

#### **4. COMPATIBILIDADE COM AS POLÍTICAS PÚBLICAS, PLANOS, PROGRAMAS E PROJETOS COLOCALIZADOS**

Conforme o inciso IV do artigo 5º da Resolução CONAMA 01/86, um Estudo de Impacto Ambiental deve considerar os planos e programas governamentais propostos e em implantação nas áreas de influência, e sua compatibilidade com o empreendimento.

Neste sentido, este capítulo apresenta o levantamento realizado quanto aos planos, programas e projetos colocalizados na região de inserção da Perimetral de Itatiba.

Foram considerados planos, programas e projetos nos âmbitos nacional, estadual e municipal que estejam relacionados de alguma maneira com o tema (transporte) ou com a área de abrangência do empreendimento.

##### **4.1. PLANOS E PROGRAMAS GOVERNAMENTAIS NO ÂMBITO NACIONAL**

###### **4.1.1. Sistema Nacional de Viação**

O interesse do governo em investir em estradas começou ainda no Império, com o objetivo de interligar as províncias isoladas. Dessa forma, seria promovida a comunicação entre as regiões do país e alteração em sua estrutura econômica. A exemplo, cita-se o Plano Rebelo, que em 1838 já pensava em fazer rodovias que ligassem o Sul do Brasil ao Nordeste, assim como o Centro-Oeste com a capital da época.

Ainda no século XIX houve o objetivo de se investir em hidrovias e ferrovias, mas que também nunca se mostrou muito eficiente, pois a sua infraestrutura não era adequada tampouco sustentável, tendo que o governo ajudar financeiramente as empresas responsáveis.

A partir da década de 1950 as rodovias voltaram a ser prioridade para o governo. Em 1973 foi criado o Plano Nacional de Viação – PNV (Lei nº 5.917, de 10 de setembro), com o objetivo de *permitir o estabelecimento de um sistema viário integrado, assim como as bases para planos globais de transporte que atendessem, pelo menor custo, às necessidades do país, sob o múltiplo aspecto econômico-social-político-militar*. Nos anos que se seguiram foi implantada

extensa malha rodoviária, concretizando o único sistema de transporte implantado no Brasil que fosse eficiente.

A aceleração do desenvolvimento em torno deste conceito foi concomitante ao processo de abertura comercial, principalmente a partir de 1994, com a estabilização monetária e inflacionária propiciada pelo Plano Real, além do processo de privatizações e concessões da infraestrutura de transportes.

Como forma de melhorar e modernizar o planejamento dos investimentos federais no setor de transporte, foi sancionada a Lei nº 12.379, em 06 de janeiro de 2011, que dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação (SNV). Tal lei revoga a Lei 5.917, de 1973, que aprovou o PNV, mas vale destacar que mesmo com a substituição do PNV pelo SNV foram mantidos projetos do extinto Plano Nacional de Viação.

O SNV do Brasil é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e mercadorias. É composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

A lei institui a Rede de Integração Nacional (Rinter), composta pelas rodovias que satisfaçam ao menos um dos seguintes requisitos: promover a integração regional, interestadual e internacional; ligar capitais de estados entre si ou ao Distrito Federal; atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

No entanto, a manutenção da qualidade da circulação de pessoas e produtos vem enfrentando desafios cada vez maiores, sobretudo pela necessidade da definição de matriz mais adequada para o fortalecimento e expansão da economia nacional, associada a uma circulação urbana que amplie a qualidade de vida e fortaleça a cidadania de seus moradores, usuários e visitantes.

Com a importância dada no período atual à circulação de bens, pessoas e informação, a logística, antes considerada como um custo adicional para as empresas, tornou-se muito mais do que simplesmente uma estratégia de armazenamento e transporte. Trata-se hoje de um componente fundamental para a fluidez, demandando cada vez mais ações do Estado, que tem um papel

fundamental quanto à organização da estrutura logística no território e também na normatização e regulação dos fluxos logísticos.

#### **4.1.2. Programa de Aceleração do Crescimento**

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado em janeiro de 2007, vem ao encontro da necessidade de acelerar, de forma sustentável, o crescimento do investimento global da economia. A finalidade do PAC é promover investimentos e infraestrutura que permitam: eliminar gargalos a esse crescimento, aumentar a produtividade das empresas, estimular investimentos privados e reduzir as desigualdades regionais.

O PAC está organizado em duas partes. A primeira reúne os investimentos em infraestrutura e a segunda as ações para: ampliação do crédito, melhoria do ambiente de investimento e melhoria na qualidade do gasto público.

Os investimentos contemplados pelo PAC são destinados a três diferentes áreas:

- infraestrutura energética;
- infraestrutura social e urbana (principalmente habitação e saneamento);
- infraestrutura de logística – segmento importante e essencial, uma vez que responde pelo transporte de pessoas e mercadorias. Tem por objetivo sanar importantes gargalos ao crescimento. O governo, nessa área, investe na construção e na reforma de rodovias, portos, ferrovias, aeroportos e hidrovias.

Os empreendimentos do PAC voltados para a área rodoviária, divide-se em: expansão, manutenção e estudos/projetos.

##### **➤ Expansão do Sistema Rodoviário**

A expansão do sistema rodoviário, segundo o PAC, consiste em: duplicação, pavimentação, acessos aos portos, contornos e travessias urbanas.

Tais intervenções obterão: eliminação de pontos de estrangulamento em eixos estratégicos; incorporação de novas regiões ao processo de desenvolvimento; ampliação da integração física nacional aos países vizinhos; redução do custo de transporte e melhoria do tráfego e da segurança.

➤ **Manutenção e Segurança Rodoviária**

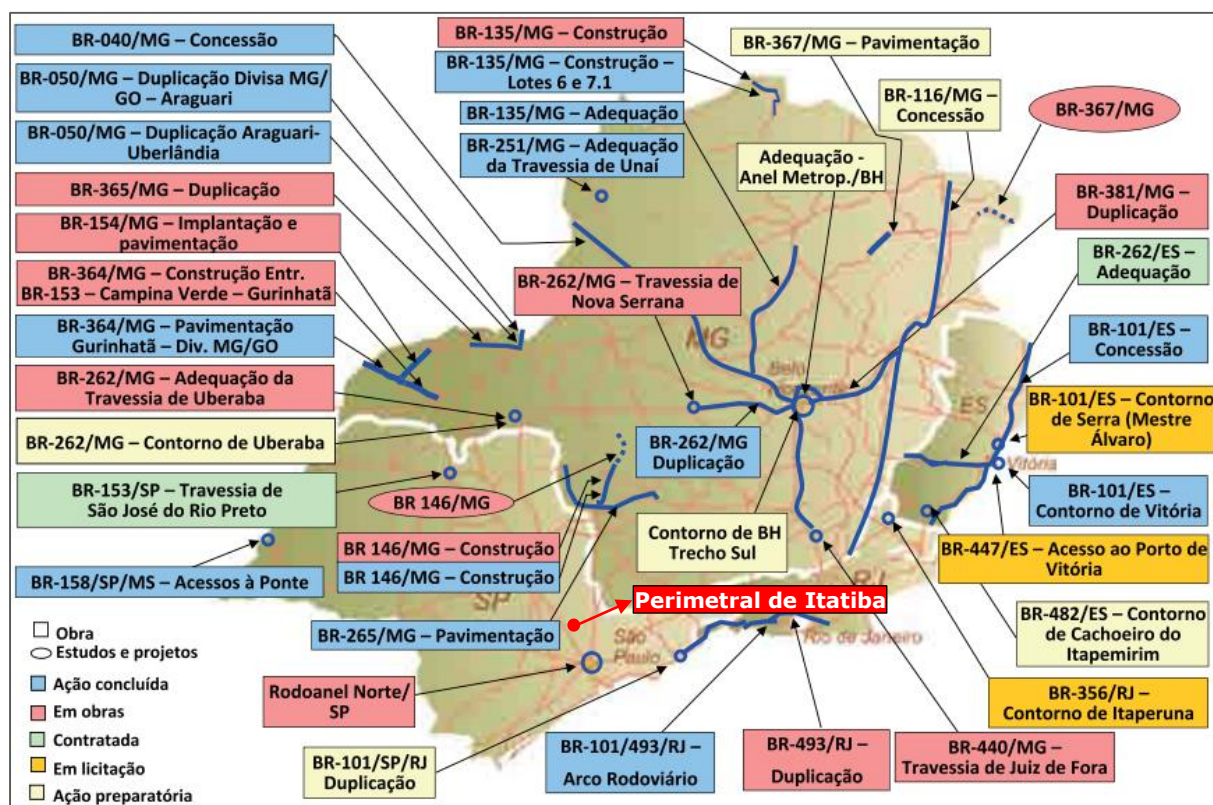
Com relação à manutenção e segurança rodoviária, o PAC abrange as seguintes atividades: restauração, conservação, sinalização, controle de peso e velocidade nas rodovias brasileiras. Tais atividades acarretarão em: melhoria da qualidade e da trafegabilidade; e redução do índice de acidentes.

➤ **Estudos/Projetos**

- Garantir carteira de projetos para investimentos em infraestrutura rodoviária integrada aos demais modais de transporte;
- Concessões em rodovias com elevado volume de tráfego e necessidade de investimentos, garantindo modicidade tarifária.

Para o período de 2011/2014, o PAC entrou em sua segunda fase, e um dos compromissos é investir na mobilidade urbana, incluindo a reforma de aeroportos para aumentar a quantidade de passageiros.

No eixo de transporte rodoviário, apenas 4 obras estão localizadas no Estado de São Paulo: Rodoanel Norte/SP (em obras), Duplicação da BR-101/SP/RJ (em ação reparatória), Travessia da BR-153/São José do Rio Preto (contratada) e Acesso à ponte na BR-158/SP/MS (concluída). Nenhuma delas coincidente com a região de implantação da Perimetral de Itatiba.



**Figura 4.1.2-1:** Localização do empreendimento com relação às obras do PAC2 na Região Sudeste (Adaptado do Relatório do 11º Balanço do PAC, período 2011-2014).

#### 4.1.3. Programa Federal de Concessão de Rodovias

A concessão de rodovias com pagamento de pedágio garante o investimento e a manutenção constante necessária em trechos rodoviários estratégicos para o desenvolvimento da infraestrutura do país.

São rodovias com fluxo intenso de veículos e, consequentemente, com desgaste rápido do pavimento que nem sempre consegue ser recuperado com recursos públicos.

Além da manutenção, as concessionárias também prestam serviços de atendimento aos usuários, em especial, o atendimento médico de emergência em acidentes e o serviço de guincho para veículos avariados na rodovia.

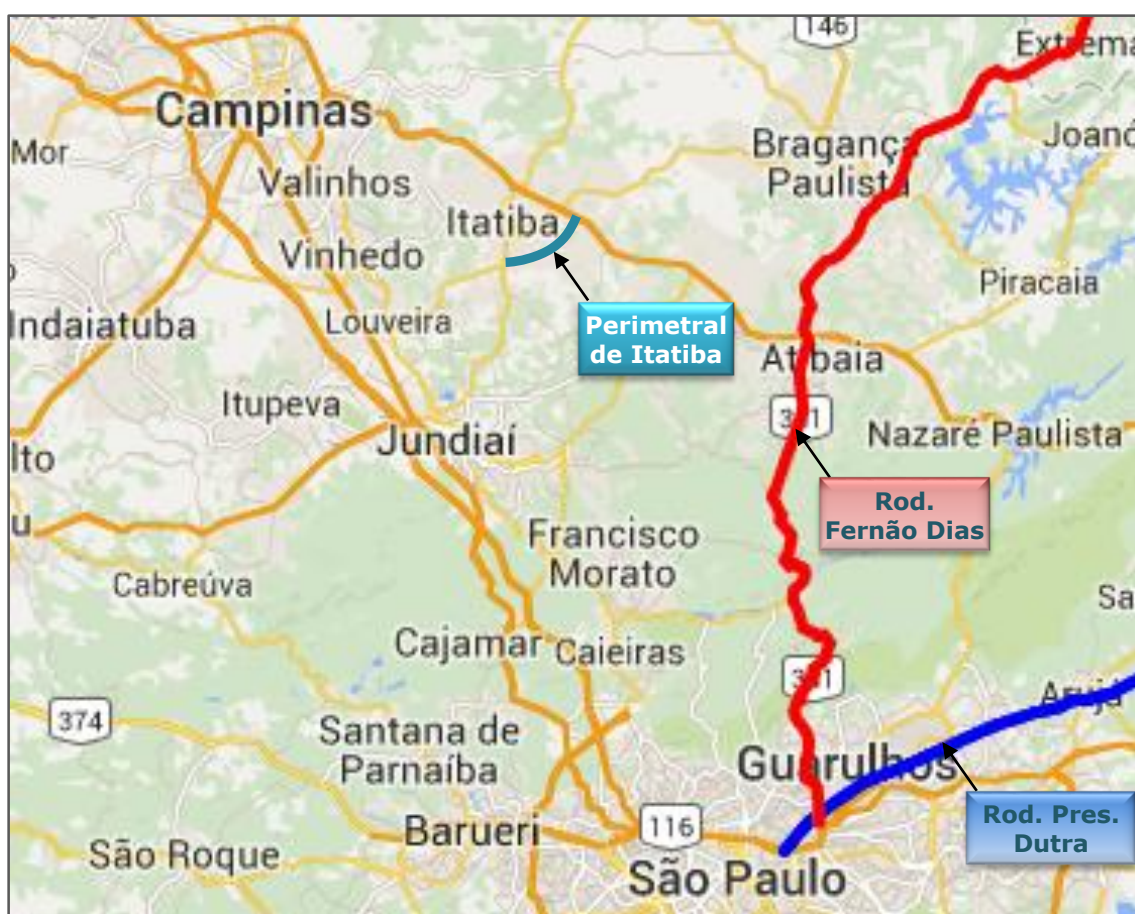
A promulgação da Lei n.º 9.277, de maio de 1996 (denominada Lei das Delegações), criou a possibilidade de Estados, Municípios e o Distrito Federal em solicitar a delegação de trechos de rodovias federais para incluí-los em seus Programas de Concessão de Rodovias.



A Portaria n.º 368/96, do Ministério dos Transportes, estabeleceu os procedimentos para a delegação de rodovias federais aos estados dentre outras definições.

Através da Resolução n.º 8, de 5 de abril de 2000, o Conselho Nacional de Desestatização - CND recomendou "a revisão do Programa de Delegação de Rodovias Federais, de que trata a Lei n.º 9.277/96", e autorizou o Ministério dos Transportes a "adotar medidas necessárias à unificação da política de concessões rodoviárias".

O Programa de Concessão de Rodovias Federais abrange 11.191,1 quilômetros de rodovias, desdobrado em concessões promovidas pelo Ministério dos Transportes, pelos governos estaduais, mediante delegações com base na Lei n.º 9.277/96, e pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que administra atualmente 21 concessões de rodovias, totalizando 9.969,6 km.



**Figura 4.1.3-1:** Localização do empreendimento com relação às Concessões Federais do entorno (Adaptado do Mapa de Concessões disponível no site da ANTT - [www.antt.gov.br](http://www.antt.gov.br)).

#### **4.1.4. Plano Plurianual**

O Plano Plurianual (PPA), no Brasil, previsto no artigo 165 da Constituição Federal, e regulamentado pelo Decreto 2.829, de 29 de outubro de 1998, estabelece as medidas, gastos e objetivos a serem seguidos pelo Governo Federal, Estadual ou Municipal ao longo de um período de quatro anos.

É aprovado por lei quadrienal, sujeita a prazos e ritos diferenciados de tramitação. Tem vigência do segundo ano de um mandato presidencial até o final do primeiro ano do mandato seguinte. Também prevê a atuação do Governo, durante o período mencionado, em programas de duração continuada já instituídos ou a instituir no médio prazo.

Com a adoção deste plano, tornou-se obrigatório o Governo planejar todas as suas ações e também seu orçamento de modo a não ferir as diretrizes nele contidas, somente devendo efetuar investimentos em programas estratégicos previstos na redação do PPA para o período vigente. Conforme a Constituição, também é sugerido que a iniciativa privada volte suas ações de desenvolvimento para as áreas abordadas pelo plano vigente.

O decreto que regulamentou o PPA prevê que sempre se deva buscar a integração das várias esferas do poder público (federal, estadual e municipal), e também destas com o setor privado.

Embora teoricamente todos os projetos do PPA sejam importantes e necessários para o desenvolvimento socioeconômico do Brasil, dentro dele já são estabelecidos projetos que detêm de maior prioridade na sua realização.

### **4.2. PLANOS E PROGRAMAS GOVERNAMENTAIS NO ÂMBITO ESTADUAL**

#### **4.2.1. Plano Plurianual do Estado de São Paulo**

A Lei nº 14.676, de 28 dezembro de 2011, constitui o PPA 2012-2015 do Estado de São Paulo.

Os objetivos prioritários do PPA 2012-2015 são estabelecer a igualdade de oportunidades, condições sociais mais equilibradas e a geração de empregos, posicionando o Estado como centro financeiro e logístico continental e como o grande referencial de negócios empresariais do Hemisfério Sul.

Um dos quinze objetivos estratégicos do PPA 2012-2015 consiste na manutenção da:

*Infraestrutura adequada de transportes, logística, energia, telecomunicações e turismo, ensejando padrões elevados de competitividade das empresas e acesso aos mercados interno e externo*

No âmbito da Secretaria de Logística e Transportes, entidade que busca a melhoria do transporte no estado, de forma a garantir maior ênfase à integração modal e planejamento logístico, desenvolver um sistema de transportes seguro, rápido, econômico, integrado, confortável e abrangente, que assegure a mobilidade de bens e de pessoas e estimule o desenvolvimento econômico e socioambiental do estado, foram criados no PPA 2012-2015 os seguintes programas:

- *Planejamento de logística e transportes*: desenvolver estudos que permitam o aumento da competitividade através de integração modal e aspectos correlatos como armazenamento, tecnologia da informação e treinamento visando gerar subsídios para melhor qualificar a gestão da Secretaria e suas unidades, melhorar a efetividade da prestação dos serviços e atender aos anseios e às expectativas da sociedade.
- *Gestão da logística hidroviária*: aumentar a velocidade média de tráfego e a capacidade de transporte por ciclo de viagem, atraindo mais cargas para a malha hidroviária, proporcionando maior equilíbrio à matriz de transportes com menores custos econômicos, sociais e ambientais.
- *Regulação e fiscalização dos serviços de transporte*: desenvolver ações de regulação, fiscalização, controle e monitoramento dos contratos de concessões rodoviárias e de todas as permissões das empresas que operam linhas regulares de transporte coletivo e de fretamento, exceto nas regiões metropolitanas.
- *Gestão, operação e segurança de rodovias*: propiciar condições de segurança e fluidez do trânsito nas rodovias.
- *Ampliação, recuperação e modernização da malha rodoviária*: melhorar as rodovias por meio de obras de ampliação, recuperação e modernização proporcionando um transporte confortável, seguro e econômico de bens e pessoas.
- *Modernização da infraestrutura aeroportuária*: executar obras e serviços de melhoria e segurança nos aeroportos do Estado em parcerias com os governos federal e municipais.
- *Travessias litorâneas*: aumentar a eficiência das travessias.



Nesse contexto, o empreendimento em análise concorda com o previsto no Programa de *Ampliação, Recuperação e Modernização da Malha Rodoviária* (nº 1606 do PPA 2012-2015).

#### **4.2.2. Políticas Públicas Integradas**

A Macro metrópole Paulista concentra municípios situados em um raio aproximado de 200 km a partir da capital/São Paulo (núcleo da RMSP), abrangendo as três metrópoles paulistas (Campinas, São Paulo e Santos), as aglomerações urbanas de Jundiaí, São José dos Campos, Piracicaba e Sorocaba e as Microrregiões Bragantina e de São Roque.

Como forma de enfrentar o desafio de articular e integrar as cidades inseridas na Macro metrópole, o Governo do Estado de São Paulo criou a Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano, que elegeu a Macro metrópole como foco de sua atuação. Esta deverá pautar-se pela elaboração de uma agenda de programas e projetos articulados, visando incluí-la nas estratégias conjuntas de intervenção e na formulação e desenvolvimento das *Políticas Públicas Regionais*, para garantir suas funcionalidades econômicas e sociais.

Para a Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano, na área econômica, o desafio reside em aumentar a competitividade e a produtividade das cidades, melhorando a infraestrutura em geral e, particularmente, o transporte e a mobilidade urbana.

O empreendimento em análise contribui nesse processo de melhoria, uma vez que integrará a malha rodoviária do Corredor Dom Pedro I, possibilitando o desvio do fluxo rodoviário da área densamente urbanizada de Itatiba.

#### **4.2.3. Plano Diretor de Desenvolvimento dos Transportes (PDDT)**

O objetivo deste plano diretor é estabelecer maior integração dos modais de transporte no Estado de São Paulo, além de maior modernização das estruturas de cada modal, potencializando o aumento da circulação, assim como a criação de estruturas normativas que dão sustentação legal às ações.

Ou seja, o PDDT-Vivo é a maior expressão política da busca por fluidez e competitividade, através das intervenções técnicas e normativas que propõe.

O plano foi concebido segundo um diagnóstico elaborado pela Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo e pela Dersa S.A. (ano de 1998), os quais buscaram mostrar a situação do sistema de transporte e, dessa forma, criar um conjunto de estratégias capazes de buscar um sistema de transporte mais eficiente, reduzindo os chamados “gargalos” e os pontos críticos do sistema, capacitando-o a atender uma demanda futura de transportes.

Para a Secretaria de Transportes, a principal prioridade era *“estabelecer uma política de transportes que contribua para o desenvolvimento da economia, promovendo a competitividade entre os modos de transportes, melhorando a qualidade e orientando ações no campo político, institucional e financeiro”*.

O planejamento foi conduzido em duas fases principais. Primeiro elaborou-se a identificação dos “gargalos” logísticos mais críticos sob o ponto de vista empresarial (70 gargalos foram identificados e classificados segundo o GPT – Grupo de Planejamento de Transportes), ressaltando as ações destinadas a melhorar a fluidez dos comboios ferroviários e caminhões, sobretudo com destino ao Porto de Santos.

Após esta identificação, iniciou-se a elaboração do plano estratégico de transportes, com um horizonte de 20 anos (2000 a 2020). O desenvolvimento das estratégias do PDDT levou em conta o diagnóstico setorial, detectando os “gargalos” do sistema de transporte identificados desde 1998, emergindo uma lista de intervenções nos vários modais:

- Rodoviário: *expansão e ampliação de capacidade de malha; novas ligações planalto / litoral; remoção das restrições em área urbana; expansão da malha vicinal; recuperação da malha existente.*
- Ferroviário: *recuperação ferroviária; trem de carga expresso; Ferroanel completo; intercâmbio entre ferrovias.*
- Hidroviário: *navegação até Artemis; navegação até Itumbiara; navegação no Rio Paranapanema; conexão com a dutovia Anhembi;*
- Aeroviário: *expansão dos aeroportos existentes; integração com rodovias, ferrovias e CLIs;*
- Dutoviário: *dutovia Paulínia - Campo Grande; dutovia Ribeirão Preto – Araçatuba;*

· Cabotagem: Rota Santos - Nordeste/Manaus; rota Santos - Sul Brasil/Mercosul; integração operacional Santos - S. Sebastião.

Além das intervenções listadas, a Secretaria dos Transportes toma como necessária a instalação de uma rede de terminais intermodais, conectando as redes de transporte terrestre, hidroviário e aéreo, localizados estrategicamente no Estado, para efetuar as operações de transferência, estocagem, processamento industrial, serviços e distribuição.

O empreendimento em análise enquadra-se nas categorias "expansão e ampliação de capacidade de malha" e "remoção das restrições em área urbana", possibilitando melhorias do fluxo de carga em Itatiba e região (Jundiaí, Louveira, Bragança, Atibaia, entre outros municípios).

### **- Produção de Transportes em São Paulo**

Segundo informações da agenda do PDDT Vivo, estudos concebidos pelos técnicos da Secretaria dos Transportes avaliam que, no ano de 2000, a produção de transportes em São Paulo foi de 116,2 bilhões de ton\*km, na qual 93,1% desse valor (ou 108 ton\*km) foi atribuído apenas às rodovias.

Observa-se que a quantidade de toneladas de produto multiplicada pela distância por ele percorrida é a medida da produção de transporte, dada por ton\*km ou TKU (unidade utilizada pelo PDDT Vivo).

Além dos dados de produção de transportes em São Paulo para o ano de 2000, o PDDT fez também uma projeção para o horizonte de 20 anos, estimando que, em 2020, a demanda total por transportes alcance os 250 bilhões de ton\*km, com participação das rodovias para 64,5% (164 bilhões de ton\*km, ou seja, 56 bilhões de ton\*km a mais que o valor do ano de 2000).

Diante da possibilidade de crescimento do mercado consumidor interno e externo, o Brasil poderá ampliar ainda mais sua produção nos próximos anos, para isso, governo, empresas e toda a sociedade procuram meios de tornar isso uma verdade.

Entretanto, o desenvolvimento econômico determina alterações regionais quanto à distribuição de riqueza, além de fortes acréscimos sobre sua infraestrutura, especialmente no que se diz respeito ao sistema de transporte de cargas.

Assim, o conhecimento da infraestrutura de transportes e suas demandas é essencial para definição de estratégias de desenvolvimento regional.

Funções econômicas básicas de produção, comercialização e consumo poderão ser prejudicadas ou até mesmo inibidas pela sobrecarga da infraestrutura de transportes. Por deficiências de ferrovias e hidrovias, a locomoção da maior parte da produção nacional depende do transporte rodoviário (COPPEAD/UFRJ 2002). Esse fato poderá dificultar o escoamento da produção brasileira para o mercado externo e trazer problemas ao mercado interno, caso seu desenvolvimento não acompanhe o crescimento da economia.

Em contrapartida, o boletim estatístico da Secretaria de Transportes de São Paulo (São Paulo, 2005) afirmou que metade do fluxo global de cargas e veículos passava por rodovias sob concessão. Esse quantitativo foi reafirmado em 2007, por meio de estudos desenvolvidos pela ARTESP (Ichihara, 2007), que afirmou que as rodovias pedagiadas, grande maioria sob concessão de empresas privadas, são responsáveis pela administração de menos de 20% das rodovias estaduais, por onde passam mais de 50% do fluxo global de cargas e veículos.

Atualmente, concessões rodoviárias compreendem 18 trechos, totalizando 17,7% das rodovias pavimentadas do Estado, mas que correspondem a mais de 65% do tráfego de veículos (VDM). O êxito desse sistema de atuação conjunta é comprovado na prática: as 16 estradas brasileiras consideradas como ótimas, segundo pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), estão no Estado de São Paulo.

### ***- Pesquisa de Origem e Destino (OD) do Transporte Rodoviário e Aéreo do Estado de São Paulo***

A Pesquisa de Origem e Destino (OD) do Transporte Rodoviário e Aéreo do Estado de São Paulo, aplicada pela Secretaria dos Transportes e Agência de Transportes do Estado de São Paulo – ARTESP (2006) faz parte do PDDT, e dá subsídio e continuidade ao processo permanente de planejamento integrado dos transportes.

Os resultados da pesquisa apontaram que o modo rodoviário responde por mais de 90% das demandas de transporte no Estado de São Paulo. Com o intuito de desenvolver uma matriz de transporte menos desequilibrada, a Secretaria de

Transporte reconhece que é necessário conhecer a demanda primária de deslocamento, e projetar essa variável no futuro.

- Modal Rodoviário:

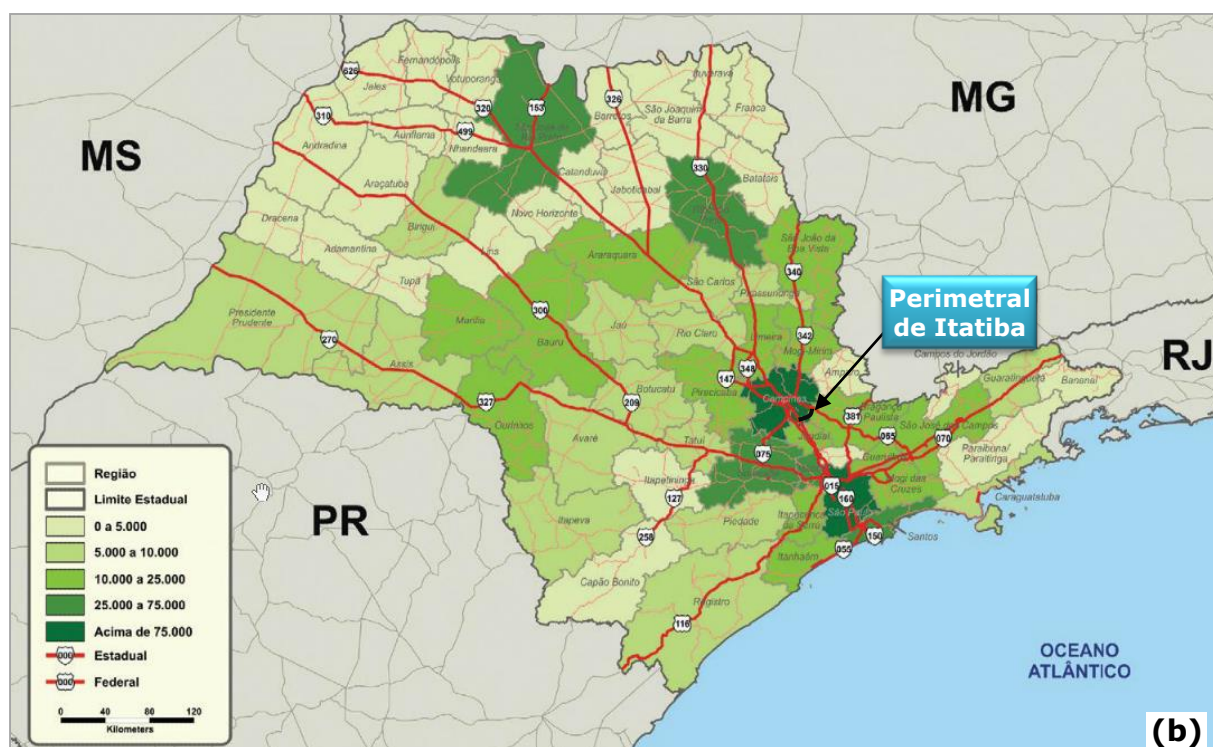
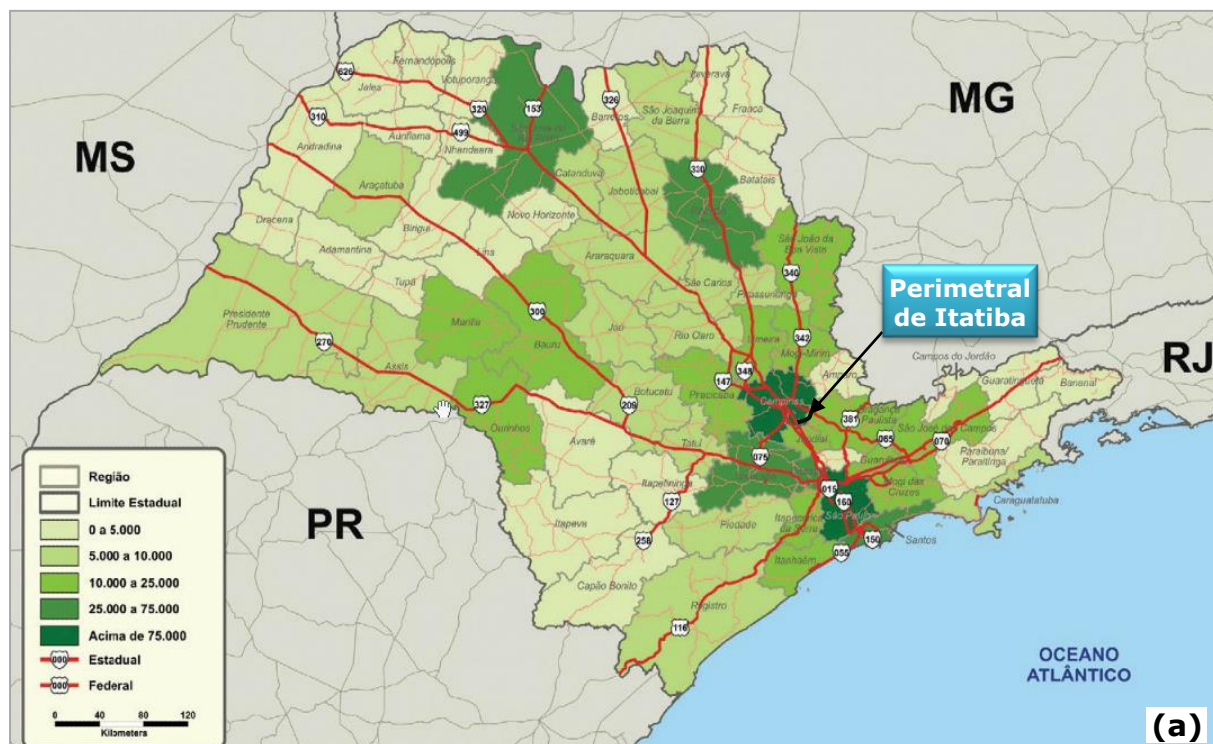
Nos principais resultados, destacam-se:

- *As viagens internas, aquelas que têm origem e destino no Estado de São Paulo, correspondem a 88% do total;*
- *As viagens externas, aquelas com uma ponta (origem ou destino) fora do Estado de São Paulo, somam 11% do total;*
- *As viagens de passagem, com origem e destino fora dos limites do Estado de São Paulo, representam apenas 1%*
- *O percentual de caminhões no total de viagens externas e de passagem é três vezes maior que o percentual equivalente de automóveis;*
- *Há uma elevada participação de veículos vazios no total de viagens de caminhões, que atinge 76% do total observado;*
- *Foi observada marcante presença de caminhões no tráfego: existe 1 caminhão em circulação para cada 2,7 automóveis.*

A pesquisa OD também abordou informações sobre os volumes de geração e atração de viagens. Os resultados apontaram que as regiões de maiores volumes coincidem com os polos mais dinâmicos da economia paulista.

A **Figura 4.2.3-1** a seguir demonstra essa proporção, em relação aos volumes totais de viagens produzidas e atraídas no Estado de São Paulo. Pode-se observar que a região do empreendimento, principalmente o município de Campinas, apresenta taxas elevadas de volumes atraídos e produzidos, demonstrando a importância da malha viária da região, bem como a necessidade de ampliação de forma a integrar os diferentes modais, melhorando a eficiência do transporte estadual.





**Figura 4.2.3-1:** Volumes totais de viagens produzidas (a) e atraídas (b) no Estado de São Paulo.

*Extraído da Pesquisa de Origem e Destino do Transporte Rodoviário e Aéreo do Estado de São Paulo (2006).*

Observa-se que a Região de Campinas é a única que aparece com a mesma classificação do município de São Paulo (acima de 75 mil viagens).

#### **4.2.4. Programa Concessão Rodoviária**

O Programa de Concessões Rodoviárias do Estado de São Paulo foi instituído em março de 1998. As concessões tinham como finalidade suprir as necessidades de investimentos na infraestrutura de transportes, fundamentais ao desenvolvimento do Estado, bem como ao conforto e à segurança dos usuários.

Na primeira Etapa do Programa, em maio de 1998, os lotes rodoviários foram concedidos a 12 empresas privadas, mediante processo licitatório preconizado por um conjunto de normas e princípios, integrado por leis federais e estaduais, atos e contrato. Esses lotes totalizaram 3,6 mil quilômetros de rodovias estaduais, envolvendo 170 municípios e uma população de aproximadamente 20 milhões de pessoas.

Após o pleno funcionamento e sucesso das primeiras concessões, em 2008 foi lançada a segunda Etapa do Programa, com a concessão de mais 06 lotes rodoviários, totalizando mais 1,7 mil quilômetros de rodovias estaduais, que abrangem 101 municípios com cerca de 21 milhões de habitantes.

A infraestrutura rodoviária da Região de Campinas foi beneficiada já na primeira Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias do Governo do Estado. O Sistema Anhanguera-Bandeirantes recebeu neste período investimentos para realização de obras de melhoria e ampliação. Ao longo de sua malha foram construídos dispositivos de acesso/retorno, passarelas, pontes, viadutos, novas pistas, faixas adicionais, além de dezenas de quilômetros de vias marginais.

A segunda Etapa do Programa de Concessões Rodoviárias teve início em 2008, com as publicações dos editais de concessão do Trecho Oeste do Rodoanel Mário Covas, Corredores D. Pedro I, Raposo Tavares, Rondon Oeste, Rondon Leste e Ayrton Senna/Carvalho Pinto.

Assim, a retomada do Programa de Concessões Rodoviárias voltou a trazer benefícios à região de Campinas, com a criação dos corredores D. Pedro I e Marechal Rondon Leste.

Concessionária ROTA DAS BANDEIRAS:

Em decorrência dessa segunda Etapa do processo de desestatização da malha rodoviária estadual, a Concessionária ROTA DAS BANDEIRAS tornou-se responsável pela administração do Corredor Dom Pedro I, desde o início de abril de 2009, conforme Edital de Concessão nº 002/ARTESP/2009 (**Anexo III**).

Segundo o Artigo 1º do Decreto de Concessão, a malha rodoviária estadual definida por Corredor Dom Pedro I, totaliza 297 quilômetros, abrangendo os seguintes trechos:

*I - SP-065 - Rodovia D. Pedro I: início do trecho no km 0+000, entroncamento com a SP-070, Jacareí; final do trecho no km 145+500, no entroncamento com a SP-330, km 103+670, Campinas;*

*II - SPI-084/066 – interligação SP-065 com a SP-066 – início do trecho no km 0+000, no entroncamento da SP-066, Km 84+000; final do trecho no km 1+400, no entroncamento com a SP-070, km 73+000, Jacareí;*

*III - SP-332: início do trecho no km 110+280, Campinas; final do trecho no km 187+310, em Conchal /Mogi Guaçu;*

*IV - SP-360: início do trecho no km 61+900, no entroncamento com a SP-330, km 61+510, Jundiaí; final do trecho no km 81+220, no entroncamento com a SP-063, km 15+700, Itatiba;*

*V - SP-063: início do trecho no km 0+000, Louveira; final do trecho no km 15+700, no entroncamento com a SP-360, km 81+220, Itatiba;*

*VI - SP-083: início do trecho no km 0+000, no entroncamento com a SP-065, km 127+800, Campinas; final do trecho no km 12+300, no entroncamento com a SP-330, km 86+100, Valinhos;*

*VII - Acessos que partem das rodovias citadas nos incisos I, II, III, IV, V e VI deste artigo, totalizando 7,25 km, correspondentes a SPA-122/065 - acesso Valinhos; SPA-067/360 - acesso Jundiaí e SPA 114/332 – acesso Campinas (Barão Geraldo);*

*VIII - Trechos rodoviários que serão construídos, totalizando 18,100 km: Prolongamentos da Rodovia SP 083 – Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (Anel Sul de Campinas) – ligação entre SP-330 e SP-348 e ligação entre SP-348 e SP-324; **E VIA PERIMETRAL DE ITATIBA – CONTORNO RODOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE ITATIBA, INÍCIO NA INTERSECÇÃO DA SP-063 COM A SP-360 ATÉ AS PROXIMIDADES DA SP-065, KM 101+900;***

*IX - Segmentos transversais, trevos, obras de arte e instalações complementares do tipo urbano ou rodoviário da Rodovia SP-065 e do Anel de Contorno de Campinas que foram outorgados à DERSA pelo Decreto nº 28.206, de 9 de fevereiro de 1988 e durante seu período de concessão. Os principais segmentos transversais mencionados totalizam 11,300 km e estão localizados: no km 65 (intersecção com a SP-036); km 72,500 (intersecção com a SP-008); km 79 (intersecção com a Estrada dos Pires); km 87 (intersecção com a SP-354); km 102 (intersecção com a SP-063 e marginal); km 129 (intersecção com a Av. Mackenzie); e em trechos correspondentes às variantes da SP-065 (antigo traçado) localizados entre os km 5 (correspondente indireto do antigo km 0) e km 8 (antigo km 3) e entre os km 10 e km 15.*

#### **4.2.5. Outras Obras de Melhoria na Região de Inserção do Empreendimento**

Atualmente, as rodovias do Corredor Dom Pedro I, sob concessão da Rota das Bandeiras, são quase que totalmente interligadas, permitindo o aproveitamento de sinergias operacionais, sendo que a interligação completa deverá ser alcançada nos próximos anos com a conclusão das obras da Via Perimetral de Itatiba.

Essa malha viária constitui a principal rede de comunicação de dois importantes polos geradores de tráfego – a Região Metropolitana de Campinas e o Vale do Paraíba.

Na área de inserção do empreendimento, destacam-se 3 rodovias componentes do Corredor Dom Pedro, e portanto, administradas pela Rota das Bandeiras: SP-065, SP-360 e SP-063.

A Rodovia Dom Pedro I (SP-065) é o principal corredor rodoviário, que interliga dois grandes polos econômicos do Estado de São Paulo: Campinas e Jacareí/São José dos Campos. Do ponto de vista logístico, esta via faz parte do Macroanel Rodoviário, permitindo a circulação de caminhões tangencialmente à Região Metropolitana de São Paulo (RMSP), sem a necessidade de utilizar sua malha urbana para a transposição na direção sudeste/sul e vice-versa.

A Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra (SP-360), juntamente com a Rodovia Romildo Prado (SP-063), tem uma importante função no escoamento do tráfego entre outros dois importantes eixos rodoviários: o sistema Integrado Anhanguera/Bandeirantes e a rodovia Dom Pedro I. Assim os dois eixos ficarão



fortalecidos com a melhoria do padrão rodoviário e integração física e operacional, após a conclusão da Perimetral de Itatiba.

➤ MELHORIAS NA RODOVIA DOM PEDRO I (SP-065)

De acordo com dados da Secretaria de Logística e Transportes, o Volume Diário Médio de Tráfego (VDM) do ano de 2013 na praça de pedágio localizada em Itatiba (altura do km 110 da Rodovia SP-065), foi de aproximadamente 32,6mil, somando o quantitativo de veículos leves e comerciais, em ambos os sentidos da via.

Desde sua concepção, a Dom Pedro I já apresenta pista dupla, com duas faixas por sentido, sendo que o trecho a partir do km 127+730 – trecho que intercepta o núcleo urbano de Campinas – apresenta três faixas por sentido.

Enquanto melhoria, a Concessionária na fase de implantação de vias marginais no segmento do km 129+200 ao 145+500, com o intuito de separar o fluxo urbano/curtas distâncias, do fluxo rodoviário/longas distâncias. As obras estão sob licenciamento na CETESB/IE (Processos 172/2010 e 116/2014).

➤ MELHORIAS NA RODOVIA CONSTÂNCIO CINTRA (SP-360)

A duplicação da SP-360 entre o km 67, no Trevo do Caxambu em Jundiá, e o km 83+350, no Trevo de Louveira em Itatiba, atendeu a uma demanda de mais de 30 anos da comunidade local.

Cerca de 16km de pistas foram duplicadas e cinco dispositivos de retorno foram totalmente reformulados (nos km 67, 70, 74+900, 78+500 e 81+200). Do km 77+400 ao km 81 foram feitas pistas marginais, além da duplicação da pista principal. Além disso, duas passarelas, uma no km 67+200 e outra no km 72+050, foram demolidas e totalmente remodeladas, seguindo todas as normas de acessibilidade.

O empreendimento encontra-se sob licenciamento na CETESB/IE, no âmbito do processo nº 126/2010. Sendo que as obras encontram-se em etapa final de execução.



➤ MELHORIAS NA RODOVIA ROMILDO PRADO (SP-063)

Ao longo do traçado da SP-063, que se inicia no km 0, junto a interligação com a Rodovia Anhanguera, e vai até o km 15, na interligação com a Rodovia Constâncio Cintra, também estão previstas obras de melhoria, sob responsabilidade da Concessionária Rota das Bandeiras.

Até o momento, está em andamento a duplicação do segmento do km 0 ao 2 – licenciamento na CETESB/IE no âmbito do processo nº 195/2013. Entretanto, até o final da concessão, estão previstas outras obras de melhoria, conforme relacionado abaixo:

|        |   |
|--------|---|
| SP-063 | Faixas Adicionais e Acostamentos (Abadia) -> km: 2,100 ao 3,500                     |
| SP-063 | Faixas Adicionais e Acostamentos (prox. Entrocamento SP360) -> km: 15,000 ao 15,700 |
| SP-063 | Faixas Adicionais e Acostamentos (Residencial Paradiso) -> km: 8,100 ao 9,000       |
| SP-063 | Faixas Adicionais e Acostamentos (Residencial Paradiso) -> km: 9,400 ao 10,300      |
| SP-063 | Marginais - (Fazenda Pacatei) -> km: 11,200 ao 13,500                               |
| SP-063 | Marginais - Louveira-Itatiba (Engenho Seco/Arataba ) -> km: 6,400 ao 7,400          |
| SP-063 | Retificação do traçado -(curva da Abadia) -> km: 4,100 ao 4,500                     |
| SP-063 | Retificação do traçado -(curva da Abadia) -> km: 4,700 ao 5,250                     |
| SP-063 | Trevos em nível (Cerâmica/DAEE) -> km: 2,500  |
| SP-063 | Trevos em nível - duplo alongado -> km: 13,500                                      |
| SP-063 | Trevos em nível -> km: 12,500   |
| SP-063 | Trevos em desnível- Bairro Arataba - Monte Rei -> km: 7,400                         |

➤ MELHORIAS NA RODOVIA LUCIANO CNSOLINE (SP-063)

Uma vez que o município de Itatiba é recortado por segmento de Rodovia SP-063, administrada pelo DER, a municipalidade pleiteia junto ao Governado do Estado a duplicação entre os km 18 e 26, não contemplado no projeto de ampliação já anunciado para o segmento entre Itatiba e Bragança.

Para o município de Itatiba é muito importante a duplicação entre os quilômetros 18 e 26, quem vem aumentando aumento de fluxo nos últimos anos.

Como principal justificativa para a duplicação e melhoria do trecho urbano da SP-063, que vai da Feimoc - Feira Industrial do Móvel Colonial até próximo ao trevo de acesso à Rodovia Dom Pedro, o município apresentou o expressivo índice de acidentes fornecido pelo DER - Departamento de Estradas de Rodagem. De acordo com o levantamento, no ano de 2013, 76 acidentes ocorreram no referido trecho, por falta de duplicação, sinalização e acessos adequados.

A duplicação pleiteada justifica-se também diante do expressivo número de indústrias que estão se instalando em Itatiba, cujo escoamento de produtos depende da qualidade das vias do município; além do impacto urbano dos novos loteamentos e demais empreendimentos.

Uma das melhorias mais importante apresentadas na proposta do município é a construção de três viadutos ao longo da via. O maior deles seria instalado na Avenida Marechal Castelo Branco, partindo próximo da Feimoc e se elevando sobre a Rotatória do Extra até o acesso da Rua Luiz Scavone e Avenida 29 de Abril. O objetivo é dar prioridade ao fluxo que vem da Avenida Luciano Consoline com destino à Avenida Marechal Castelo Branco. O segundo viaduto substituiria a passarela próxima ao Centro Administrativo 'Prefeito Ettore Consoline', que liga o Jardim Ester ao Jardim São Luiz; e o terceiro cruzaria a Rodovia ligando o Loteamento Parque da Colina I ao Jardim Galetto.

O projeto também visa à adequação, substituindo faixa de acostamento por faixa de rolamento e instalação de dispositivo para pedestres, da ponte do Ribeirão Jacaré, do viaduto do Beija Flor e do viaduto na entrada do Parque San Francisco, este último com acréscimo de melhoria nas alças de acesso, implantação de marginal e interligação com sistema viário existente no local, projetado de forma a dar maior fluidez ao trânsito, minimizando pontos críticos.

O sétimo ponto apontado na proposta municipal é criar um retorno em nível deslocado do ponto de acesso, de forma mais segura que a atual, permitindo acesso do NR 'Pedro Fumache' à Rua Santo Antônio através da via que há no lado oposto da Rodovia. Outro retorno é previsto para implantação dando acesso à empresa Endress+Hauser e ao Loteamento Faccina. Por último, o projeto pede a instalação de barreira física entre as pistas da SP-063 com sentidos opostos.

➤ MELHORIAS NA RODOVIA ALKINDER MONTEITO JUNQUEIRA (SP-063)

O Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de São Paulo-DER já iniciou o processo de licenciamento ambiental das obras de duplicação da Rodovia Alkindar Monteiro Junqueira, trecho de 36 km entre o km 18,6 até o 54, que liga Bragança Paulista a Itatiba.

➤ MELHORIAS NA RODOVIA JOSÉ ROBERTO MAGALHÃES TEIXEIRA (SP-083)

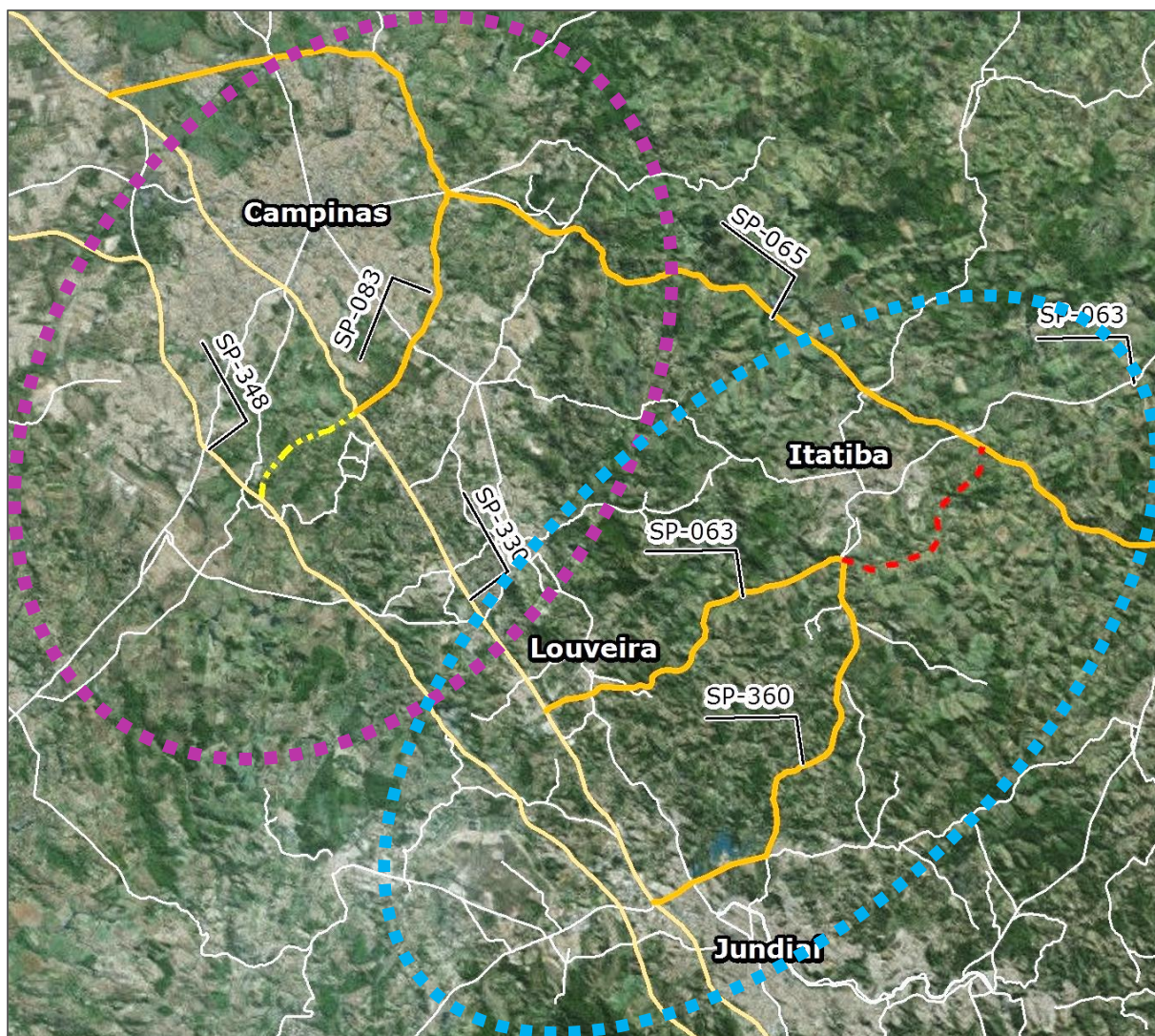
Assim como as Rodovias Engenheiro Constâncio Cintra (SP-360) e Romildo Prado (SP-063) promovem a integração do Sistema Anhanguera/Bandeirantes com a Rodovia Dom Pedro I (SP-065) na altura do município de Atibaia (favorecendo os fluxos provenientes de Jundiaí e região), a Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083) executará a mesma função no município de Campinas, favorecendo inclusive o acesso ao Aeroporto de Viracopos.

Implantada originalmente pela DERSA, a SP-083 encontra-se em operação no segmento entre a Dom Pedro e a Anhanguera.

Entretanto, desde a assinatura do contrato de concessão, a Rota da Bandeiras tornou-se pelo seu prolongamento.

Atualmente, encontra-se em implantação as obras no segmento entre a Anhanguera (SP-330) e a Bandeirantes (SP-348) (sob licenciamento na CETESB no âmbito do Processo nº 100/2012).





**Figura 4.2.5-1:** Localização da Perimetral de Itatiba (linha tracejada vermelha) e o Prolongamento da SP-083 (linha tracejada amarela).

#### 4.3. PLANOS E PROGRAMAS GOVERNAMENTAIS NO ÂMBITO MUNICIPAL

##### 4.3.1. Compatibilidade com os Planos Diretores

As obras de implantação da Perimetral de Itatiba acarretarão em interferências apenas no município de Itatiba.

Por meio da Lei nº 4.325 de 20 de janeiro de 2011, Itatiba publicou seu Plano Diretor, que *integra o processo de planejamento permanente do Município, e é o instrumento básico, abrangente e estratégico da política de desenvolvimento do Município, compondo um conjunto de objetivos e diretrizes capazes de orientar a*

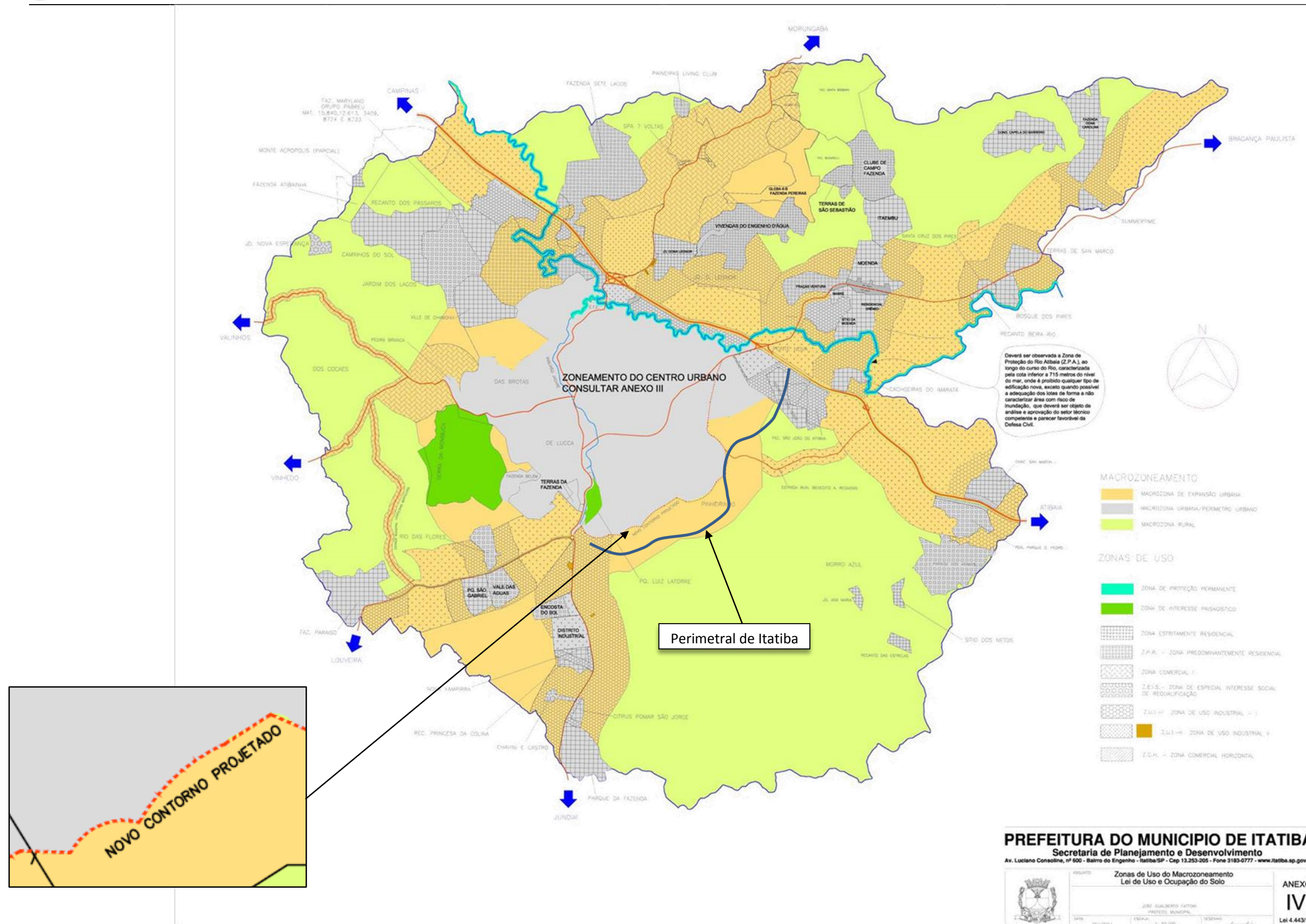
*ação governamental e privada na gestão da cidade.* Esse documento pode ser obtido no site oficial da Prefeitura.

O Plano Diretor prevê a implantação da obra em epígrafe, contornando o perímetro urbano da cidade nas proximidades do Residencial Santa Rosa e do Condomínio Residencial Itatiba Country Clube, chegando a Rodovia Luciano Consoline (SP-063) pela Zona Leste, nas proximidades do Bairro Jardim Monte Verde.

A implantação do empreendimento também concorda com a previsão da política municipal de industrialização (prevista na Seção II do Plano Diretor), uma vez que o Plano Diretor prevê no Art. 10 da Seção II, a instalação de indústrias preferencialmente ao longo da Rodovia Dom Pedro I, e/ou próximas às áreas com oferta de mão de obra, de modo a se evitar a dispersão urbana.

A proposta de traçado concorda com a chegada na Rodovia Dom Pedro I (SP-065), nas proximidades do Bairro Recreio Costa Verde, conforme pode ser observado na **Figura 4.3.1-1**, onde também foi traçado o futuro segmento da Perimetral.





**Figura 4.3.1-1:** Delimitação das Macrozonas e Zonas de Uso definidas no Plano Diretor do Município de Itatiba. A **linha em destaque** representa o local de inserção do empreendimento.

Conforme definido no Plano Diretor (Artigo 69), o município foi classificado nas seguintes áreas:

- Macrozona Urbana: efetivamente ocupada ou já comprometida com a ocupação pela existência de parcelamentos urbanos implantados ou em execução, sendo a porção que concentra maior infra-estrutura no Município, delimitada administrativamente;
- Macrozona Rural: se opõe à Macrozona Urbana, onde a organização do espaço caracteriza o imóvel rural, o qual se destina à exploração agrícola, pecuária ou agroindustrial, não podendo existir o parcelamento do solo para fins urbanos, e
- Macrozona de Expansão Urbana: destinada à futura ocupação com atividades urbanas.

Constatou-se que o empreendimento intercepta todas as Macrozonas do município, mas segue seu traçado principalmente pela Macrozona de Expansão Urbana.

Dentro das subdivisões do zoneamento urbano, o empreendimento atravessa a Zona urbana, Zona estritamente Residencial e a Zona de Uso Industrial.

Cumprir destacar que o Plano Diretor Municipal não oferece implicações legais restritivas à implantação de rodovias, independente da macrozona em que o empreendimento esteja situado.

De qualquer forma, o empreendimento está em acordo com as diretrizes municipais, conforme certidões municipais emitidas por ocasião do licenciamento ambiental, demonstradas a seguir.



## Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento

Concessionária Rota das Bandeiras  
PROTOCOLO DE RECEBIMENTO  
Data 22/01/15 Hora 9:10

### **CERTIDÃO DE USO DO SOLO SHL- 009/15**

**AMARILDO NUNES DA SILVA**, Chefe da Seção de Habitação e Licenciamento, da Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento da Prefeitura do Município de Itatiba, Estado de São Paulo, no uso das atribuições de seu cargo,

**C E R T I F I C A** para os devidos fins, a pedido de Concessionária Rota das Bandeiras S/A, através do processo administrativo 2014/012116, que esta municipalidade nada tem a opor quanto a implantação do contorno de Itatiba (Perimetral Itatiba), com cerca de 9,75 quilômetros de extensão, interligando a Rodovia Romildo Prado e Rodovia Engenheiro Constâncio Cintra (SP 360), com a Rodovia Dom Pedro I (SP 065), estando tal ligação prevista, em parte, no Sistema Viário do município (Lei 3.614/03), sendo obra de relevante interesse público e estando em conformidade com a legislação aplicável de uso e ocupação do solo, Lei 4.443/12 alterada pela Lei 4.649/14, devendo para sua implantação, estar de acordo com as legislações estaduais e federais e todas as normas técnicas pertinentes e devidamente licenciadas no órgão ambiental responsável.

O referido é verdade e dá fé.  
Itatiba, 12 de janeiro de 2015



**AMARILDO NUNES DA SILVA**  
Chefe da Seção de Habitação e Licenciamento



**Prefeitura do Município de Itatiba – Departamento de Planejamento Urbano**  
Avenida Luciano Consoline, nº 600 – Bairro do Engenho – Itatiba/SP – Cep 13253-205  
Fone: (11) 3183-0630 – ramal 633 – [www.itatiba.sp.gov.br](http://www.itatiba.sp.gov.br)

**Secretaria Municipal de  
Meio Ambiente e Agricultura**



**MANIFESTAÇÃO AMBIENTAL**

**PROCESSO Nº:-** 201412116.

**INTERESSADO:-** Concessionária Rota das Bandeiras

**LOCAL:** Interligação entre Rodovia Romildo Prado e a Rodovia Engenheiro Constancio Cintra (SP-063), com a Rodovia Dom Pedro I (SP-065).

**ASSUNTO:** Manifestação Ambiental de acordo com Resoluções CONAMA nº 237/97 e SMA nº22/09.

O interessado solicitou a manifestação do órgão ambiental Municipal visando à instrução de processo de licenciamento ambiental de acordo com parâmetros estabelecidos na Resolução CONAMA n.º 237/97 e Resolução SMA n.º 22/09.

De acordo com as informações apresentadas pelo interessado:

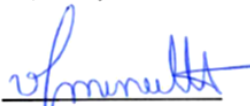
- Serão realizadas obras para implantação do Contorno de Itatiba (Perimetral de Itatiba), com cerca de 9,750 Km de extensão, que fará a interligação entre a Rodovia Romildo Prado e a Rodovia Engenheiro Constancio Cintra (SP-360) com a Rodovia Dom Pedro I (SP-065).
- Segundo Certidão de Uso do solo SHL-009/15, a referida implantação está prevista, em parte, no Sistema Viário do Município (Lei 3.614/03), sendo obra de relevante interesse social e estando em conformidade com a legislação aplicável de uso e ocupação do solo – Lei 4.443/12, alterada pela Lei 4.649/14.

O licenciamento ambiental deverá ser feito junto a CETESB, o exame técnico relativo ao impacto ambiental também deverá ser analisado por este órgão através de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA), já que a Municipalidade não possui atribuição para tal.

Diante das informações apresentadas, esta Seção de Análise e Licenciamento Ambiental não faz objeções quanto à implantação do contorno de Itatiba (Perimetral), desde que esteja de acordo com as legislações Estadual e Federal, normas técnicas pertinentes e devidamente licenciadas no órgão ambiental competente.

Atenciosamente,

Itatiba, 20 de Janeiro de 2015.



**VIRGINIA FRANCHI MINUTTI  
ENGENHEIRA AMBIENTAL**

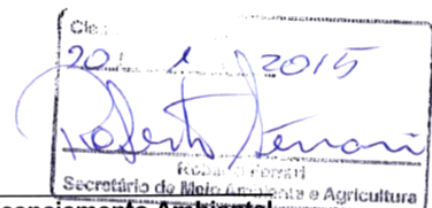
**Chefe da Seção de Análise e Licenciamento Ambiental**  
CREA n.º 5063754663



**Prefeitura do Município de Itatiba – Departamento de Licenciamento Ambiental**

Av. Luciano Consoline, nº 600 – Jardim de Lucca – Itatiba/SP – Cep 13.253-205

Telefone 3183-0750 – [www.itatiba.sp.gov.br](http://www.itatiba.sp.gov.br)



#### **4.4. PLANO DE BACIAS HIDROGRÁFICAS DOS RIOS PIRACICABA, CAPIVARI E JUNDIAÍ**

Em 1991 foi sancionada a Lei Estadual nº 7.663, que instituiu a Política Nacional de Recursos Hídricos. Na ocasião, foram criados dois órgãos colegiados:

*I - Conselho Estadual de Recursos Hídricos - CRH, de nível central;*

*II - Comitês de Bacias Hidrográficas, com atuação em unidades hidrográficas estabelecidas pelo Plano Estadual de Recursos Hídricos.*

A área de estudo está inserida na área de atuação do Comitê de Bacias Hidrográfica dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí (PCJ), já criado nas disposições transitórias da Lei Estadual nº 7.663. Mas a sua efetiva instalação somente ocorreu em 18 de novembro de 1993, tendo sido o primeiro Comitê de Bacia do Estado de São Paulo. A Unidade de Gerenciamento de Recursos Hídricos definida para atuação do Comitê de Bacias Hidrográfica dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiaí (PCJ) ficou denominada de UGRHI-05/PCJ.

Desde 1993, o Comitê vem sendo responsável pela elaboração e publicação de Relatórios de Situação da Bacia Hidrográfica do PCJ. O mais histórico da série, denominado Relatório 'Zero', foi publicado em 1999, com a caracterização geral da UGRHI, do meio físico e do desenvolvimento socioeconômico. No documento já foram abordados os aspectos geográficos, geológicos, geomorfológicos, pedológicos, climáticos, uso e ocupação do solo, além dos aspectos demográficos, sanitários, econômicos e financeiros, que apresentavam relevância na história da ocupação e desenvolvimento da região.

Em 2011 foi publicado o Relatório de Situação com os dados de 2010 (mais recente da série histórica). As principais conclusões do estudo mostram que as Bacias do PCJ encontram-se em situação crítica, tanto em relação ao comprometimento de sua oferta hídrica, quanto em razão da severidade do estado de poluição de suas águas.

Vale observar ainda, a aprovação do Plano das Bacias PCJ 2010 a 2020, ocorrida no final de 2010, com propostas de atualização de enquadramento dos corpos d'água e de Programa para Efetivação do Enquadramento dos corpos d'água até o ano de 2035.



Este documento cuida dos recursos hídricos, cuja disponibilidade é indispensável ao desenvolvimento da região. Ele lida com: a proteção ambiental; os impactos do uso e da ocupação do solo sobre a qualidade da água; a oferta de infraestrutura sanitária urbana; o controle da poluição; a gestão das demandas do uso da água – presentes e futuras; as disputas em torno da utilização das vazões disponíveis; a neutralização dos efeitos negativos dos ciclos de escassez; os estudos de alternativas para a ampliação das ofertas de água; a efetivação dos investimentos necessários.

Há um capítulo de Identificação das Áreas Críticas – quantidade e qualidade, que mostra onde a situação hídrica merece maiores atenções, indicando, caso não sejam realizados os investimentos necessários, os déficits hídricos.

O empreendimento em análise não está inserido em trecho de área crítica com relação à quantidade. Mas conforme observado na **Figura 4.4-1**, a qualidade da água na região é crítica.



Extraído do Plano das Bacias PCJ 2010 a 2020 (2010)

■ Áreas críticas com relação à qualidade da água

**Figura 4.3.1-1:** Identificação de áreas críticas em relação à qualidade (2008) (extraído do Plano das Bacias PCJ 2010 a 2020).

O Plano dimensiona os recursos a serem aplicados no período até 2014 e entre 2014 e 2020. Esses valores permitem aferir a magnitude de ações relevantes e fortemente absorvedoras de recursos, como a ampliação dos sistemas públicos de esgotamento sanitário e o controle de perdas nos sistemas de abastecimento e apresenta o orçamento completo do Plano das Bacias PCJ.

#### **4.5. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

De acordo com os projetos governamentais identificados neste capítulo, pode-se observar que existem inúmeros esforços de várias instâncias de governo voltados para o desenvolvimento do Estado através de investimentos no setor rodoviário.

Tendo em vista as características desse novo segmento rodoviário, entre o cruzamento das rodovias Romildo Prado (SP-063) e Engº Constâncio Cintra (SP-360), bem como o conteúdo dos planos e programas existentes na área de estudo, pode-se concluir que não existem pontos conflitantes que, porventura, possam vir a interferir ou impedir a coexistência das atividades propostas.

Pode-se concluir que o empreendimento ora em análise virá a ser favorável ao município de Itatiba e Região, uma vez que irá beneficiar o transporte regional que busca o acesso principalmente ao Sistema Anhanguera/Bandeirantes e a Rodovia Dom Pedro I, promovendo o contorno de seu núcleo urbano.

O empreendimento proposto é adequado e corresponde com os objetivos definidos nas diretrizes apresentadas no Plano Diretor do município de Itatiba.