

## **4. 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 à 2ª Etapa do Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães (SP-083), situado no município de Campinas.

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, plano que nunca foi colocado em prática.

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.

Somente a partir da década de 1950 que 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 uma grande 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, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação. É composto pelo Sistema Federal de Viação e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

No entanto, a manutenção da qualidade da circulação de pessoas e produtos vem enfrentando desafios cada vez maiores, sobretudo pela necessidade da definição da 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 infra-estrutura 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.

Em 2012 Aeroporto Internacional de Viracopos foi concessionado<sup>1</sup> e está recebendo grandes investimentos do PAC. Sua capacidade irá aumentar dos atuais 6,8 milhões de passageiros anuais para 14 milhões já em 2014, e previsão de 80 milhões de passageiros no ano de 2038.

Além do aeroporto, alguns bairros em sua volta também receberam capital do PAC, investido em infraestrutura como asfalto e saneamento básico, pois esses bairros começaram de maneira desordenada por ocupação irregular.

#### **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, conseqüentemente, 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

---

<sup>1</sup> A concessão de Viracopos ficou com o consórcio Aeroportos Brasil (45% pela Triunfo Participações e Investimentos, 45% da UTC Participações e 10% da EgisAirportOperation, da França), que ofereceu R\$ 3,821 bilhões. A companhia privada dirigirá o local pelos próximos 30 anos, com prorrogação permitida de cinco anos.

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.

#### **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 participa do Programa de *Ampliação, Recuperação e Modernização da Malha Rodoviária* (nº 1606 do PPA 2012-2015).

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

A Macrometrópole Paulista concentra municípios situados em um raio aproximado de 200 km a partir do Município de 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 Macrometrópole, o Governo do Estado de São Paulo criou a Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano, que elegeu a Macrometrópole 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 integra o Anel Viário de Campinas, e possibilita novas vias de acesso ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

#### **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.

A concepção dos Centros Logísticos Integrados (CLIs) vem ao encontro destas estratégias, pois além de possibilitarem transferências intermodais de cargas, os CLIs oferecerão uma gama de serviços aduaneiros e de apoio às empresas (essencialmente grandes corporações e operadores logísticos).

Campinas é uma cidade potencial para implantação de uma CLI uma vez que representa um local estratégico quanto ao entroncamento aero-rod-ferroviários, essenciais para a operacionalização dos CLIs.

O empreendimento em análise enquadra-se na categoria destacada “expansão e ampliação de capacidade de malha”, possibilitando melhorias do fluxo de carga na região de Campinas e do Aeroporto Internacional de Campinas, área potencial para a instalação de um futuro Centro Logístico Integrado (CLI).

### **- 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.

### **- 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 dão 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.

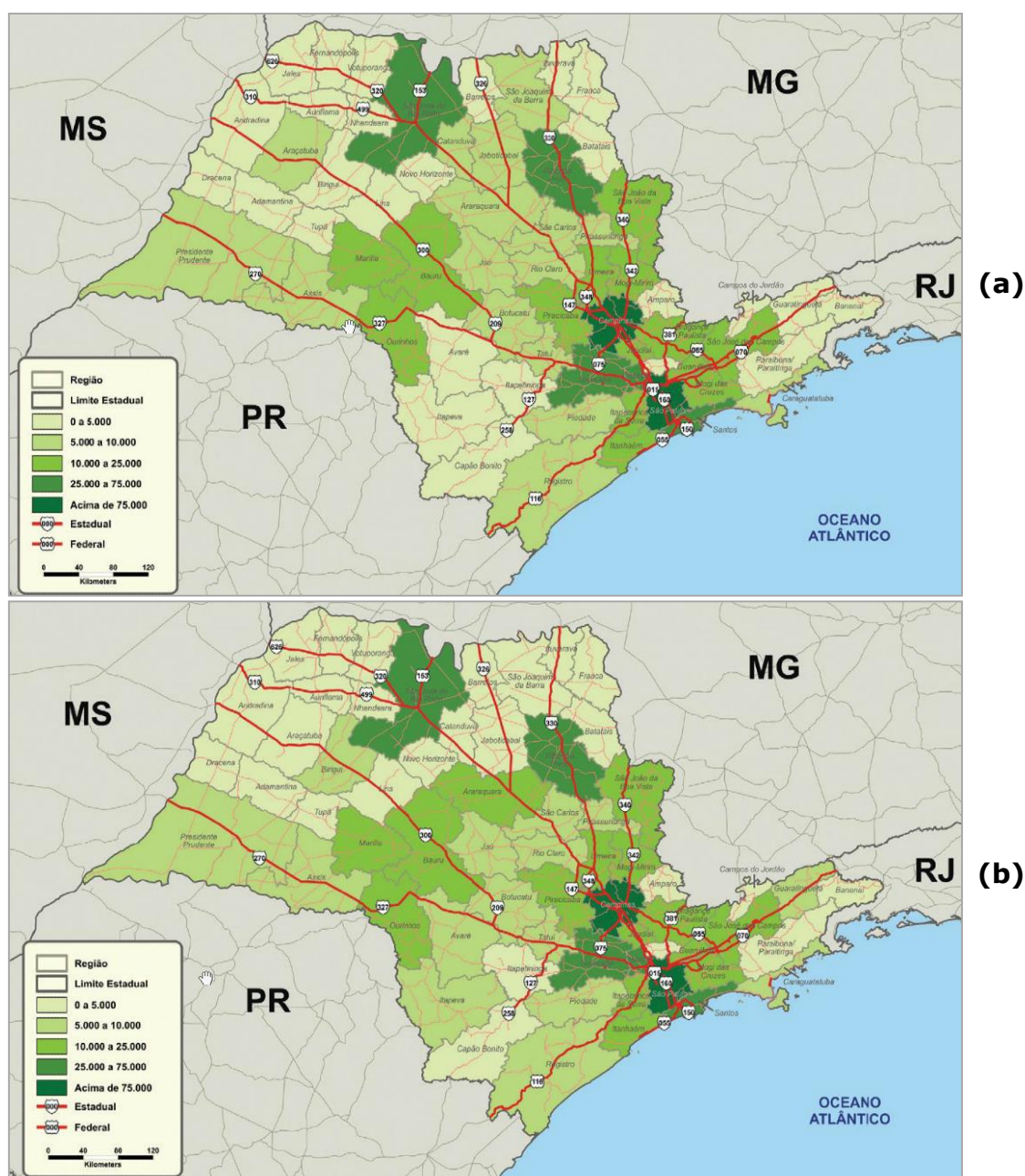
#### **- Modal Rodoviário:**

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



**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*).



- Modal Aeroviário:

A pesquisa OD também contemplou a caracterização do transporte aeroviário do Estado de São Paulo, representado por 12 aeroportos, distribuídos conforme **Figura 4.2.3-2**.



**Figura 4.2.3-2:** Localização dos aeroportos e principais rodovias do Estado de São Paulo (Extraído da Pesquisa de Origem e Destino do Transporte Rodoviário e Aéreo do Estado de São Paulo/2006).

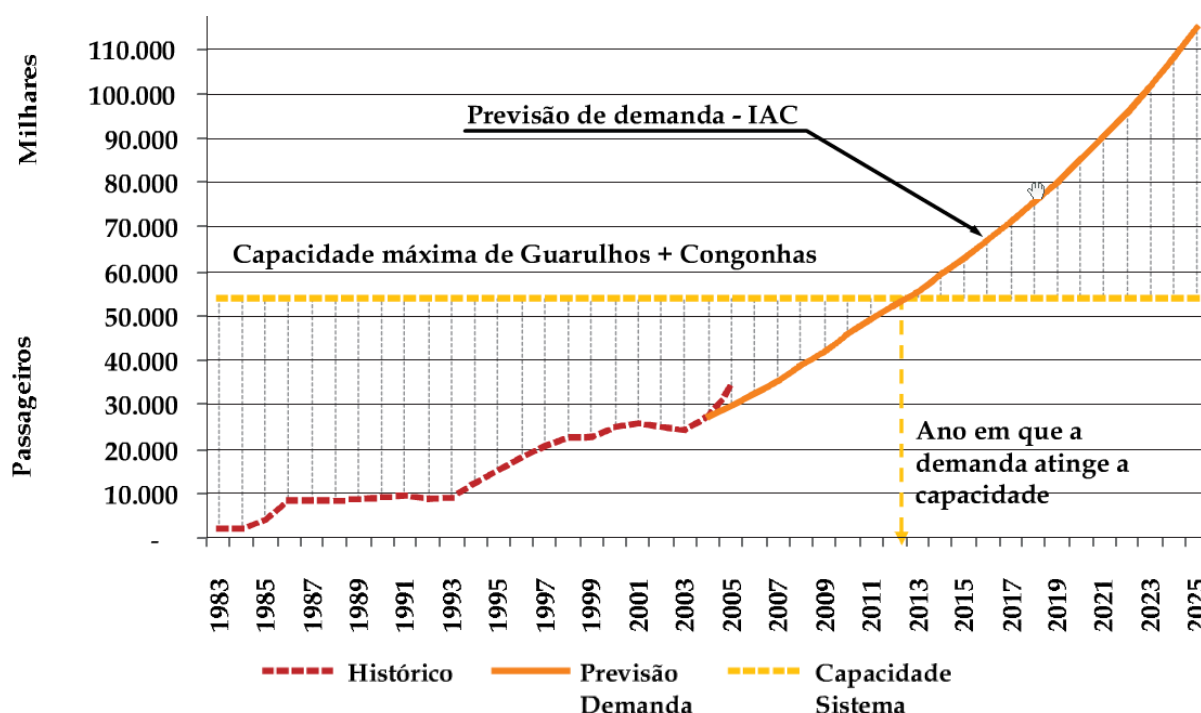
Aeroporto Internacional de Viracopos:

Está em atividade desde a década de 30, e hoje já é considerado um dos aeroportos mais importantes do Brasil, entre outros fatores devido a sua localização privilegiada, na Região Metropolitana de Campinas, onde se concentra um importante polo industrial para o Estado de São Paulo além de apresentar índices de crescimento econômico representativos.

Contribui para o desenvolvimento da Região, pois faz parte da estratégia de logística de empresas que dependem da agilidade do transporte aéreo para a importação de insumos e componentes a serem utilizados em suas linhas de produção, bem como para a exportação de seus produtos acabados para clientes localizados em diferentes partes do mundo.

É um dos principais dinamizadores da economia da Região Metropolitana de Campinas, estimulando o movimento econômico regional através de diferentes processos e gerando uma forte demanda de empregos diretos, indiretos e induzidos.

A pesquisa Origem Destino (OD) rodoviária e aeroportuária da ARTESP demonstrou que em 2013 a demanda atingiria a capacidade nos aeroportos de São Paulo (**Figura 4.2.3-3**), indicando a necessidade de investimentos em Viracopos e seus acessos imediatos.



**Figura 4.2.3-3:** Demanda e Capacidade da Área Terminal de São Paulo, em termos de passageiros (Extraído da Pesquisa de Origem e Destino do Transporte Rodoviário e Aéreo do Estado de São Paulo/2006).

A Pesquisa de Origem e Destino (2006) concluía que a implantação de novos aeroportos seria muito dispendiosa, e que antes de construí-los devem-se esgotar as possibilidades de se fazer melhor uso ou expansão da infraestrutura já existente.

## **Concessão Aeroportuária**

Em avanço, desde fevereiro de 2012, o Consórcio Aeroportos Brasil ganhou o direito de administrar o Aeroporto Internacional de Viracopos por 30 anos, por meio de leilão promovido pelo governo federal.

A Brasil Viracopos estima que o aeroporto terá destaque nacional, e ligará o comércio mundial com o Brasil no setor de cargas, e também no transporte de passageiros.

Para tal, está em curso uma série de obras de melhoria, ampliação e modernização, que incluem:

### *FASE 1: DECOLAGEM PARA 14 MILHÕES DE PASSAGEIROS (2014)*

Um novo e moderno terminal de passageiros com um edifício-garagem para 4 mil carros e 28 pontes de embarque. Uma série de melhorias estão em curso para garantir a qualidade no atendimento aos usuários do terminal atual.

### *FASE 2: 22 MILHÕES DE PASSAGEIROS (previsão: 2018)*

A construção da segunda pista e a ampliação do terminal de passageiros vão aumentar significativamente a capacidade de voos do aeroporto.

### *FASE 3: 45 MILHÕES DE PASSAGEIROS (previsão: 2024)*

A entrega da terceira pista marca esta etapa. A construção de shopping centers, hotéis e centro de convenções empresariais também está prevista, assim como novas instalações para suporte a passageiros e cargas.

### *FASE 4: 65 MILHÕES DE PASSAGEIROS (previsão: 2033)*

Neste momento, após a entrega da quarta pista, o aeroporto alcança um porte único no Brasil e na América Latina em infraestrutura aeroportuária.

### *FASE 5: 80 MILHÕES DE PASSAGEIROS (previsão: 2038)*

Outra novidade é uma futura expansão vertical, dentro do conceito "aeroporto cidade". Estão previstos hotéis, shopping center e centro de convenções. O projeto foi desenvolvido em parceria com a empresa holandesa NACO, consultoria especializada na engenharia de aeroportos.

O croqui apresentado a seguir mostra a área de ampliação do Aeroporto de Viracopos, com indicação do dispositivo na Rodovia Santos Dumont de chegada do Prolongamento da SP-083, concordando com a futura entrada do terminal de cargas.





Croqui de ampliação do Aeroporto de Viracopos – cedido pela Brasil Viracopos



Como resultados das melhorias em andamento, os dados de Movimentação Operacional do Aeroporto de Viracopos de janeiro a dezembro de 2014 mostram crescimento em relação ao mesmo período de 2013. A movimentação de aeronaves teve aumento de 3,4% e a movimentação de passageiro cresceu quase 6%. Para 2015, encontram-se disponíveis os dados até setembro, também com resultados expansivos para a movimentação internacional.

| 2014  | Movimentação de Aeronaves<br>(Pouso e Decolagem) |       |         | Movimentação de Passageiros<br>(Embarque / Desembarque / Conexão) |         |           |
|---|--|-------|---------|---|---------|-----------|
|   | DOM  | INT   | SOMA    | DOM   | INT     | SOMA      |
| Janeiro                                       | 11.225   | 612   | 11.837  | 863.821   | 3.458   | 867.279   |
| Fevereiro                                     | 9.562  | 632   | 10.194  | 781.728   | 2.075   | 783.803   |
| Março   | 9.779  | 700   | 10.479  | 796.587   | 2.361   | 798.948   |
| Abril   | 9.863  | 641   | 10.504  | 774.904   | 3.488   | 778.392   |
| Mai   | 9.984  | 688   | 10.672  | 806.491   | 3.185   | 809.676   |
| Junho   | 9.665  | 743   | 10.408  | 708.703   | 8.564   | 717.267   |
| Julho   | 10.660   | 816   | 11.476  | 849.521   | 10.643  | 860.164   |
| Agosto  | 10.571   | 665   | 11.236  | 832.832   | 8.452   | 841.284   |
| Setembro                                      | 10.443   | 665   | 11.108  | 846.703   | 9.747   | 856.450   |
| Outubro                                       | 10.865   | 710   | 11.575  | 866.353   | 6.712   | 873.065   |
| Novembro                                      | 10.089   | 712   | 10.801  | 816.388   | 5.603   | 821.991   |
| Dezembro                                      | 10.411   | 830   | 11.241  | 799.401   | 39.133  | 838.534   |
| SOMA  | 123.117  | 8.414 | 131.531 | 9.743.432   | 103.421 | 9.846.853 |
|   |  |       |         |   |         |           |
| SOMA (em relação ao mesmo período de 2013)    | 118.663  | 8.589 | 127.252 | 9.234.514   | 60.835  | 9.295.349 |
| Varição (em relação ao mesmo período de 2013) | 3,8%   | -2,0% | 3,4%    | 5,5%  | 70,0%   | 5,9%      |
|   |  |       |         |   |         |           |
| 2015  | Movimentação de Aeronaves<br>(Pouso e Decolagem) |       |         | Movimentação de Passageiros<br>(Embarque / Desembarque / Conexão) |         |           |
|   | DOM  | INT   | SOMA    | DOM   | INT     | SOMA      |
| Janeiro                                       | 10.441   | 878   | 11.319  | 911.731   | 66.640  | 978.371   |
| Fevereiro                                     | 9.663  | 839   | 10.502  | 788.266   | 50.971  | 839.237   |
| Março   | 10.419   | 946   | 11.365  | 842.198   | 46.541  | 888.739   |
| Abril   | 9.439  | 865   | 10.304  | 796.422   | 51.506  | 847.928   |
| Mai   | 9.529  | 885   | 10.414  | 773.897   | 54.172  | 828.069   |
| Junho   | 9.072  | 899   | 9.971   | 738.535   | 49.401  | 787.936   |
| Julho   | 10.080   | 947   | 11.027  | 888.764   | 66.920  | 955.684   |
| Agosto  | 9.748  | 872   | 10.620  | 791.092   | 59.337  | 850.429   |
| Setembro                                      |  |       |         |   |         |           |
| Outubro                                       |  |       |         |   |         |           |
| Novembro                                      |  |       |         |   |         |           |
| Dezembro                                      |  |       |         |   |         |           |
| SOMA  | 78.391   | 7.131 | 85.522  | 6.530.905   | 445.488 | 6.976.393 |
|   |  |       |         |   |         |           |
| SOMA (em relação ao mesmo período de 2014)    | 81.306   | 5.500 | 86.806  | 6.414.587   | 42.226  | 6.456.813 |
| Varição (em relação ao mesmo período de 2014) | -3,6%  | 29,7% | -1,5%   | 1,8%  | 955,0%  | 8,0%      |

Extraído de [http://www.viracopos.com/estatisticas/estatisticas\\_Resumo\\_de\\_Movimentacao\\_Aeroportuaria](http://www.viracopos.com/estatisticas/estatisticas_Resumo_de_Movimentacao_Aeroportuaria)

Sendo assim, o Prolongamento da SP-083 no segmento entre a Rodovia dos Bandeirantes e a Santos Dumont vai de encontro ao plano estadual de desenvolvimento regional ora apresentado, uma vez que as obras visam à melhoria da infraestrutura viária na Região Metropolitana de Campinas, proporcionando alternativas de acesso as rodovias do entorno e ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

#### **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 II**).

Segundo o Artigo 1º deste Decreto, 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.*

#### Implantação do Prolongamento da SP-083

Em atendimento ao previsto no Edital de Concessão, a ROTA DAS BANDEIRAS deu início ao Licenciamento Ambiental do Prolongamento da SP-083 (entre a Rodovia Anhanguera/SP-330 e Bandeirantes/SP-348, e entre a Rodovia Bandeirantes/SP-348 e Miguel Melhado Campos, SP-324) em novembro de 2012, por meio da apresentação de Estudo de Impacto Ambiental e respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) – Processo PSMA nº 100/2012.

Naquele momento, os impactos de caráter socioeconômico sobre a população lindeira da Rodovia Miguel Melhado decorrentes do lançamento do fluxo de veículos da SP-083 naquela rodovia foram considerados impeditivos à implantação do segmento entre a Bandeirantes e a Miguel Melhado.

Dentre tais impactos, citaram-se as interferências na estrutura urbana e nos fluxos entre bairros, aumento de acidentes envolvendo a população lindeira, intensificação dos riscos sociais associados aos acidentes com produtos perigosos, entre outros.

As Licenças Ambientais foram emitidas somente para o trecho entre a Anhanguera e a Bandeirantes, as obras já foram executadas e o trecho encontra-se em operação.

E em avanço, o Governo do Estado de São Paulo anunciou novas obras de melhoria aos acessos Aeroporto de Viracopos, incluindo:

- a construção de 7 km de marginais na Santos Dumont, no trecho entre Campinas e o Aeroporto, passando pela SP-330 e pela SP-348;
- a duplicação da rodovia SP-324, que liga Vinhedo à Santos Dumont e à Viracopos, mas hoje é pouco utilizada;
- e o **prolongamento do Anel Viário de Campinas (SP-083), desde o entroncamento com a SP-330 até as rodovias SP-324 e SP-075, promovendo a interligação com o futuro acesso de cargas do Aeroporto.**

A ROTA DAS BANDEIRAS tornou-se a responsável pelo estudo ambiental do novo trecho anunciado pelo Governo do Estado, integrando o estudo em tela.

A expectativa é que o prolongamento da SP-083 até a Santos Dumont seja realizado em concordância com a entrega do novo terminal de cargas de Viracopos.

#### **4.2.5. Outras Obras de Melhoria na Região de Campinas**

##### ➤ DUPLICAÇÃO DA RODOVIA MIGUEL MELHADO CAMPOS (SP-324)

Um dos gargalos para a implantação do Prolongamento da Rodovia SP-083, segmento entre a Rodovia dos Bandeirantes e a Rodovia Miguel Melhado (PSMA 100/2012), foi a constatação de impactos referentes à diferença entre os níveis de serviço entre essas rodovias.

Enquanto a SP-083 seria construída com parâmetros compatíveis com uma rodovia de segurança máxima (Rodovia Classe 0 – Especial), e os índices de acidentes esperados são próximos do mínimo estatístico atingível em empreendimentos equivalentes, a Rodovia Miguel Melhado, que tem cerca de 16 quilômetros de extensão desde o cruzamento com a Rodovia Anhanguera, e chega ao trevo de Viracopos na Rodovia Santos Dumont, ainda encontra-se em pista simples, com elevadas taxas de acidentes, principalmente no segmento que intercepta o trecho urbano de Campinas, onde corta a região do Campo Belo.

Ou seja, se mantidas as condições atuais, o Prolongamento da SP-083 até a Miguel Melhado contribuiria para o aumento do volume de tráfego em uma rodovia de pista simples já saturada – a Miguel Melhado (SP-324).

Em avanço, o Governo do Estado lançou um pacote de melhorias na infraestrutura rodoviária da região de Campinas, incluindo o Prolongamento da SP-083 até a Santos Dumont (objeto deste estudo), sem acesso à Miguel Melhado, de forma a não impactar o tráfego daquela rodovia e sua população lindeira.

E ainda, após passar por avaliações dos técnicos do Governo do Estado, foi consagrada também a necessidade de obras de melhoria (duplicação) na SP-324. Sua viabilidade ambiental encontra-se em análise pela CETESB, com base no protocolo de um Relatório Ambiental Preliminar – RAP, em dezembro/2013.

A duplicação da Miguel Melhado justifica-se pelo crescimento considerável no volume de carga e passageiros transportados no aeroporto nos últimos anos, e da necessidade de investimentos em melhorias no acesso viário ao terminal.

A expectativa é que a duplicação da Miguel Melhado reduza a média de acidentes na via, já que boa parte de seu traçado corta o bairro Campo Belo, onde o fluxo de pedestres é intenso.

Encontra-se em desenvolvimento um projeto de engenharia alinhado às necessidades da população lindeira, e aprovado pela Prefeitura de Campinas. Constituído de pista dupla separadas por canteiro central, cruzamentos em nível com semáforos, ciclovias, calçamento de pedestre, iluminação e paisagismos, integrado ao conceito de rodovia urbana.

#### ➤ OUTRAS OBRAS DE MELHORIA NA INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA NA REGIÃO DE CAMPINAS

A Prefeitura de Campinas negocia com o governo estadual a duplicação da Rodovia Lix da Cunha, conhecida como Estrada Velha de Indaiatuba.

Além disso, está sob avaliação do Governo Estadual a implantação de marginais em ambos os lados da Santos Dumont, em seu trecho urbano, bem como a duplicação do viaduto que permite o principal acesso ao terminal de passageiros do Aeroporto de Viracopos (interligação da Miguel Melhado com a Santos Dumont).

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

#### 4.3.1. Compatibilidade com os Planos Diretores

As obras da 2ª Etapa do Prolongamento da SP-083 acarretarão interferências diretas somente no município de Campinas.

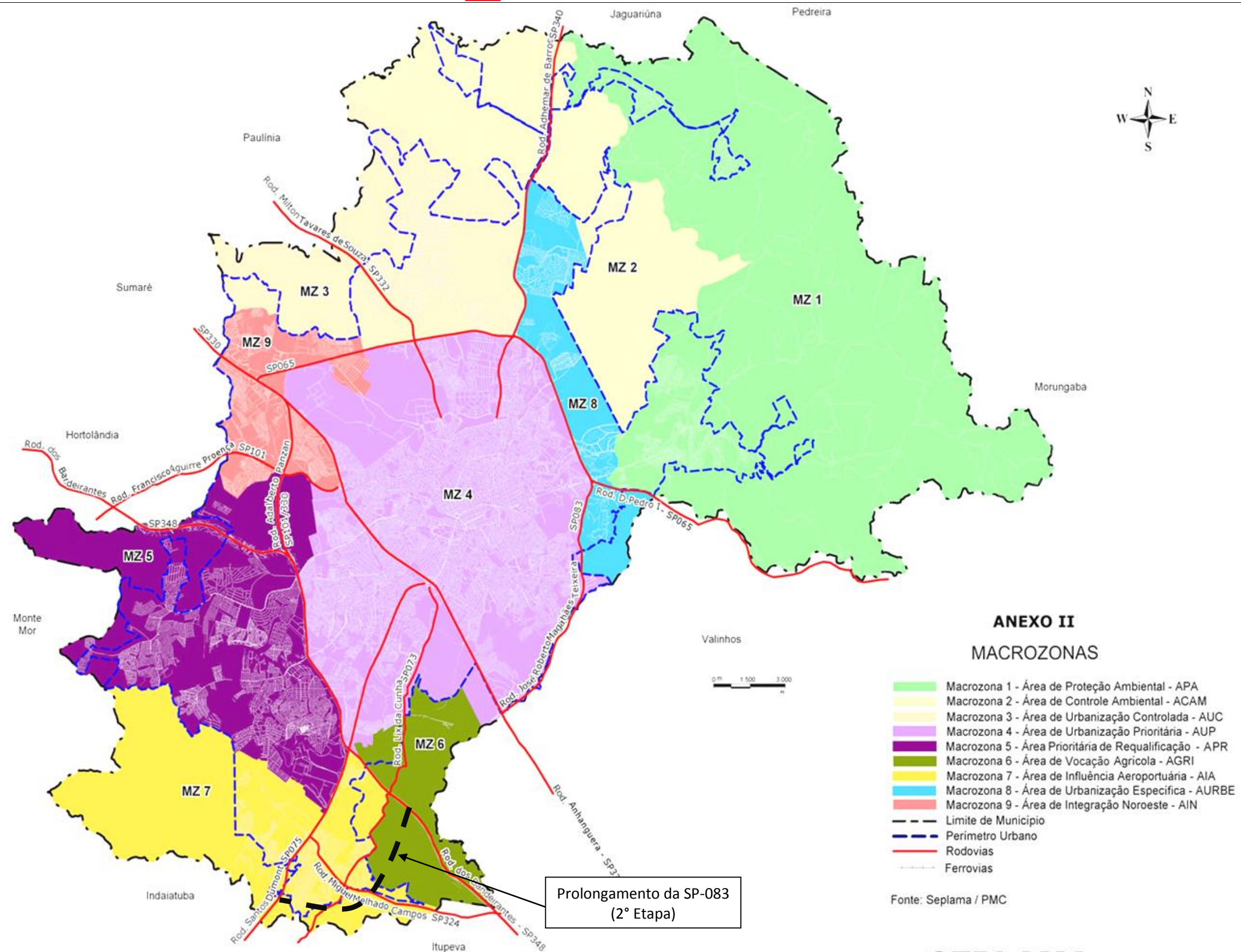
Por meio da Lei Complementar nº 15 de 27 de dezembro de 2006, Campinas publicou seu Plano Diretor - PD, que estabelece os *objetivos da política de desenvolvimento urbano, rural, ambiental, social e econômico do Município, define diretrizes para as políticas setoriais e para a gestão de todo o território e prevê os instrumentos para a sua implementação*. Tal documento está disponível para consulta no site oficial da prefeitura.

Um dos itens do PD bastante compatível com o empreendimento em análise trata da definição de *Eixos do Desenvolvimento Econômico no Município*, contemplando entre outros, um *Eixo de Integração das Regiões do Município, através de malha viária e transporte público adequados*.

Com ênfase para a mobilidade, foi definida no PD uma *Política de Transporte, Trânsito e Mobilidade Urbana*, cujo objetivo principal é *promover acesso adequado de toda população a qualquer local do Município, por intermédio da malha viária e do sistema de transporte público*. Baseado nesta política, a implantação do Prolongamento da Rodovia SP-083 na íntegra pode ser considerada totalmente compatível com o PD, uma vez que representa uma adequação do sistema viário baseado nas demandas manifestadas da mobilidade, buscando a melhoria e fluidez do trânsito, em atendimento às demandas locais de circulação de veículos e às atividades desenvolvidas no entorno imediato da Rodovia SP-083, bem como à melhoria das condições de escoamento da produção regional.

Também é apresentado no PD uma proposta de *Estruturação Urbana* através das *Macrozonas de Planejamento*, cuja finalidade é *promover a ordenação do território, dar base para a reformulação das áreas de atuação dos gestores públicos e possibilitar a definição de orientações estratégicas para o planejamento das políticas públicas, programas e projetos em áreas diferenciadas, objetivando o desenvolvimento sustentável do Município, dividido em 09 (nove) Macrozonas*, cujos limites estão apresentados na **Figura 4.3.1-1** a seguir, onde também foi traçado o novo segmento da Rodovia SP-083.





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



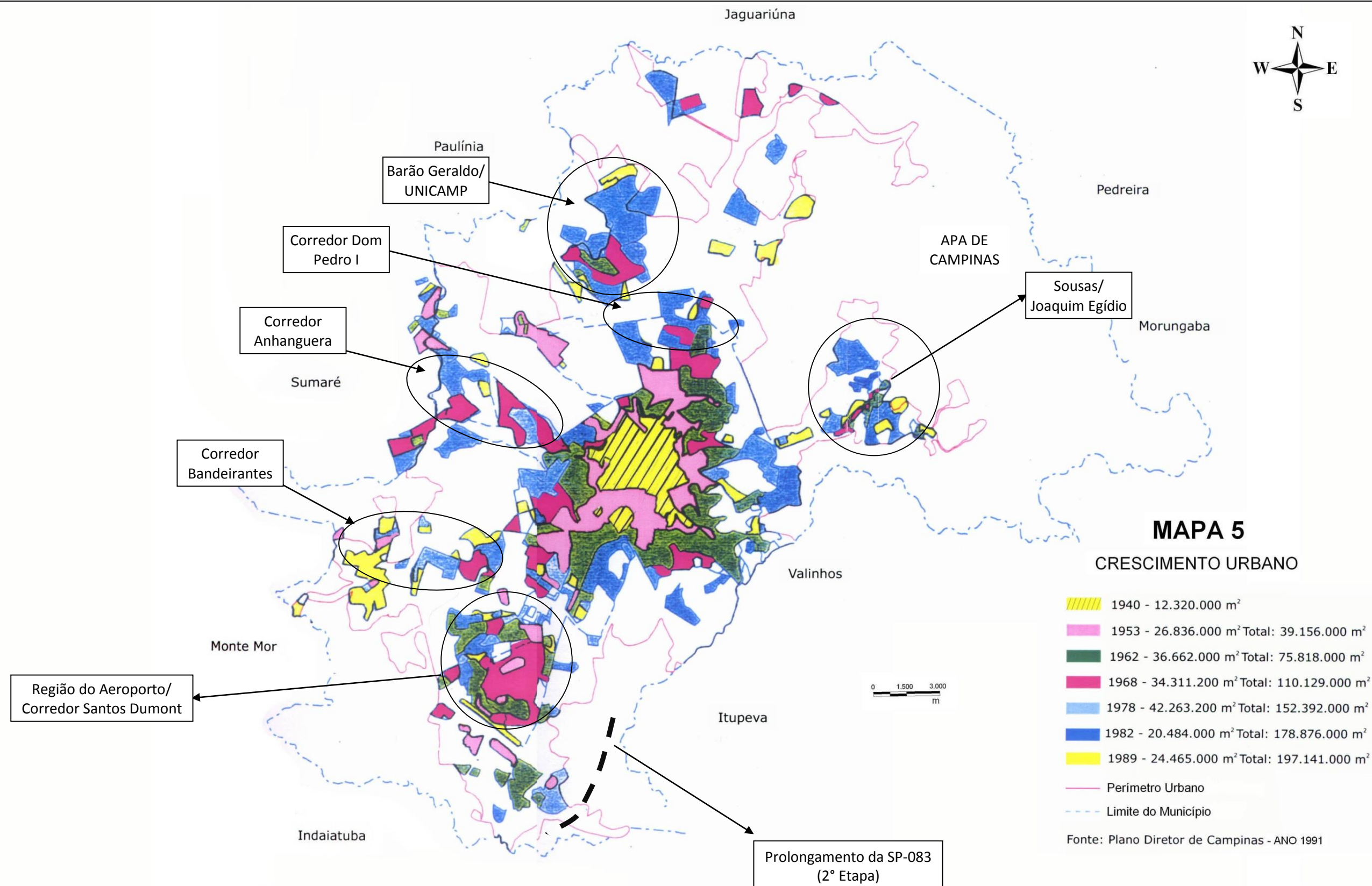
Conforme observado na **Figura 4.3.1-1**, o local das obras está localizado entre as **MACROZONAS 6 (Área de Vocação Agrícola)** e **7 (Área de Influência da Operação Aeroportuária)**, cujas características são apresentadas a seguir:

*MACROZONA 6 – Área de Vocação Agrícola: região localizada leste da Rodovia Santos Dumont, compreendida por zona rural onde devem ser estabelecidos incentivos à atividade agrícola, de maneira a garantir o desenvolvimento dessas atividades com destaque para a fruticultura na região da Pedra Branca;*

*MACROZONA 7 – Área de Influência da Operação Aeroportuária: localizada ao sul do Município, área onde se destaca a presença estruturadora do Aeroporto Internacional de Viracopos, que representa grande barreira física e condiciona as atividades e a ocupação da região.*

#### Crescimento Urbano de Campinas:

O Plano Diretor de Campinas apresenta uma matriz de crescimento urbano do município, no período de 1940 a 1989, evidenciando sua expansão a partir da região central, instalada com o Caminho de Goias. A **Figura 4.3.1-2** mostra essa matriz.



310

**Figura 4.3.1-2:** Crescimento urbano de Campinas, conforme Plano Diretor do Município (2006).

Conforme se pode observar na **Figura 4.3.1-2** apresentada anteriormente, os principais vetores de crescimento urbano do município de Campinas foram motivados pela presença de corredores viários: Rodovias Dom Pedro I e Anhanguera, além da Região do Aeroporto e Rodovia Santos Dumont. A expansão no sentido da UNICAMP justifica-se pela própria universidade e rede de serviços associados. Na Região de Sousas e Joaquim Egídio a ocupação relaciona-se ao turismo e loteamentos de alto padrão com características rurais, limitados pela área de proteção (APA de Campinas) localizada na região nordeste do município.

#### *Diretrizes Viárias do Município de Campinas:*

As *Diretrizes Viárias* previstas no Plano Diretor de Campinas constituem-se na previsão de novas vias com características operacionais que garantam a ligação entre as diversas regiões da cidade, otimização da circulação, promovendo o aumento de capacidade viária para atendimento do volume crescente de veículos, melhoria da segurança viária com a eliminação de pontos de conflitos e alívio do tráfego urbano em rodovias que passam pelo perímetro urbano do município.

O estabelecimento das Diretrizes Viárias é permanentemente desenvolvido pela Secretaria de Planejamento em consonância com os interesses apresentados pela Secretaria de Transportes, quanto à otimização da circulação e mobilidade necessárias a operacionalidade do Sistema de Transporte. Não há estabelecimento de prazos para sua implantação, ficando os mesmos condicionados a futuros empreendimentos que promovam a urbanização da cidade, constituindo-se em um mosaico que se pretende na futura ocupação dos vazios urbanos do município.

Como uma das principais propostas de Macro Diretrizes Viárias no Plano Diretor de Campinas, destaca-se:

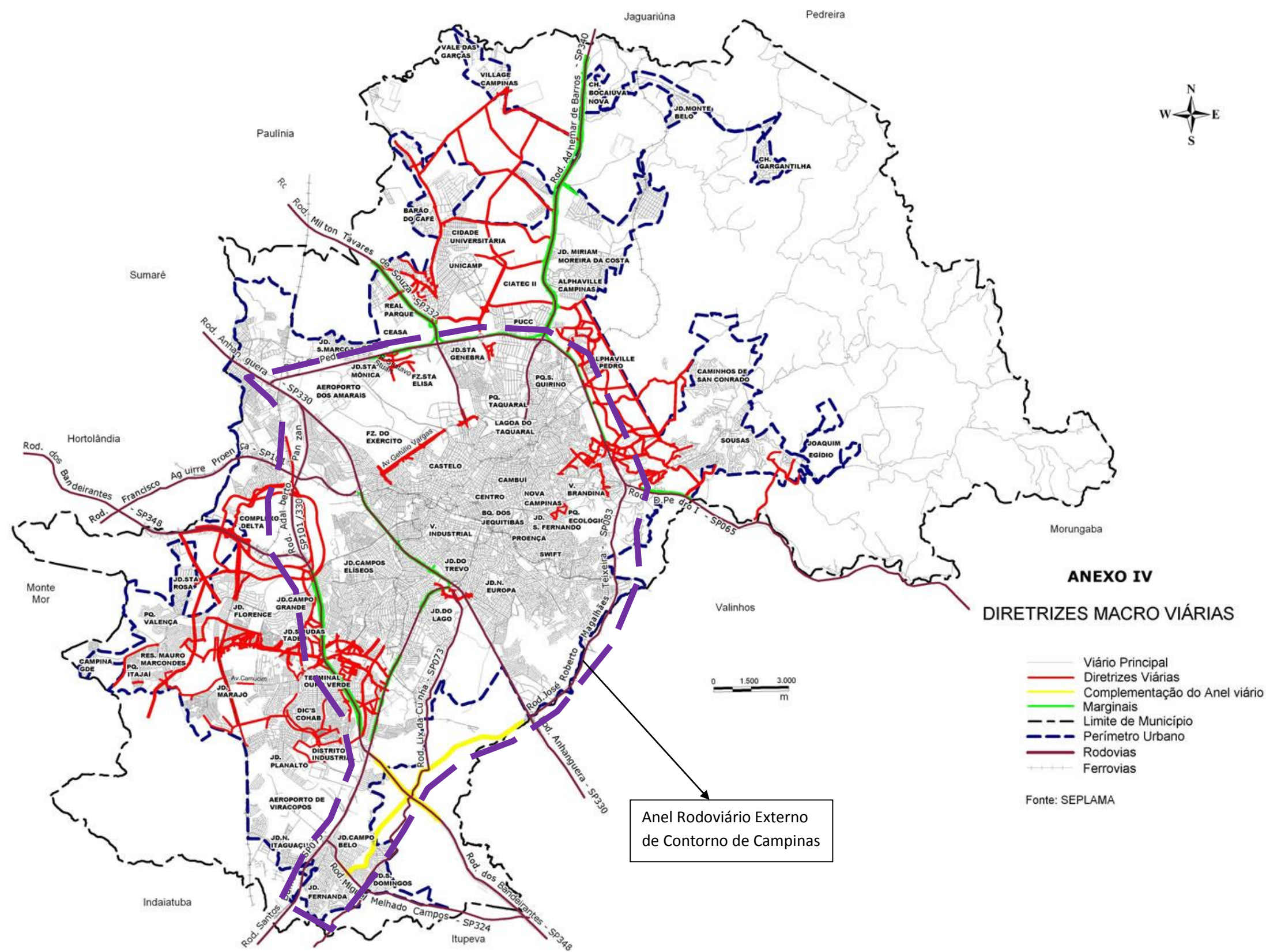
**Anel Rodoviário Externo de Contorno de Campinas**, de competência do Estado de São Paulo, sendo necessária sua conclusão para eliminação do trânsito de passagem de veículos de carga pela malha urbana do município, como também acesso direto da Região Metropolitana de Campinas (segundo o Plano Diretor de Campinas, 2006).

O Anel Rodoviário Externo refere-se ao contorno de Campinas, que circunscreve a área urbana mais densamente ocupada. Compreende as rodovias dos Bandeirantes, parte da rodovia Anhanguera, rodovia D. Pedro I, Rodovia Pref. José Roberto Magalhães Teixeira (parte executada até a rodovia Anhanguera) cujo Prolongamento deverá atingir a Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), e chegar até Santos Dumont.

Atualmente, o anel rodoviário externo, embora inconcluso, já desempenha um papel importante na fluidez e acessibilidade à área central, uma vez que circunda a cidade a uma distância razoável – o suficiente para não sobrecarregá-la com fluxos veiculares.

A conclusão do anel externo, ligando as rodovias Dom Pedro I-Anhanguera-Bandeirantes-Santos Dumont, virá resolver em definitivo o problema do tráfego rodoviário na envoltória de Campinas, e beneficiará toda a Região Metropolitana (Plano Diretor de Campinas, 2006), conforme demonstrado na **Figura 4.3.1-3** a seguir, que apresenta as Diretrizes Macro Viárias propostas no Plano Diretor de Campinas, já contemplando o Prolongamento da Rodovia SP-083.





**Figura 4.3.1-3:** Diretrizes Macro Viárias propostas no Plano Diretor de Campinas. A linha em destaque representa o Anel Rodoviário Externo de Contorno de Campinas, previsto no Plano Diretor de Campinas (2006), e que será finalizado com a implantação do empreendimento.

#### **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.



**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 do Prolongamento da SP-083 até a Rodovia Santos Dumont, e o conteúdo dos 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.

Ao contrário, devido ao fato de que a Fase 1 de Prolongamento (trecho entre a Rodovia Anhanguera e Rodovia dos Bandeirantes) já encontra-se em operação, e considerando o atual e futuro aumento no fluxo de cargas e passageiros ao Aeroporto Internacional de Viracopos, e o fato de que as rodovias a sua volta que já estarem congestionadas (como a Rodovia Santos Dumont/SP-075 e a Anhanguera/SP-330), a 2ª Etapa do Prolongamento da SP-083/Anel Viário de Campinas irá amenizar o trânsito nessas rodovias.

Pode-se concluir que o empreendimento ora em análise virá a ser favorável ao município de Campinas e Região, uma vez que irá beneficiar o transporte, de passageiros e de carga, que busca o acesso às Rodovias que compõem o Anel Viário de Campinas, promovendo o contorno de seu núcleo urbano, além de facilitar o acesso ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

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

Em consonância, a Prefeitura Municipal de Campinas emitiu os seguintes documentos favoráveis ao empreendimento:

- **EXAME E MANIFESTAÇÃO TÉCNICA**: em atendimento ao artigo 5º da Resolução CONAMA 237/97, que definiu que o exame e manifestação técnica expedidos pelos órgãos municipais relativo aos impactos ambientais do empreendimento ou atividade, deverá obrigatoriamente anteceder os pareceres técnicos exarados pelo órgão licenciador, e
- **CERTIDÃO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**: em atendimento ao artigo 10º da Resolução CONAMA 237/97, que afirma a necessidade de constar obrigatoriamente no procedimento de licenciamento ambiental a Certidão da Prefeitura Municipal declarando que o local e o tipo de empreendimento estão em conformidade com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo.





**PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS**  
SECRETARIA MUNICIPAL DO VERDE, MEIO AMBIENTE E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL  
DEPARTAMENTO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

## EXAME TÉCNICO MUNICIPAL

|                    |                 |
|--------------------|-----------------|
| PROCESSO Nº:       | 2014001126      |
| Nº:                | ETM 085/2015-II |
| DATA DE EXPEDIÇÃO: | 04/05/2015      |
| VALIDADE:          | 04/05/2017      |

### IDENTIFICAÇÃO DA ENTIDADE

NOME:

Concessionária Rota das Bandeiras S.A.

CNPJ Nº:

10.647.979/0001-48

CADASTRO SVDS:

-

LOGRADOURO:

Rodovia Dom Pedro I

Nº:

-

COMPLEMENTO:

km 110+400 (Pista Sul)

BAIRRO:

Sítio da Moenda

CEP:

13252-800

MUNICÍPIO:

Itatiba / SP

### CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

ATIVIDADE PRINCIPAL

DESCRIÇÃO:

Prolongamento do Anel Viário (SP-083) entre a Rodovia dos Bandeirantes e Rodovia Santos Dumont

BACIA HIDROGRÁFICA:

Capivari

UGRHI:

5 - PIRACICABA / CAPIVARI / JUNDIAÍ

INTERESSADO:

Concessionária Rota das Bandeiras S.A.

ASSUNTO:

Execução do prolongamento do Anel Viário (SP-083) entre a Rodovia dos Bandeirantes, passando pela Rodovia Miguel Melhado e com continuidade até a Rodovia Santos Dumont, contemplando as obras necessárias para tal.

### INTRODUÇÃO

O licenciamento ambiental do empreendimento é de competência Estadual, por meio da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB, nos termos da Lei Complementar nº 140 de 08 de Dezembro de 2011 e Resolução CONAMA 237/97.

A Prefeitura Municipal de Campinas participará do processo de Licenciamento Ambiental neste caso, com a emissão do Exame Técnico Municipal pela Secretaria Municipal do Verde e do Desenvolvimento Sustentável - SVDS, nos termos do artigo 5º da resolução CONAMA nº 237, de 1997 e artigo 39 do Decreto Municipal nº 18.705 de 22 de Abril de 2015.

O Exame Técnico Municipal - ETM diz respeito aos potenciais impactos ambientais, em relação à legislação e diretrizes ambientais do Município e não exige o empreendedor do atendimento às demais licenças, autorizações ou aprovações dos órgãos municipais, estaduais e federais exigíveis por lei.

**A Prefeitura Municipal de Campinas, através da SVDS, é favorável do ponto de vista ambiental pela execução da continuidade do Anel Viário, conforme tratado no protocolado e recomendações feitas nos Anexos deste documento.**

São partes integrantes deste documento:

Anexo I - Parecer Técnico Ambiental nº 023/2015-II.

Anexo II - Cópia do Parecer do Conselho Municipal de Defesa do Meio Ambiente (COMDEMA).

Este documento é válido por dois anos a partir da data de emissão.

**Código de autenticidade: e41baa8dd1cea0277f5e0506a23ce701**

USO DA SVDS

EMITENTE

SD Nº:

LOCAL: CAMPINAS

ENTIDADE:

Concessionária Rota das Bandeiras S.A.

PÁGINA:

1



**PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS**  
**SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO**

Fl. 1.

Protocolo n.º 14/10/4963

**CERTIDÃO DE USO E OCUPAÇÃO DO SOLO**  
**n.º 007/15**

**INTERESSADO: CONCESSIONÁRIA ROTA DAS BANDEIRAS S.A.**

**Eng.º Carlos Augusto Santoro,**  
Secretário Municipal de Urbanismo desta  
PMC, no uso de suas atribuições legais,  
e de acordo com requerimento  
protocolado sob o número em epígrafe:

Conforme informações oriundas do presente protocolado a Empresa Concessionária do Serviço Público supracitada, responsável pelas obras de manutenção e melhorias da **Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira (SP-083)** pleiteia declaração de compatibilidade do empreendimento denominado **Obras de Implantação e Prolongamento desta Rodovia no Segmento entre a Rodovia dos Bandeirantes (SP-348) e a Rodovia Santos Dumont (SP-075), trecho compreendido entre o 'Km 18+320' e 'Km 26+900'** (inicia-se no entroncamento com a Rodovia dos Bandeirantes, na altura do Km 84 desta, e segue por aproximadamente 8,6Km até entroncamento com a Rodovia Santos Dumont transpondo o entroncamento com a Rodovia Miguel Melhado Campos - SP-324), compatibilidade esta com a legislação aplicável ao uso e ocupação do solo do Município de Campinas (Lei n.º 6.031 de 31/12/88), conforme plantas anexadas às fls 03 a 15- folhas três a quinze - do presente protocolado. Considerando tratar-se de obras de relevante interesse para toda a região (denominadas 'Anel Viário de Campinas'), e tendo em vista que **não há, no tocante competência desta repartição em relação aos dispositivos da citada 'LUOS' ('Lei de Uso e Ocupação do Solo de Campinas') óbices ao empreendimento em questão** assim como aos procedimentos de regularização adotados pela empresa visando obter os devidos licenciamentos junto aos órgãos competentes, uma vez que o mesmo configura matéria regulamentada em Esfera Estadual e, por conseguinte, segue o rito de licenciamento ambiental e urbanístico comum a empreendimentos do porte do aqui tratado.

Eng.º Carlos Augusto Santoro  
**Secretário Municipal de Urbanismo**

Campinas 17 de dezembro de 2015

As informações acima se referem ao uso do solo, sendo de responsabilidade do interessado consulta às demais leis Municipais, Estaduais e Federais.

Informações sobre zoneamento são fornecidas de acordo com a legislação em vigor na presente data, sujeitas à alteração.

**Válida sem emendas, rasuras ou ressalvas, por 360 (trezentos e sessenta) dias.**

Consulte legislação na internet: [www.campinas.sp.gov.br](http://www.campinas.sp.gov.br) (biblioteca jurídica)