em inglês de lucro líquido após pagamento de impostos, passou a ser utilizado para atribuir valor ao desempenho das empresas de *e-commerce*. Empresas como SEDEX e FEDEX utilizam quase que exclusivamente o transporte aéreo para as entregas de produtos adquiridos através do *e-commerce*. Como regra geral, a atividade gerada pela influência de aeroportos contribui com cerca de 1,4 a 2,5% do PIB, excluindo-se o impacto do turismo no PIB. Em face do PIB do município ter crescido, entre 2006 e 2010 a uma taxa média anual de 15%, e a demanda aeroportuária ter aumentado substantivamente nos últimos anos, o plano de modernização do transporte aéreo em Vitória da Conquista elevou as estimativas de taxas anuais de crescimento de demanda de passageiros iniciando-se em 12% e reduzindo-se para 7% ao final de período de projeção¹⁵, como mostra o Quadro 2.

¹⁴ Ebit/Elo - 37a edição da pesquisa Webshoppers (2018).

¹⁵ PAEBahia 2014- PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA

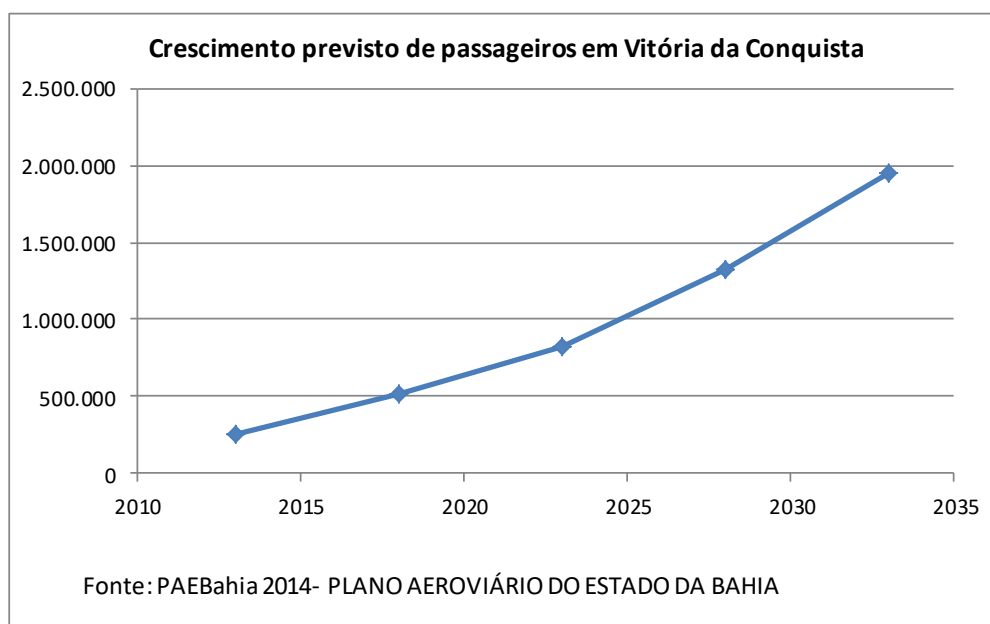
Quadro 2 - Projeções de transporte aéreo para Vitória da Conquista.

Anos	Passageiros	Crescimento previsto pelo Plano.
2013	256.471	20%
2018	510.566	12%
2023	822.271	10%
2028	1.324.276	10%
2033	1.945.796	8%

Fonte: PAEBahia 2014- PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA

Mesmo com um declínio previsto nas taxas de crescimento da demanda, a Figura 9 abaixo, revela o crescimento expressivo da demanda, representada pelos números do embarque e desembarque de passageiros (somados).

Figura 9 - Crescimento previsto da demanda



Fonte: PAEBahia 2014- PLANO AEROVIÁRIO DO ESTADO DA BAHIA

Há uma relação importante entre a economia de uma região e o sistema de aviação que lhe dá suporte. Atualmente, quase todos os aspectos da economia dependem do transporte aéreo e os ganhos do setor ajudam a tornar mais competitiva a economia da região. À medida que mais pessoas e mais cargas são transportados por via aérea, o resultado é uma economia mais rápida, mais eficiente e mais saudável, pois observa-se uma relevante economia de tempo de viagem e de custos para os diversos grupos de usuários, economia de combustível e de custos operacionais para as companhias aéreas e para outros operadores e oportunidades e benefícios gerais que a melhoria na

operação do transporte aéreo traz para a economia, como desenvolvimento econômico, aumento do turismo, a geração de empregos e a inclusão social.

Os aeroportos contribuem para a formação e desenvolvimento da força de trabalho em suas áreas de influência. Com o crescimento de movimentos de aeronaves, passageiros viajam mais e mais carga é transportada, o que exige que mais as pessoas trabalhem nos setores de serviços e de produção de mercadorias destinadas a este segmento.

Devido aos aeroportos, muitos tipos de postos de trabalho são criados, que variam de carregadores de bagagens a inspetores de aeronaves, a eletricitas e a controladores de tráfego aéreo, e por isso há uma grande variedade de qualificação e requisitos educacionais necessários nos aeroportos e na operação e manutenção das aeronaves, o que vai exigir mão de obra qualificada e uma força de trabalho disponível que deve estar pronta para ser treinada, e pode resultar (como já vem acontecendo em Vitória da Conquista) no desenvolvimento de estabelecimentos de ensino em regiões onde estão localizados os aeroportos, de forma a proporcionar formação profissional nestes setores específicos.

Para cada posto de trabalho local criado em um aeroporto, são também criados postos de trabalho fora do aeroporto, tanto em termos regionais como nacionais. Assim, estima-se que sejam criados 2,1 nos aeroportos nacionais e 1,1 postos de trabalho em aeroportos regionais, para cada posto de trabalho criado na área do aeroporto local.

É recomendável que o município de Vitória da Conquista defina um “programa verde” de forma a permitir-lhe alcançar melhores custos operacionais a longo prazo e um melhor relacionamento com o governo e com ecoturistas. Do mesmo modo, recomenda-se também que uma campanha de *marketing* seja instituída para Vitória da Conquista que aumente a sua visibilidade e informe o público sobre o uso do aeroporto. Isto naturalmente trará mais passageiros à região, que podem não estar familiarizados com ele.

Uma terceira recomendação importante é que os aeroportos precisam sistematicamente buscar voos adicionais no mercado doméstico, sendo que novos serviços domésticos aumentariam a concorrência neste mercado.

8. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA PMVC E O PLANEJAMENTO

8.1. GESTÃO URBANÍSTICA E AMBIENTAL

A gestão urbanística e ambiental do Distrito Aeroportuário é composta pelo seguinte quadro:

- **UNIÃO**, através da Autoridade Aeronáutica, responsável pelo Controle do uso e ocupação do solo da Área Patrimonial¹⁶ do Distrito Aeroportuário (Art.21 da LC nº 2116/2016);
- **ESTADO DA BAHIA**, através: a) do DERBA, responsável pelos processos de desapropriação, bem como pela obtenção das licenças ambientais e Plano de Controle Aviário aprovado pelo Comando da Aeronáutica; e b) da AGERBA, responsável por fiscalizar todos os serviços a serem realizados pela concessionária;
- **MUNICÍPIO DE VITÓRIA DA CONQUISTA**, através da administração municipal, responsável, conforme art.21 da LC nº 2116/2016, por: a) Encaminhar, através de processos administrativos, os projetos de empreendimentos e atividades nela incluídos para análise, aprovação ou indeferimento do COMAR; b) Efetuar correções de projeto ou arquivamento nos casos de indeferimento; c) Cadastramento e cobrança de taxas e tributos municipais nos casos de aprovação;
- **CONCESSIONÁRIA**, responsável pela gestão, manutenção e exploração de suas áreas e serviços, a título de execução indireta. Designada pela Portaria nº 45 de 26 de abril de 2017- AGERBA, a Comissão Permanente de Licitação, declarou vencedora a empresa Consórcio VDC Airport que ofertou pela outorga o valor de R\$ 20.094.505,00 (vinte milhões noventa e quatro mil quinhentos e cinco reais). Porém a referida licitação foi suspensa, em 14 de dezembro de 2018, até ulterior deliberação, em razão de decisão judicial. Para maior detalhamento, ver o item “Concessão do novo aeroporto”

¹⁶ Denomina-se Área Patrimonial a porção de terra de 616,00ha (seiscentos e dezesseis hectares), objeto do Decreto Estadual de Desapropriação nº 12.246, de 08 de junho de 2010, destinada à implantação do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista, cujo perímetro consta da Planta 2.4 do ANEXO II desta Lei. (Art.21, §2º da LC nº 2116/2016).

Para uma boa gestão com tal multiplicidade de envolvidos, é importante atentar para a necessidade de se definir responsabilidades claras e detalhá-las inclusive no nível das ações, especialmente quando se tratam dos entes da administração pública municipal, vez que, em nível municipal, existe um grande número de responsabilidades compartilhadas, notadamente com relação às secretarias, que deverão trabalhar de forma integrada com os demais entes (estaduais e federais), bem como com a sociedade civil, sendo este o maior desafio de gestão identificado.

8.1.1. Legislação Aeroportuária X PDDU

O município é competente para promover o ordenamento territorial, licenciar, fiscalizar obras em aeroportos e cobrar taxas, não havendo conflito destas atividades com a legislação aeroportuária. Neste sentido, são os fundamentos da sentença em sede de Apelação no Processo nº: 0802760-30.2014.4.05.8500, cujas partes eram a Empresa Municipal de Obras e Urbanização do Município de Aracaju - SE (EMURB) e a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (INFRAERO):

A CRFB não reservou exclusivamente à União o poder de polícia sobre os aeroportos, tampouco proíbe a fiscalização pelos municípios. A competência privativa da União para legislar sobre direito aeronáutico (art. 22, I) e a competência material para explorar diretamente ou mediante delegação a infraestrutura aeroportuária (art. 21, XII, "c") não elide a competência do município para tratar de assuntos de interesse local (art. 30, I) e para promover o adequado ordenamento territorial local (art. 30, VIII).

Não há conflito aparente de normas entre os arts. 25, § 1º, 34, 35, 43, 44 e 45 da Lei n.º 7.595/86 (Código Brasileiro de Aeronáutica) e as normas federais (Lei 10.257/01) e municipais (LC 042/00, Plano Diretor) que disciplinam a atividade administrativa de fiscalização de obras locais. Isso porque a autorização aeronáutica para a construção de aeroportos ou para serviços de infraestrutura previstas na Lei 7.595/86, por serem inerentes à atividade aeroportuária ou por versarem sobre questões técnicas de aviação, não preponderam nem suprimem o poder de polícia do município para, dentro de sua competência de ordenação do uso e ocupação do solo, licenciar e fiscalizar obras em aeroportos, além de outras situações dela decorrentes que possam afetar o entorno em que se encontra o empreendimento.

Os aeroportos devem respeitar as normas de ordenação territorial local e a política de desenvolvimento e expansão urbana previstas no plano diretor (art. 182, caput, § 1º, da CF/88), entendimento contrário implicaria subordinar os municípios e estados ao livre arbítrio da União, que, partindo desta falsa premissa, estaria autorizada a construir aeroportos onde bem entendesse, independentemente de qualquer planejamento territorial municipal.

Em se tratando de cobrança de taxa, inexistente imunidade tributária entre entes federativos, uma vez que as limitações ao poder de

tributar (imunidade) a que se refere à CF/88 (art. 150, IV) é relativa apenas a impostos e não a taxas.

Possibilidade de o Município cobrar taxa de licenciamento urbanístico e de realizar eventual embargo na obra de construção do novo aeroporto de, nos termos do art. 30, I e VIII c/c art. 182, caput, § 1º e art. 145, II, todos da CRFB, além das disposições contidas no plano diretor.

9. DIAGNÓSTICO SANEAMENTO BÁSICO

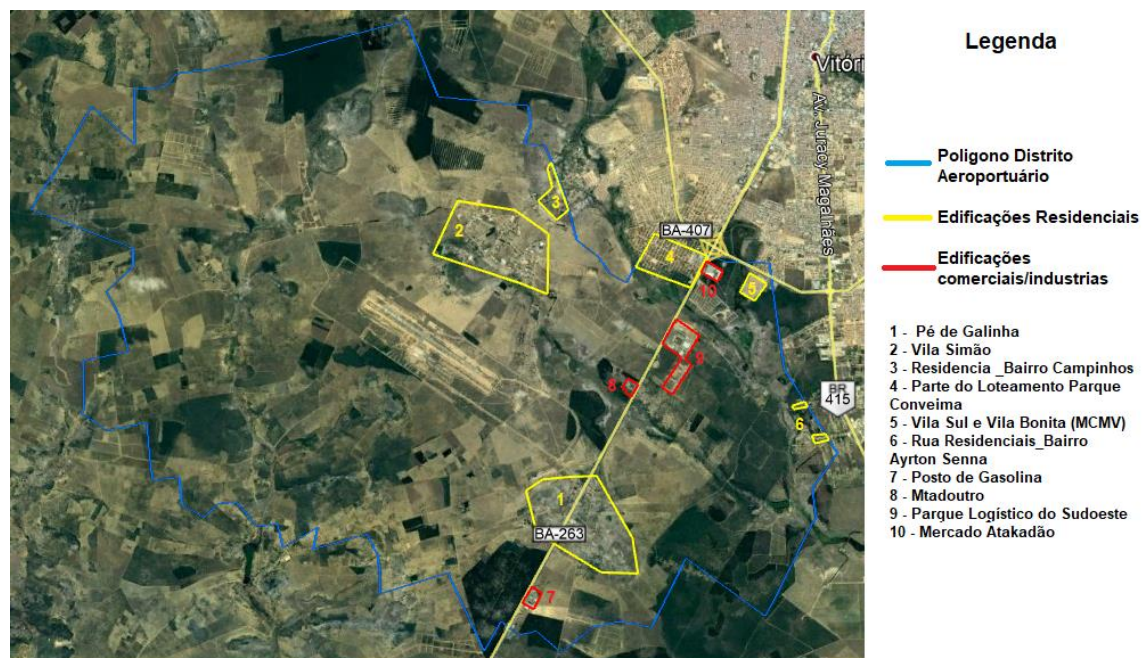
Este item apresenta o diagnóstico do Saneamento Básico do Distrito Aeroportuário e das áreas de influência ao seu entorno. O distrito, região de baixa ocupação, possui edificações residenciais em Vila Simão (bairro Jatobá), Pé de Galinha (Distrito de Iguá), nos Loteamentos Vila Bonita e Vila Sul, do programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV), no Assentamento Zumbi dos Palmares e Assentamento de Moradores União e Força, todos situados no Bairro Airton Senna, parte do loteamento Parque Conveima (Bairro Patagônia) e residências dispersas. As edificações não residenciais dentro da área são o Parque Logístico do Sudoeste (PLS), um posto de gasolina, um abatedouro e o mercado Atakadão, sem falar da área patrimonial do aeroporto. As principais aéreas de influências no entorno do distrito aeroportuário são os bairros Campinhos, Jatobá, e a sede do distrito de Iguá. O Bairro Airton Senna não foi incluído como área de influência pois quase sua totalidade está inserido no distrito aeroportuário, além de ter poucas áreas ocupadas, as quais foram visitadas. As informações sobre o abatedouro estão detalhadas no capítulo de diagnóstico Físico-Ambiental.

Tendo em vista a coleta de dados primários sobre a situação dos quatro componentes do saneamento básico (abastecimento de água, esgotamento sanitário, limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos e drenagem e manejo de águas pluviais urbanas), as aglomerações residenciais dentro do distrito aeroportuário (Figura 10) foram visitadas. Nota-se que elas se concentram na porção leste do mesmo, estando presentes na porção Oeste apenas residências dispersas. Os principais locais de influência no entorno do distrito onde a coleta de dados também foi realizada são identificadas na Figura 11

Em geral, as residências são abastecidas com rede da Embasa e seus efluentes são destinados á fossas absorventes, exceto o efluente do abatedouro, que passa por um processo de tratamento mais robusto no local e dos condomínios do minha casa minha vida, que possuem rede de coleta da embasa. Os resíduos sólidos são coletados regularmente pela prefeitura, porém, ainda há registros de queimadas e disposição em

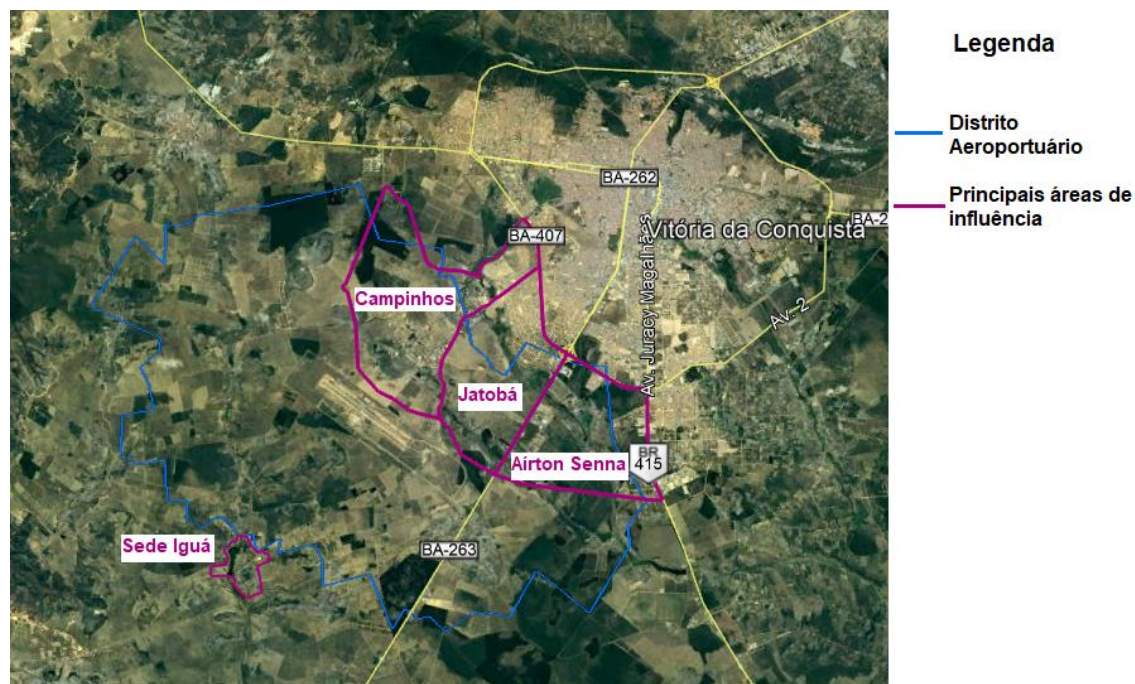
terrenos baldios, e foram identificadas pequenas estruturas de drenagem, como sarjetas, somente em Vila Simão, Vila Bonita e Vila Sul. Situações de alagamento e problemas relacionados à drenagem de águas pluviais não foram relatados.

Figura 10 - Edificações visitadas no distrito aeroportuário



Fonte: Google Earth

Figura 11 - Principais áreas de Influência do Distrito Aeroportuário



Fonte: Google Earth

9.1. ABASTECIMENTO DE ÁGUA

9.1.1. Área do Distrito Aeroportuário

A rede da Embasa é a principal forma de abastecimento nos locais visitados. Em Vila Simão, no loteamento Parque Conveima, nos condomínios do Minha Casa, Minha Vida (Vila Bonita e Vila Sul) e nos Assentamentos de Moradores União e Força e Zumbi dos Palmares todas as casas são atendidas com a rede de água da embasa e não há registros de interrupções frequentes, nem reclamações quanto à qualidade da água (Figura 12).

Figura 12 - Abastecimento de água Rede Embasa. (a) contador no loteamento parque Conveima (b) Caixa d'água em pé de galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

Além da rede da Embasa, no Assentamento de moradores União e Força e Zumbi dos Palmares os moradores utilizam água de poços e cisternas de captação da água da chuva para irrigação e outros fins que não sejam consumo.

Figura 13 - Cisterna de aproveitamento de água da chuva_Assentamento de Moradores União e força



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

Já na localidade de Pé de Galinha, Distrito Iguá, cerca de 90% das residências é abastecida pela rede de água da Embasa e as demais casas utilizam água de poços particulares. Em ambos os casos, a água é considerada de boa qualidade e também não há registros de falta d'água no local.

9.1.2. Áreas de influência no entorno

A Sede do Distrito de Iguá e nos Bairros de Campinhos e Jatobá a população é 100% atendida com rede da Embasa (Figura 14), e alguns moradores possuem poço particular para fins não potáveis. Apesar da qualidade ser boa, foi registrado ocorrência de interrupções no abastecimento, com frequência de uma vez na semana em Campinho e na Sede de Iguá e mais de três em Jatobá.

Figura 14 - Reservatório residencial_Bairro Jatobá



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

9.2. ESGOTAMENTO SANITÁRIO

9.2.1. Área do Distrito Aeroportuário

Majoritariamente não há rede de coleta de esgoto nas residências do Distrito Aeroportuário. No loteamento parque Conveima, local com residências precárias, não há rede coletora de esgoto, sendo os efluentes do sanitário destinados a fossas absorventes e as águas cinzas dispostas no terreno ou na sarjeta (

Figura 15_a). Dentre os moradores entrevistados houve uma denúncia sobre a disposição de águas cinzas nas ruas pela fábrica de Biscoitos que existe no local (

Figura 15_b).

O mesmo ocorre nos assentamentos de Moradores União e Força e Zumbi dos Palmares, onde o efluente do banheiro vai para fossas absorventes e as águas cinzas dispostas no terreno, irrigando plantas (Figura 16).

Figura 15 - Loteamento Parque Conveima (a) Lançamento de esgoto a céu aberto de residência (b) lançamento de esgoto a céu aberto da fábrica de biscoitos.



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

Figura 16 Assentamento Zumbi dos Palmares (a) disposição de águas cinzas no terreno (b) fossa absorvente



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

Em Pé de Galinha e Vila Simão também não existe rede de Esgoto, sendo eles destinados a fossas absorventes de cada residência (Figura 17). Todos os domicílios possuem sanitários convencionais na parte interna e, de acordo com o agente de saúde, não foram registrados casos de doença relacionadas ao saneamento básico nos últimos anos.

Figura 17 - Exemplo de Fossa absorvente em Pé de Galinha



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

Nos loteamentos Vila Sul e Vila Bonita, há rede coletora de esgoto da Embasa. Porém foi verificado um escoamento de águas residuais nas ruas, que, segundo uma moradora, é proveniente da lavagem das casas (Figura 18_a).

Figura 18 - Loteamento Vila Sul (a) disposição de águas residuárias na rua (b) caixa de inspeção da rede coletora

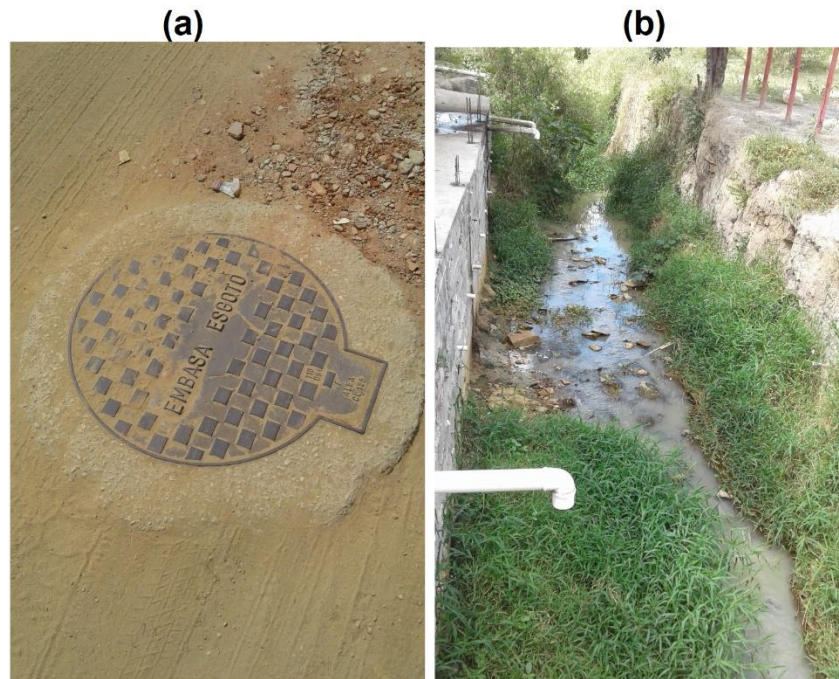


Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

9.2.2. Áreas de influência no entorno

Nos bairros Campinhos e Jatobá existe rede coletora de esgoto que atende a todas as residências (Figura 19_a). Apesar da rede, foram registrados lançamentos de esgoto a céu aberto, no fundo das casas, em Campinhos (Figura 19_b). Já na sede de Iguá não há rede coletora e os moradores destinam o efluente dos banheiros a fossas absorventes e as águas cinzas são dispostas nos terrenos. Nesse local, todas as residências possuem banheiro com instalações sanitárias

Figura 19 - (a) Rede coletora de Esgoto_Bairro Jatobá (b) Esgoto a céu aberto_Campinhos



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

9.3. LIMPEZA URBANA E MANEJO DE RESÍDUOS SÓLIDOS

9.3.1. Área do distrito Aeroportuário

No loteamento Vila Sul e no Parque Conveima a coleta acontece diariamente. Nesse último, apesar do serviço de cólera, foram registrados vários locais onde há acúmulo de lixo nas ruas, com presença de animais como cães e galinhas (Figura 20). O problema relacionado a resíduos sólidos registrado em Vila Sul Sul foi referente ao entulho, que é despejado num terreno baldio e atrai animais como cobras e escorpiões, segundo moradores (Figura 21).

Figura 20 - Locais de acúmulo de lixo no Loteamento Parque Conveima



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

Figura 21 - Acúmulo de entulho no Loteamento Vila Sul



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

Em Vila Simão e em Vila Bonita há coleta pública de resíduos sólidos três vezes na semana. Em Vila Bonita foi mencionado por moradores que apesar do serviço de coleta, a população dispõe resíduos sólidos (RS) em dias que não há coleta, gerando acúmulo e atraindo animais. Essa situação não foi registrada no local, pois a visita aconteceu no dia

em que houve coleta. Já na localidade Pé de galinha e no Assentamento de Moradores União e Força a coleta acontece uma vez na semana e é considerado um serviço satisfatório. Porém, apesar do serviço, alguns moradores fazem a queimada dos resíduos sólidos nesses locais.

Figura 22 - Loteamento Vila Bonita_ Exemplo de lixeiras na porta das residências para coleta.



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

Figura 23 - Assentamento de moradores União e Força_exemplo de Lixeira na frente das residências



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

O assentamento Zumbi não Palmares não dispõe do serviço de coleta de RS. Alguns moradores queimam, outros levam os resíduos até o outro da BR- 415, onde passa o caminhão coletor.

9.3.2. Área de Influência no entorno

Nos bairros Campinhos e Jatobá existe coleta de resíduos sólidos uma vez ao dia, serviço considerado satisfatório pelos moradores. Apesar disso, ainda existe disposição de resíduos nas ruas e em terrenos baldios (Figura 24). Em ambos os bairros existem catadores de material recicláveis autônomos, mas somente em Campinhos existe serviço de limpeza das ruas, e ponto de recolhimento de entulho. Na sede de Iguá a coleta é feita uma vez na semana, mas há disposição de resíduos em terrenos baldios, atraindo vetores e poluindo o ambiente.

Figura 24 - Acúmulo de resíduos nas ruas (a) Jatobá (b) Campinhos



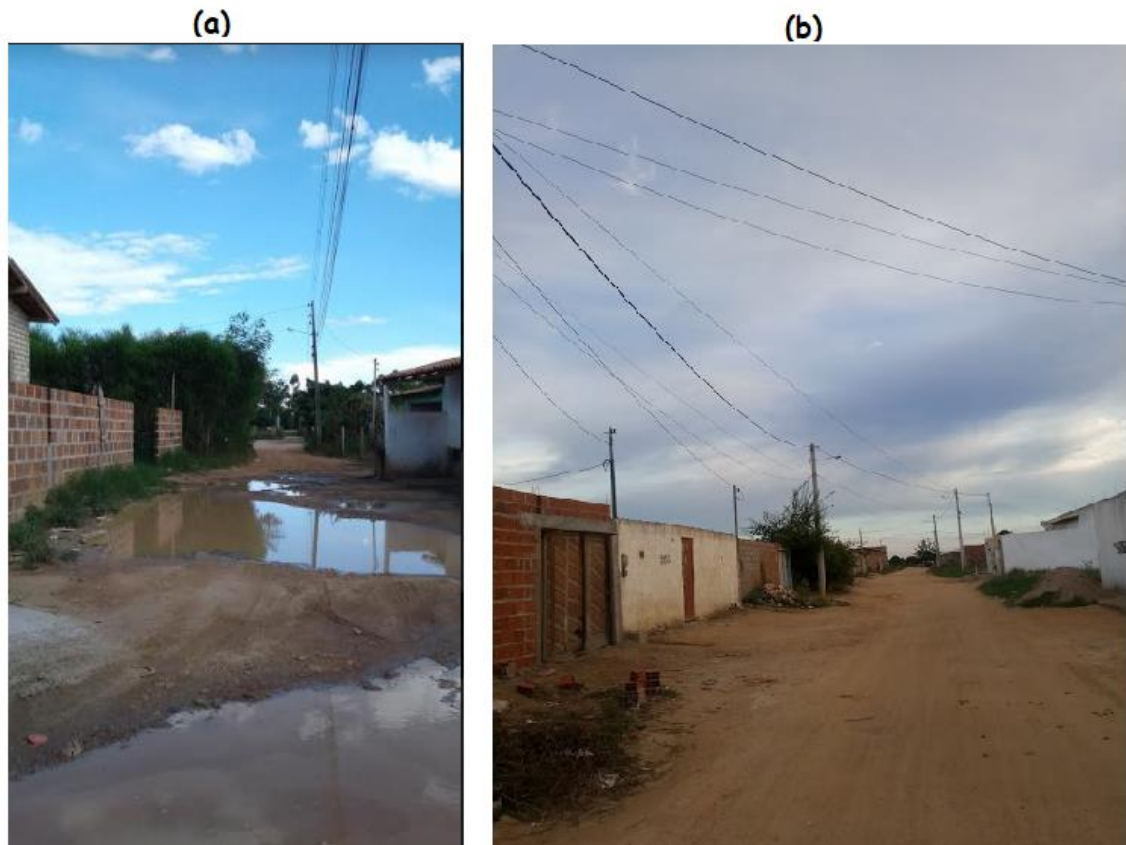
Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

9.4. DRENAGEM URBANA E MANEJO DE ÁGUAS PLUVIAIS

9.4.1. Área do Distrito Aeroportuário

Em Vila Simão, Vila Sul e Vila Bonita as ruas são pavimentadas e há pequenas sarjetas para drenar água da chuva. Já em Pé de galinha, no loteamento Parque Conveima e nos Assentamentos Zumbi dos Palmares e União e Força as ruas não são pavimentadas, não existe estrutura de drenagem, e os buracos nas ruas são pontos de acúmulo de água quando chove (Figura 25), apesar disso não há registros de alagamento. Em nenhum dos locais houve registro da água de chuva invadir as casas nem de desabamento de construções devido à chuva.

Figura 25 - Ruas sem pavimentação (a) pontos de acúmulo de água em Pé de Galinha (b) Loteamento Parque Conveima.



Fonte: Fundação Escola Politécnica da Bahia (FEP)

9.4.2. Áreas de influência no entorno

Foram identificadas estruturas de drenagem nos bairros: Um canal de drenagem em Campinhos e bocas de lobo em Jatobá. Em ambos os locais existem ruas pavimentadas e não pavimentadas, com presença de buracos, mas não existem casos de alagamentos, desabamento de construções nem invasão de água nas casas devido à chuva. Na sede de Iguá não há estruturas de drenagem, mas o problema com ruas esburacadas e sem pavimentação se repete. Nesse local também há casos da água da chuva invadir as casas.

10. REFERÊNCIAS

BRASIL. MINISTÉRIO DA DEFESA - COMANDO DA AERONÁUTICA. Portaria nº 957/GC3, de 9 de julho de 2015. Dispõe sobre as restrições aos objetos projetados no espaço aéreo que possam afetar adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília, 2015.

BRASIL. Resolução ANAC nº 281, de 10 de setembro de 2013, publicada no Diário Oficial da União de 13 de setembro de 2013, Seção 1, páginas 14-15.

DERBA. Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para Implantação do Novo Aeroporto em Vitória da Conquista. TOMO 2 - Diagnóstico Ambiental Consolidado, Volume III - Diagnóstico do Meio Socioeconômico, 2011a.

DERBA. Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para Implantação do Novo Aeroporto em Vitória da Conquista. TOMO 2 - Diagnóstico Ambiental Consolidado, Volume IV - Diagnóstico para o Estudo de Impacto de Vizinhança, 2011b.

DERBA; HYDRUS. Relatório de Impacto Ambiental – RIMA para o novo aeroporto de Vitória da Conquista. Vitória da Conquista, 2011.

ESTADO DA BAHIA. INEMA. Portaria nº 1.377 de 03 de novembro de 2011. Licença de Localização para o Novo Sítio Aeroportuário da cidade de Vitória da Conquista. Diário Oficial do Estado, Salvador, 2011.

ESTADO DA BAHIA. INEMA. Portaria nº 7.316 de 11 de abril de 2014. Autorização de Supressão da Vegetação Nativa e Licença de Instalação para a implantação do Novo Sítio Aeroportuário. Diário Oficial do Estado, Salvador, 2014.

ESTADO DA BAHIA. Decreto nº 12.246 de 08 de julho de 2010. Declara de utilidade pública, para fins de desapropriação, a área de terra que indica, e dá outras providências. Diário Oficial do Estado, Salvador, 2010.

MUNICÍPIO DE VITÓRIA DA CONQUISTA. Lei nº 1481/2007. Lei de Ordenamento e Uso do Solo. Diário Oficial dos Municípios: Salvador, 2007.

MUNICÍPIO DE VITÓRIA DA CONQUISTA. Lei Complementar nº 2.116 de 22 de dezembro de 2016. Dispõe sobre o Ordenamento do Uso e Ocupação do Solo na área de influência do Aeroporto Regional de Vitória da Conquista, cria o Distrito Aeroportuário e dispõe sobre o controle urbanístico do seu território e dá outras providências. Diário Oficial de Vitória da Conquista. Ano 9 – Edição 1.780.

MUNICÍPIO DE VITÓRIA DA CONQUISTA. Lei nº 1.410/2007. Código Municipal do Meio Ambiente. Vitória da Conquista, 2007.

MUNICÍPIO DE VITÓRIA DA CONQUISTA. Lei nº 1.385/2006 de 30 de janeiro de 2007. Institui o Plano Diretor do Município de Vitória da Conquista e dá outras Providências. Diário Oficial dos Municípios, Salvador, 2007.

SOUSA SANTOS, Boaventura de. A crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência. São Paulo: Cortez, 2000.

