

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 co-localizados ao Prolongamento da Rodovia José Roberto Magalhães (SP-083), situado nos municípios de Campinas e Valinhos.

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

➤ 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 Rebello, 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 infra-estrutura de transportes.

Como forma de melhorar e modernizar o planejamento dos investimentos federais no setor de transporte, recentemente 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.

➤ 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.

Em 2011 o PAC entrou em sua segunda fase, com mais recursos e parcerias entre estado e municípios, e também com outro objetivo: oferecer a infraestrutura necessária para a realização da Copa em 2014. O PAC 2 irá investir na mobilidade urbana, incluindo a reforma de aeroportos para aumentar a quantidade de passageiros.

O Aeroporto Internacional de Viracopos recentemente foi concessionado¹ e está recebendo grandes investimentos do PAC. Sua capacidade irá aumentar dos atuais 6,8 milhões de passageiros anuais para 14 milhões, e as posições das aeronaves terão aumento de 65%.

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.

➤ PROGRAMA FEDERAL DE CONCESSÃO DE RODOVIAS

O Programa Federal de Concessão de Rodovias entrou em vigor no dia 10 de maio de 1996, instituído pela Lei n.º 9.277/96 (Lei das Delegações), que autorizou a União a delegar aos municípios e estados da Federação, e ao Distrito Federal, a administração e exploração de rodovias e portos federais, sendo os procedimentos para isso estabelecidos pela Portaria nº 368/96 do Ministério dos Transportes.

O Programa de Concessões de Rodovias Federais começou a ser implantado com a licitação dos cinco trechos onde o próprio Ministério dos Transportes implantou pedágios (numa extensão total de 858,6 quilômetros), enquanto estudos eram realizados para identificar outros segmentos, considerados técnica e economicamente viáveis para inclusão no Programa.

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

Inicialmente, foram analisados 18 mil quilômetros de rodovias, dos quais 11,1 mil foram considerados viáveis para concessão, e 6,9 mil viáveis somente para a concessão dos serviços de manutenção.

Entre 1996 e 1998, foram assinados Convênios de Delegação com os Estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Santa Catarina e Minas Gerais. O Estado de Mato Grosso do Sul, ainda em 1997, assinou Convênio de Delegação visando a construção de uma Ponte sobre o Rio Paraguai, na BR-262/MS.

Trechos de rodovias federais dos estados de Goiás e do Pará foram incluídos no Programa, para serem delegados e concedidos. Os estudos, porém demonstraram que os trechos, tal como apresentados, não tinham viabilidade para concessão e por isso foram removidos do Programa.

Face às dificuldades para implementação dos programas estaduais, 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"*.

Atualmente, há 4.763,8 quilômetros de rodovias concedidas à iniciativa privada. São 14 concessões, das quais:

- 05 foram contratadas pelo Ministério dos Transportes, entre 1994 e 1997;
- 01 pelo Governo do Estado do Rio Grande do Sul, em 1998, com posterior Convênio de Delegação das Rodovias denunciado, e o contrato sub-rogado à União em 2000;
- 07 concessões referentes à segunda etapa - fase I, e
- 01 concessão referente à segunda etapa - fase II.

A primeira etapa teve 1.482,4 quilômetros de rodovias concedidos, entre 6 lotes. A segunda etapa conta com 2.600,80 quilômetros na FASE I entre 7 lotes, e 680,60 quilômetros na FASE II, com apenas 1 lote.

A terceira etapa de concessão federal está indo para leilão agora no final de 2012, com 5.739 quilômetros km de rodovias, divididos em sete lotes.

➤ 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 sócio-econômico 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

➤ 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.

O para facilitar a realização do PPA 2012-2015, foram eleitas *quatro diretrizes* de governo, sustentadas por *quinze objetivos estratégicos*, formando o conjunto de políticas estruturantes que fundamentam a elaboração dos *programas, ações e metas* dos órgãos do Governo Estadual.

Um dos quinze objetivos estratégicos 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.

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

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 Braçante e de São Roque.



Figura 4.2-1: Macrometrópole do Estado de São Paulo (extraído de do PPA 2012-2015).

Como forma de enfrentar o desafio de articular e a 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.

➤ 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 Anhembí;*
- *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, conforme ilustrado na **Figura 4.2-2**.

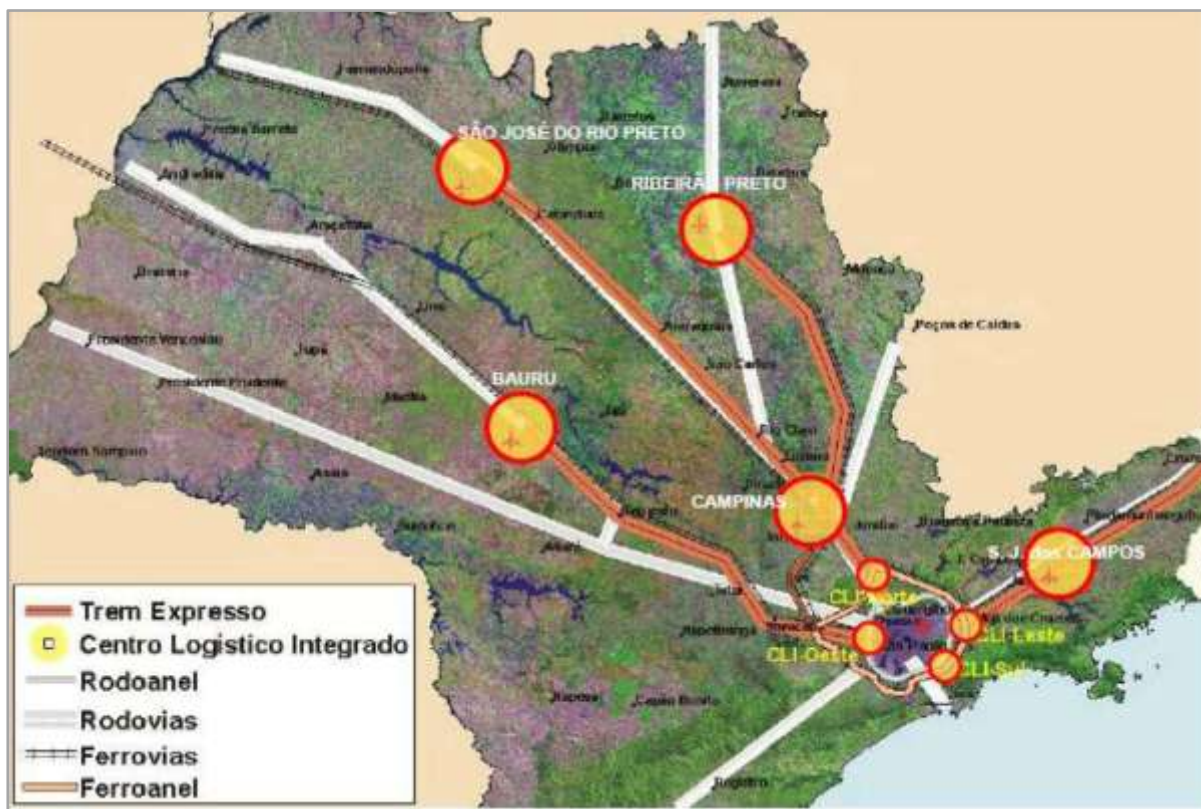


Figura 4.2-1: Proposta de localização dos CLIs no Estado de São Paulo (Fonte: Secretaria dos Transportes do Estado de São Paulo).

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 infra-estrutura, especialmente no que se diz respeito ao sistema de transporte de cargas.

Assim, o conhecimento da infra-estrutura 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 infra-estrutura 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, 2006) 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.

➤ PROGRAMA ESTADUAL DE DESESTATIZAÇÃO

No ano de 1996, o Governo do Estado de São Paulo criou o Programa Estadual de Desestatização (PED), instituído pela Lei n. 9.361, de 5 de julho daquele ano. Uma das modalidades de desestatização prevista englobava as concessões e as permissões de serviço público, associadas ou não à execução de obras públicas. E os grandes exemplos do Estado de São Paulo são as concessões rodoviárias e a concessão para a exploração de uma área virgem para distribuição de gás canalizado, em que o Estado de São Paulo é o Poder Concedente.

Programa de Concessões Rodoviárias:

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 infra-estrutura 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 Decreto nº 53.310, de 08 de agosto de 2008 (**Anexo VII**).

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, Jacaré; 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, Jacaré;

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.

Outros investimentos da Concessionária ROTA DAS BANDEIRAS:

EMPREENDIMENTO	SITUAÇÃO
PROLONGAMENTO DO ANEL VIÁRIO DE CAMPINAS	➤ EMPREENDIMENTO OBJETO DESTES RELATÓRIOS
Duplicação da SP-360, entre os municípios de Jundiaí e Itatiba	➤ Processo SMA 126/10; ➤ Obras em andamento;
Implantação de Vias Marginais na Rodovia Dom Pedro I (SP-065), Município de Campinas	➤ Processo SMA 172/10; ➤ Obras em andamento;
Implantação da Via Perimetral de Itatiba	➤ Obras previstas no edital de concessão;
Implantação de Vias Marginais na Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332), entre os municípios Campinas e Paulínia	
Duplicação da Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332), entre os municípios Engenheiro Coelho e Conchal	

➤ PROGRAMA DE RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS

Além da iniciativa privada (processo de concessões), o DER - Departamento de Estradas de Rodagem também estabeleceu como meta o aumento da qualidade, segurança e fluidez no tráfego das rodovias paulistas. O Programa de Recuperação de Rodovias, realizado em parceria com o BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento, foi o carro-chefe desse trabalho, que incluiu a reforma de 20 trechos de rodovias paulistas, iniciadas em janeiro de 2003.

O DER também realizou grandes obras como a duplicação da rodovia Mogi-Dutra (SP-88), com implantação e pavimentação da segunda pista, melhoramentos, restauração e recapeamento da pistas existentes, trevos, inclusive viadutos e alças de acesso.

Também foram contempladas as obras de duplicação do Trevo de Cotia na rodovia Raposo Tavares (SP-270); o Contorno de Santa Fé do Sul na SP-320; e o trecho da Raposo Tavares entre os municípios de Presidente Prudente e Taciba.

O DER investiu na construção de viadutos, pontes e passarelas, na pavimentação de 32 quilômetros de estradas vicinais.

Plano Estadual de Segurança Rodoviária:

A Secretaria dos Transportes continua implementando o Plano Estadual de Segurança Rodoviária, de 2001, buscando reduzir o número de acidentes e, em especial, o número de vítimas fatais e de feridos graves nas rodovias paulistas. Com esse objetivo, o DER intensificou a fiscalização nas rodovias com a aquisição de radares para aumentar a segurança dos usuários. Além disso, o DER possibilitou à Polícia Rodoviária a aquisição de mais de 300 viaturas, equipamentos de informática, fardamento e coletes.

4.3. PLANOS E PROGRAMAS GOVERNAMENTAIS NO ÂMBITO MUNICIPAL

4.3.1. Compatibilidade com os Planos Diretores

As obras de Prolongamento da SP-083 acarretará uma pequena interferência no município de Valinhos. Isso porque apenas cerca de 400 metros da faixa de domínio do Prolongamento estarão em território pertencente a esse município,

conforme recorte do Projeto Funcional apresentado a seguir. Todo o restante das obras está no município de Campinas.

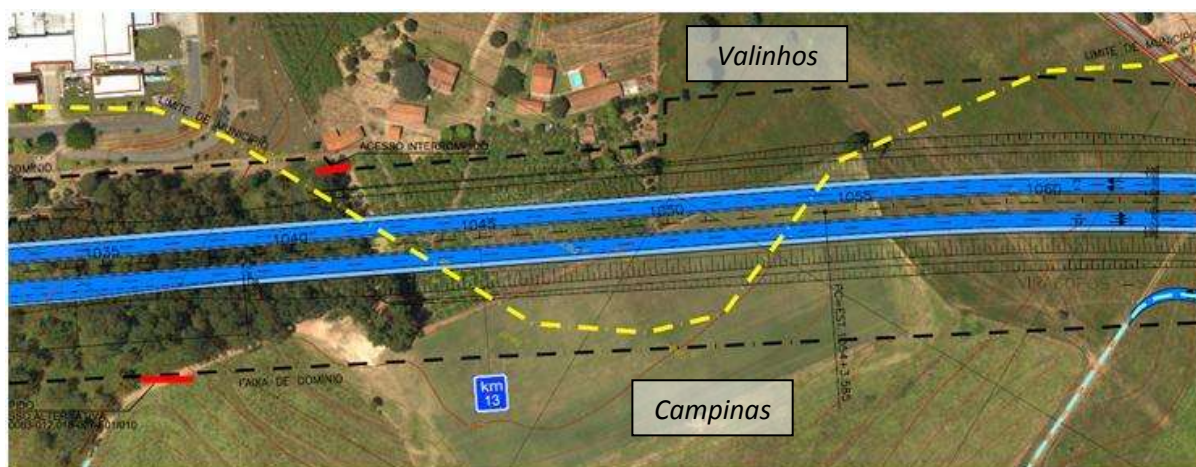


Figura 4.3.1-1: Detalhe do Projeto Funcional, no trecho de interferência direta no município de Valinhos.

Os itens a seguir demonstram as características das áreas sob interferência das obras nos municípios de Campinas e Valinhos, conforme seus Planos Diretores.

➤ 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 prefeitura².

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*

² Endereço para consulta: www.campinas.sp.gov.br, acessado em 06/09/2012.

malha viária e do sistema de transporte público. Baseado nesta política, a implantação do Prolongamento da Rodovia SP-083 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 4.3.1-2** a seguir, onde também foi traçado o novo segmento da Rodovia SP-083.

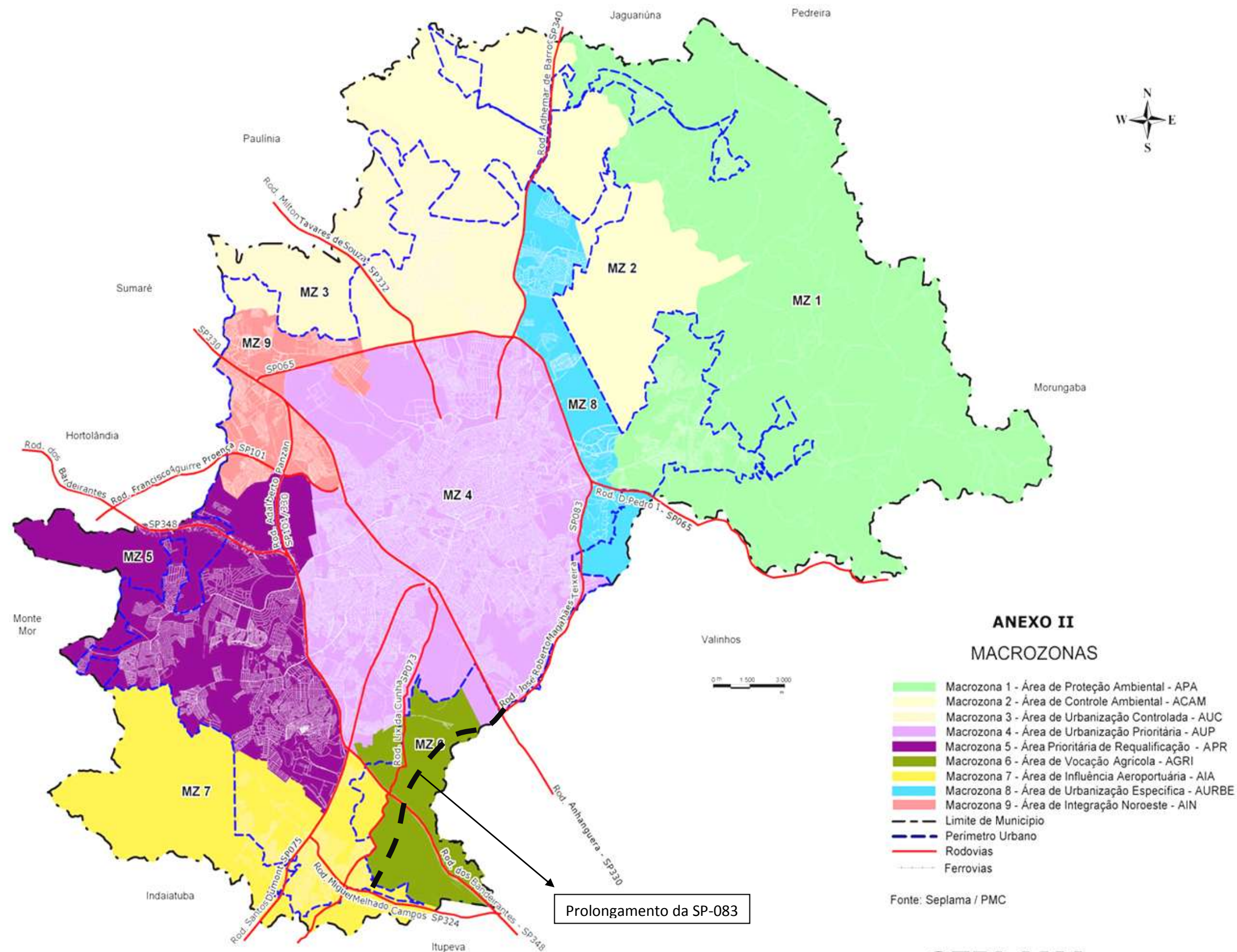


Figura 4.3.1-2: Delimitação das Macrozonas definidas no Plano Diretor do Município de Campinas. A **linha em destaque** representa o local de inserção do empreendimento.

Conforme observado na **Figura 4.3.1-2**, o local das obras está localizado entre as *MACROZONAS* 4 (*Área de Urbanização Prioritária*), 6 (*Área de Vocação Agrícola*) e 7 (*Área de Influência da Operação Aeroportuária*), cujas características são apresentadas a seguir:

MACROZONA 4 – Área de Urbanização Prioritária: área urbana intensamente ocupada, onde se fazem necessárias a otimização e racionalização da infraestrutura existente, o equacionamento das áreas de sub-habitação e o incentivo à mescla de atividades e à consolidação de sub-centros;

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.

Ressalta-se, no entanto que mais de 80% do traçado está inserido na *MACROZONA 6* (toda a porção central do Prolongamento). Apenas o início das obras, na interseção com a Rodovia Anhanguera (SP-330), está inserida na *MACROZONA 4* (menos de 1 quilômetro), e o final do traçado, na intersecção com Rodovia Miguel Melhado (SP-324), sobrepõe-se à *MACROZONA 7* (cerca de 500 metros).

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 4.3.1-3** mostra essa matriz.

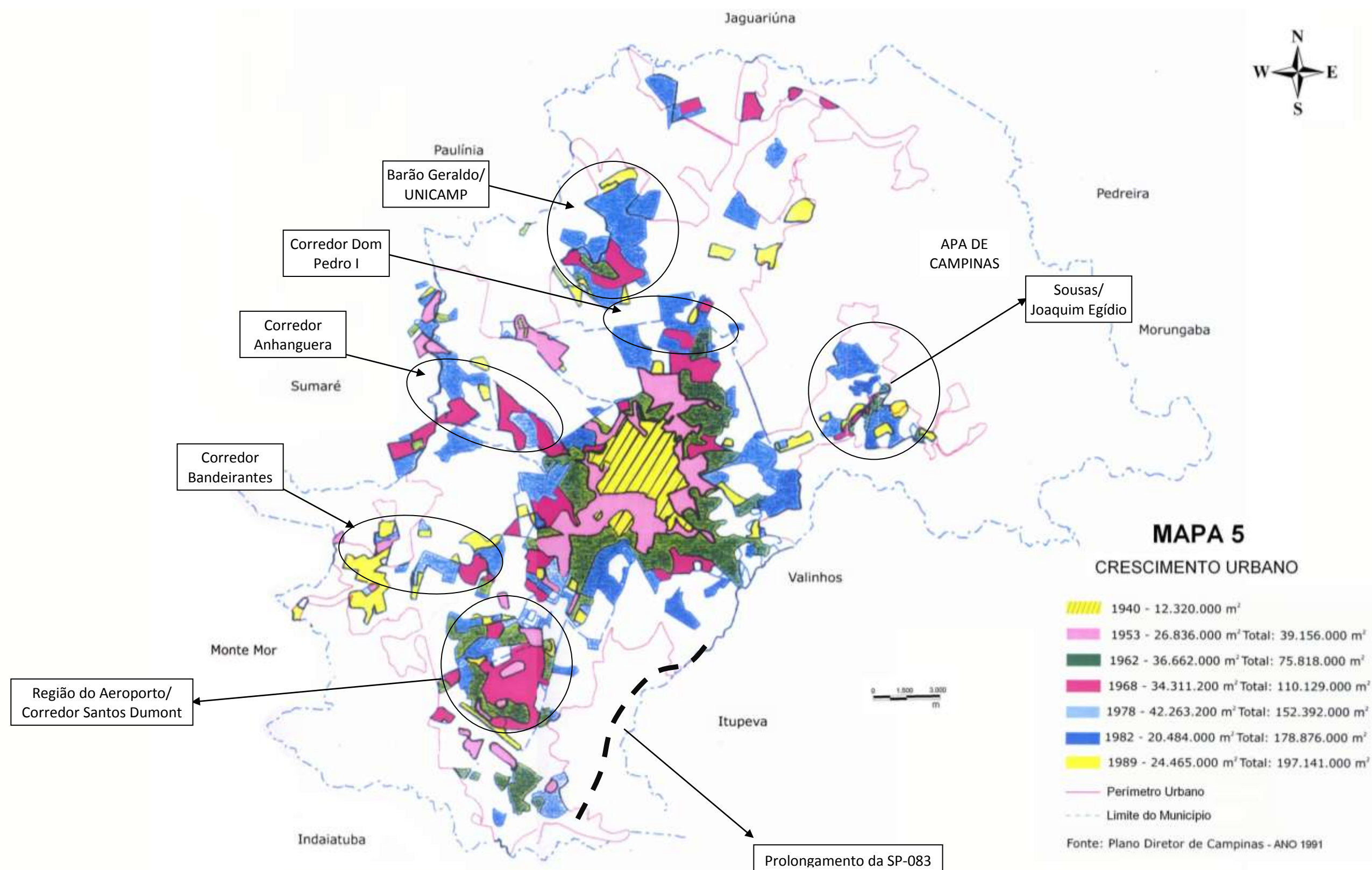


Figura 4.3.1-3: Crescimento urbano de Campinas, conforme Plano Diretor do Município (2006).

Conforme se pode observar na **Figura 4.3.1-3** 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:

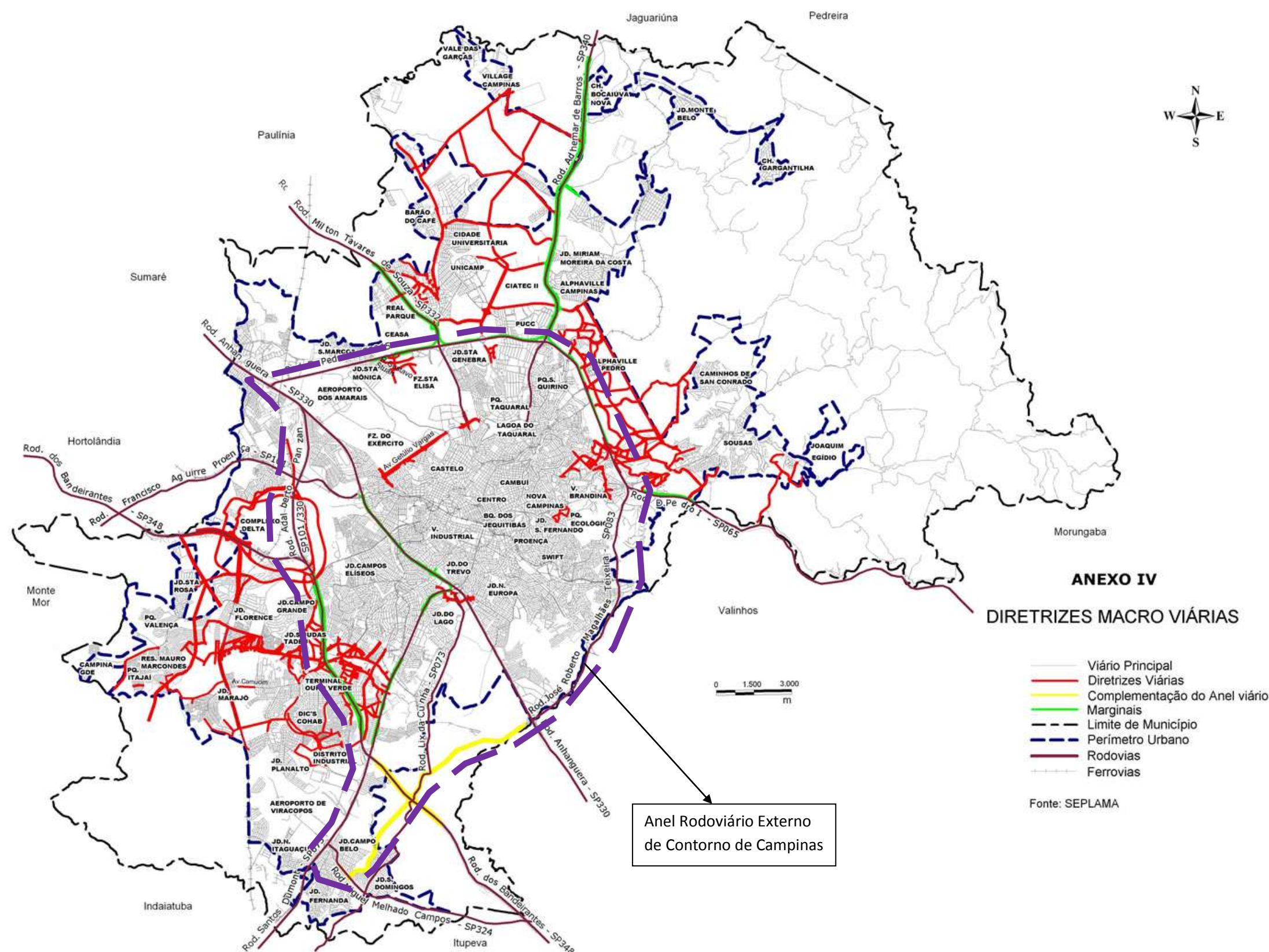
Anel Rodoviário Externo de Contorno de Campinas, de competência do Estado de São Paulo, sendo necessária sua conclusão para eliminação do trânsito de passagem de veículos de carga pela malha urbana do município, como também acesso direto da Região Metropolitana de Campinas (segundo o Plano Diretor de 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) cuja complementação (empreendimento em análise) deverá atingir a Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), e chegar até Rodovia Miguel Melhado (SP-324), nas proximidades com o Aeroporto Internacional de Viracopos.

O projeto a ser implantado atravessa a área rural do município, a qual apresenta intensa atividade agrícola, com predominância de fruticultura no segmento até a Rodovia dos Bandeirantes, e predomínio de pastagens no segmento até a Rodovia Miguel Melhado.

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. Com exceção ao trecho da Rodovia Anhanguera, que se caracteriza como uma rodovia que agrega, além do tráfego rodoviário, o tráfego urbano – situação que será amenizada após a construção do prolongamento da SP-083.

A conclusão do anel externo, ligando as rodovias Anhanguera-Bandeirantes-Miguel Melhado, 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 4.3.1-4** a seguir, que apresenta as Diretrizes Macro Viárias propostas no Plano Diretor de Campinas, já contemplando o prolongamento da Rodovia SP-083.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

SEPLAMA

PLANO DIRETOR 2006

Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

Figura 4.3.1-4: 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 em análise.

Remanescentes Vegetais:

O Plano Diretor (2006) afirma que a cobertura vegetal original remanescente de Campinas apresenta-se bastante fragmentada, e representa apenas 2,5% da área total do território. Em grande parte, é constituída por fragmentos isolados de Florestas Estacionais Semidecíduais e poucos trechos de cerrados, matas de brejo e vegetação rupestre.

A maior parte desses fragmentos florestais situa-se na área rural, em especial na porção nordeste - região da APA Municipal, os quais apresentam também um melhor estado de conservação. A Área de Proteção Ambiental da Região de Sousas e Joaquim Egídio - APA concentra 52,7% do total de matas remanescentes do município.

Mas o maior remanescente florestal do município de Campinas é a Mata de Santa Genebra. A área foi enquadrada como Unidade de Uso Sustentável e classificada como ARIE – Área de Relevante Interesse Ecológico.

Já na região central do município, que se encontra intensamente urbanizada, a cobertura vegetal remanescente é mais pobre, e os poucos fragmentos encontram-se ilhados na malha urbana, representados por bosques naturais e parques municipais.

Implantação de eixos verdes:

Devido ao baixo índice de ocupação do território de Campinas com cobertura vegetal, o Plano Diretor (2006) prevê a criação de *Eixos Verdes* (Artigo 39º), *visando a elevar o índice de área verde no Município (metro quadrado por habitante), de maneira a atingir e superar os padrões recomendados.*

Ou seja, trata-se de uma proposta que integra a progressiva recuperação ambiental de áreas verdes, com a possibilidade de oferecer à cidade, um espaço de uso público onde a população usufrua do seu direito à paisagem e ao lazer.

Os *Eixos Verdes* deverão ser constituídos por:

- Corredores Ambientais Estratégicos
- Parques Lineares
- Parques Públicos Temáticos

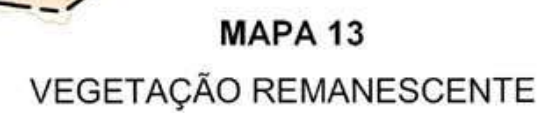
- Polígono de Multiplicidade Ambiental
- Vias Verdes - Alamedas

Os Parques Lineares estabelecidos no Plano Diretor deverão seguir o conceito de recuperação ambiental das Áreas de Preservação Permanente dos seguintes cursos d'água:

- Parque Linear do Rio Capivari;
- Parque Linear do Córrego Piçarrão;
- Parque Linear do Ribeirão Anhumas;
- Parque Linear Pires-Cabras;
- Parque Linear do Ribeirão das Pedras;
- Parque Linear do Córrego da Vila União;
- Parque Linear do Córrego do Pium.

O município tem procurado desenvolver projetos que viabilizem a recuperação dessas áreas, a exemplo da instituição da "Operação Urbana Consorciada Parque Linear do Rio Capivari – Cerâmicas" (Lei Complementar nº 12 de 17/12/04), situada em extensa região às margens do Rio Capivari, entre as Rodovias Santos Dumont e Bandeirantes, onde muitas propriedades inseridas nessa área de abrangência poderão se beneficiar de potenciais construtivos e novos usos, desde que as áreas degradadas sejam recuperadas, atendendo as diretrizes do Parque Linear do Rio Capivari e requalificando ambientalmente a região. Ressalta-se que o empreendimento em análise fica fora da área de abrangência da "Operação Urbana Consorciada Parque Linear do Rio Capivari – Cerâmicas".

A **Figura 4.3.1-5** a seguir mostra o mapeamento dos remanescentes florestais de Campinas, conforme publicado no Plano Diretor (2006). Já na **Figura 4.3.1-6**, que apresenta o mapa dos *Eixos Verdes* de Campinas (também do Plano Diretor, 2006) pode-se verificar a extensão de cada um dos parques lineares citados, inclusive a área de sobreposição do empreendimento ao Parque Linear do Capivari.



PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS

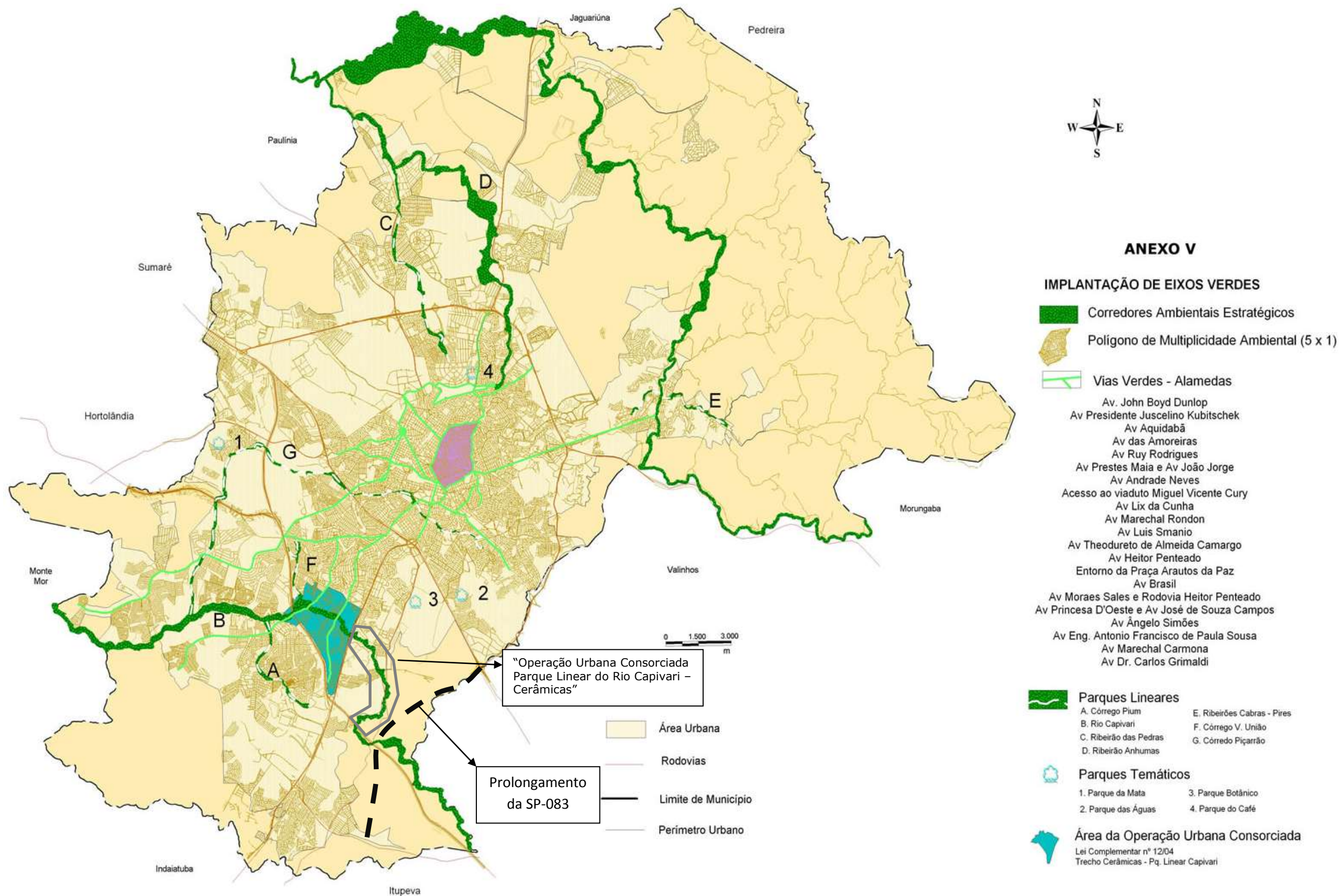


Figura 4.3.1-6: Localização dos Eixos Verdes de Campinas (Plano Diretor, 2006). Verifica-se área de sobreposição do empreendimento ao Parque Linear do Capivari.

➤ MUNICÍPIO DE VALINHOS:

O Plano Diretor de Valinhos foi instituído pela Lei nº 3.841, de 21 de dezembro de 2004, como o instrumento básico, global e estratégico da política de desenvolvimento do município. Um de seus objetivos é viabilizar o planejamento local com os municípios vizinhos, garantindo a efetiva integração regional.

O PD define 4 macrozonas no município, cujos limites estão apresentados na **Figura 4.3.1-7** a seguir, onde também foi traçado o novo segmento da Rodovia SP-083.

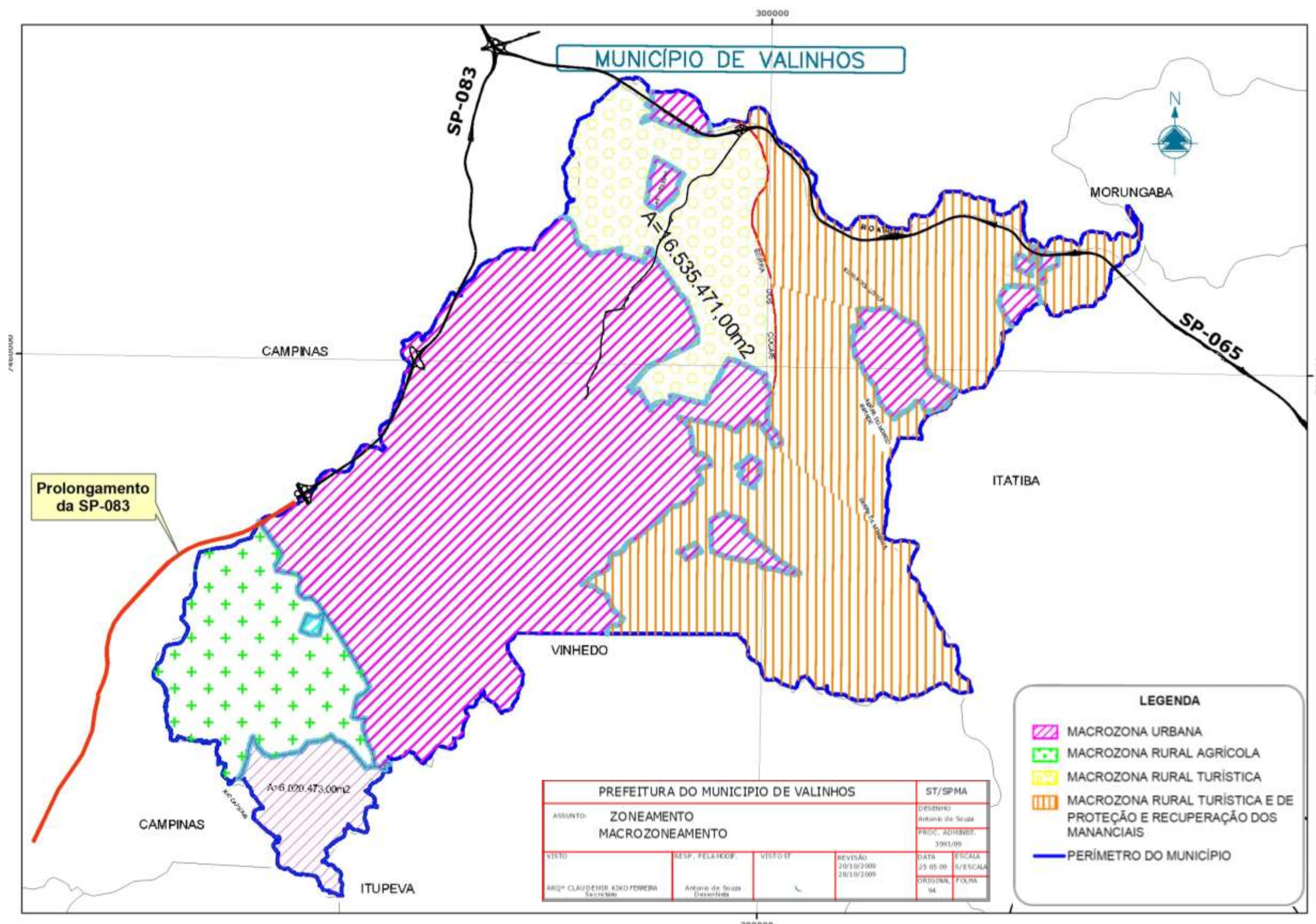


Figura 4.3.1-7: Delimitação das Macrozonas definidas no Plano Diretor do Município de Valinhos (2004), com destaque para o local de inserção do empreendimento.

Apenas cerca de 400 metros da obra irão afetar diretamente o território de Valinhos, logo no início do Prolongamento – estaca de projeto de 1040 a 1060. Conforme observado na **Figura 4.3.1-7**, o local das obras está inserido na *Zona Urbana*, no limite com a *Zona Rural Agrícola*, cujas características são apresentadas a seguir:

I - macrozona urbana: área de urbanização consolidada destinada a ocupação residencial, comercial, de serviços e industrial, devendo ser adotados os parâmetros de uso e ocupação do solo, previstos em legislação específica, e

II - macrozona rural agrícola: área onde há interesse público em manter e promover as atividades rurais e agrícolas, de agroturismo e agroindústrias, voltadas a atender a agricultura regional, podendo através de lei específica ser estabelecidos incentivos para estimular a permanência de atividades e a preservação compatível com as características desta zona.

A intervenção no município de Valinhos se dá em área ocupada exclusivamente por cultivo agrícola e áreas de pastagem, em região limítrofe ao Distrito Industrial situado às margens da Rodovia Anhanguera.

O Plano Diretor apresenta também o Sistema Viário Básico para a área rural, com destaque para a interligação entre as Rodovias Anhanguera (SP-330), a Roberto Magalhães Teixeira (SP-083) e Dom Pedro I (SP-065), sinalizadas como Rodovias de Interesse ao setor macrometropolitano. Nesse sentido, o Prolongamento da SP-083, promovendo a ligação com as Rodovias dos Bandeirantes (SP-348) e Miguel Melhado (SP-324) tem grande potencial de tornar-se também uma rodovia de interesse, mediante as possibilidades de escoamento da produção, inclusive facilitando o acesso ao Aeroporto Internacional de Viracopos.

A **Figura 4.3.1-8** a seguir ilustra a posição das rodovias citadas em relação ao Município de Valinhos, conforme publicado no Plano Diretor (2004).

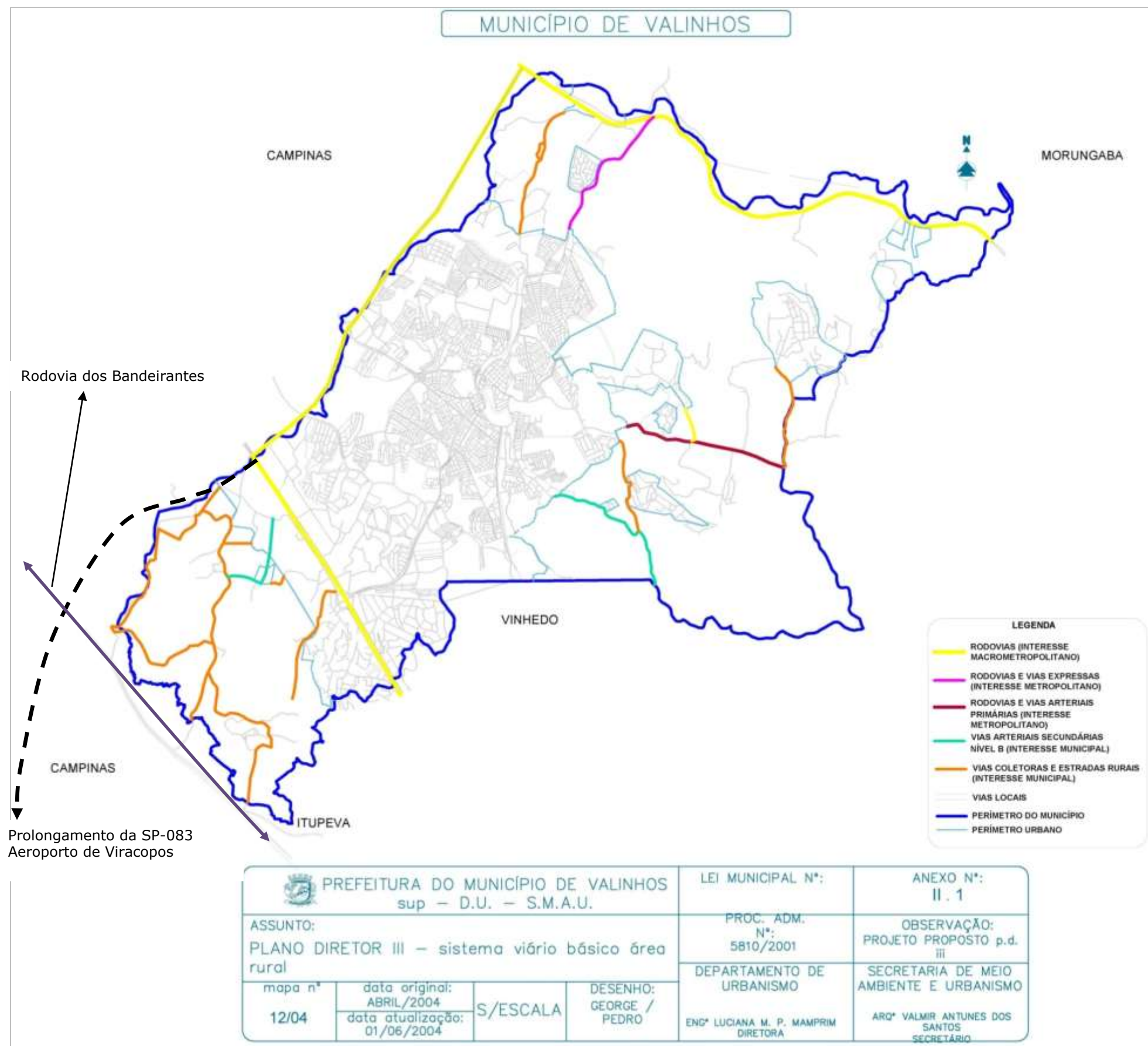
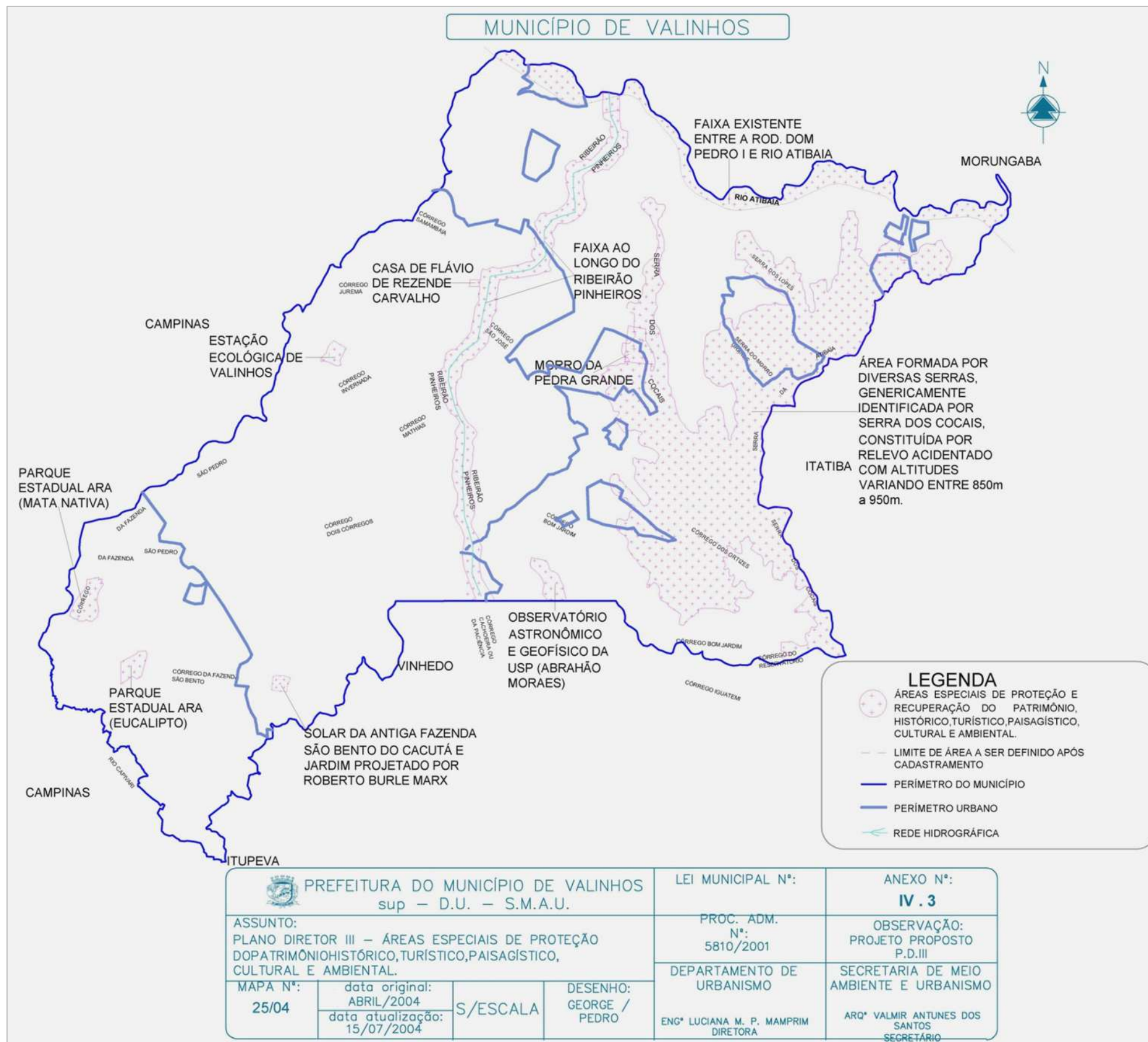


Figura 4.3.1-8: Localização do empreendimento e sua conexão com demais rodovias de interesse do Município de Valinhos (Plano Diretor, 2004).



Unidades de conservação:

Com relação às Unidades de Conservação (UC), no município de Valinhos encontram-se:

1. Estação Ecológica de Valinhos, e
2. Parque Estadual de Assessoria da Reforma Agrária (ARA) de Valinhos

Ambas são de Proteção Integral, e sua conservação é prioritária ao município, conforme Plano Diretor (2004). A localização dessas UCs é mostrada na **Figura 4.3.1-9**, juntamente com demais elementos municipais considerados prioritários à conservação, entre Patrimônio Histórico, Turístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental de Valinhos (Plano Diretor, 2004).

Figura 4.3.1-9: Delimitação de áreas especiais de proteção do Patrimônio Histórico, Turístico, Paisagístico, Cultural e Ambiental do Município de Valinhos (Plano Diretor, 2004).

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 4.4-1: 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 Rodovia José Roberto Magalhães (SP-083) 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 atual e futuro aumento no fluxo de pessoas no Aeroporto Internacional de Viracopos, as rodovias a sua volta que já são congestionadas, como a Rodovia Santos Dumont (SP-075) e a Anhanguera (SP-330), o prolongamento da SP-083/Anel Viário de Campinas iria amenizar o trânsito nessas rodovias, além de que o aumento de fluxo na SP-324 (Rodovia Miguel Melhado Campos) pode ajudar a desenvolver os bairros em seu entorno.

Pode-se concluir que o empreendimento ora em análise virá a ser favorável ao município de Campinas, Valinhos e Região, uma vez que irá beneficiar o transporte individual e coletivo 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 nos Planos Diretores dos municípios de Campinas e Valinhos.