

Saneamento e Obras Ltda, que coleta 89,2 mil toneladas de resíduos por dia.

O aterro sanitário de Indaiatuba obteve nota 10,0 (condições adequadas) da Cetesb, em relação às condições de tratamento e disposição dos resíduos sólidos domiciliares.

### ⇒ Índices de Avaliação da Qualidade de Vida

O IDH-M – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal é um indicador municipal que utiliza como dimensões de análise, a longevidade, a educação e a renda. No cálculo final, as três dimensões possuem pesos iguais. Para a dimensão longevidade, utiliza-se a esperança de vida ao nascer (número médio de anos que as pessoas viveriam a partir do nascimento). Na dimensão educação, utiliza-se o número médio dos anos de estudo (razão entre o número médio de anos de estudo da população de 25 anos e mais, sobre o total das pessoas de 25 anos e mais) e a taxa de analfabetismo (percentual das pessoas com 15 anos e mais, incapazes de ler ou escrever um bilhete simples). Por fim, na dimensão renda, utiliza-se a renda familiar per capita (razão entre a soma da renda pessoal de todos os familiares e o número total de indivíduos na unidade familiar). O índice varia entre zero e um, sendo uma proporção positiva, pois quanto maior o número, maior o índice de desenvolvimento humano. Considera-se como baixo desenvolvimento humano, índices inferiores a 0,500. Índices considerados médios variam entre 0,500 e 0,800. Índices acima de 0,800 consideram-se alto desenvolvimento humano.

Campinas e Indaiatuba apresentam alto desenvolvimento humano, desde 1991. Em ambos casos, houve crescimento do índice, o que demonstra que ações públicas, sobretudo de educação e saúde, têm proporcionado melhoria das condições de vida da população.

Outro índice importante para a análise é o IPRS - Índice Paulista de Responsabilidade Social. Apesar do IPRS também utilizar dimensões relacionadas à longevidade, educação e renda, cada uma destas dimensões possui subdivisões com outras taxas. Além disso, no IPRS a renda não é a renda per capita da população e aspectos do consumo da população e dos impostos gerados per capita. Por fim, uma outra diferença é que as dimensões e suas subdivisões possuem pesos diferentes entre si.

Após a aplicação desta metodologia, foram identificados os seguintes grupos de municípios:

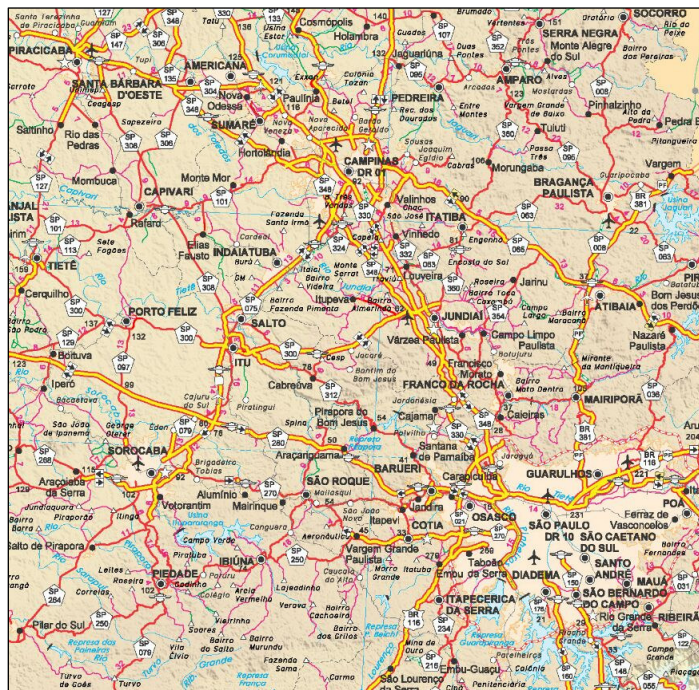
- ✓ Grupo 1 - Municípios que se caracterizam por um nível elevado de riqueza com bons níveis nos indicadores sociais;
- ✓ Grupo 2 – Municípios que, embora com níveis de riqueza elevados, não são capazes de atingir bons indicadores sociais;
- ✓ Grupo 3 - Municípios com nível de riqueza baixo, mas com bons indicadores sociais;

- ✓ Grupo 4 - Municípios que apresentam baixos níveis de riqueza e níveis intermediários de longevidade e/ou escolaridade;
- ✓ Grupo 5 - Municípios mais desfavorecidos do Estado, tanto em riqueza como nos indicadores sociais.

Em 2000, Campinas apresentava IPRS melhor que Indaiatuba; em 2004, Indaiatuba superou Campinas, passando de grupo 2, para grupo 1, enquanto que Campinas passou do grupo 1, para o grupo 2.

### ⇒ Infra-estrutura: Transporte

A rede de transporte estruturada na AII é bastante complexa, por conta de sua proximidade em relação à capital paulista. É composta de rodovias estaduais e municipais sendo esta, a base da infra-estrutura de transportes da região.



A Região conta com amplo sistema viário, ramificado e de boa qualidade, tendo como eixos principais a Rodovia dos Bandeirantes – SP 348 e a Rodovia Anhanguera - SP 330, que ligam a capital a Campinas e este município ao interior paulista. A SP 348 que liga, de sul a norte, São Paulo, Caieiras, Franco da Rocha, Cajamar, Jundiaí, Itupeva, Valinhos, Hortolândia, Sumaré, Nova Odessa, Cordeirópolis, Limeira e Santa Bárbara D'Oeste, é concessão da Autoban. A SP 330, também sob responsabilidade desta concessionária liga, de sul a norte, São Paulo, Osasco, Cajamar, Jundiaí, Louveira, Vinhedo, Valinhos, Sumaré, Nova Odessa, Americana, Limeira, Ribeirão Preto e Triângulo Mineiro.

A Rodovia Engenheiro Ermênio de Oliveira Penteado (antiga Santos Dumont) - SP 75, sob concessão da

Colinas, liga Campinas ao Aeroporto de Viracopos e aos municípios de Indaiatuba, Salto, Itu e Sorocaba.

A Rodovia Dr. Ademar Pereira de Barros - SP 340 (Campinas-Mogi Mirim) liga Campinas a Jaguariúna, Holambra, Santo Antônio de Posse, Mogi Mirim, Mogi Guaçu, Estiva Gerbi, Aguaí, Casa Branca e Mococa, até o Sul de Minas; está sob concessão da Renovias.

A Rodovia Dom Pedro I - SP 65, sob concessão da Dersa, liga Campinas a Valinhos, Itatiba, Jarinú, Atibaia, Rodovia Fernão Dias, Bom Jesus dos Perdões, Nazaré Paulista, Igaratá, Jacareí, Rodovia Dutra, Rodovia Carvalho Pinto, rumo ao Vale do Paraíba e Rodovia Tamoios, rumo ao Litoral Norte do Estado de São Paulo.

A Estrada Estadual Campinas- Paulínia - SP 319 liga estes municípios e apresenta pista simples pavimentada e boas condições de trafegabilidade. Os centros de Campinas e Indaiatuba distam, respectivamente, 20 e 10 km do Aeroporto Internacional de Campinas – Viracopos, com fácil acesso pela Rodovia Engenheiro Ermênio de Oliveira Penteado (antiga Santos Dumont) - SP 75. Existem vários ônibus que fazem o trajeto saindo da Rodoviária de Indaiatuba direto para o Aeroporto de Viracopos.

O Aeroporto Internacional de Viracopos, localizado no extremo sul do município de Campinas, é o segundo maior aeroporto internacional do Brasil, movimentando primariamente o tráfego de carga. É considerado o maior terminal de cargas da América do Sul. Na região norte do município, localiza-se o Aeroclube dos Amarelos, destinado aos aviões de pequeno e médio porte, assim como o ensino de pilotagem.

O serviço de transporte público em Indaiatuba é realizado pela Viação Guaianazes de Transportes LTDA que conta com uma frota de aproximadamente 60 veículos, que atendem o município através de 21 linhas que operam das 04:40 horas a 01:00 hora.

Campinas conta com aproximadamente duzentas linhas de ônibus urbano (gerenciadas pela Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC) e cem linhas de ônibus metropolitanos e intermunicipais (gerenciadas pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos – EMTU/SP). O sistema municipal de transporte coletivo – Intercamp está em implantação e, segundo o planejamento da Prefeitura, só se completará no final de 2008.

Campinas foi um dos maiores entroncamentos ferroviários do Estado de São Paulo. Os trilhos da *Companhia Paulista* chegaram à cidade em 1872 e dali partiam os trilhos para o Sul de Minas Gerais (pela *Mogiana*), para o interior do Estado e Mato Grosso do Sul (pela *Paulista* e pela *Sorocabana*) e duas pequenas linhas extintas: uma para Paulínia (a *Funilense*) e outra para Sousas. Atualmente, as linhas administradas pela Brasil Ferrovias estão reduzidas a poucas viagens diárias de trens cargueiros, com

locomotivas movidas a diesel a baixíssima velocidade (menos de 30km/h) e muitos dos antigos leitos de trilhos estão abandonados.

Com a ampliação do aeroporto de Viracopos e conseqüentemente aumento no fluxo de usuários, um dos impactos decorrentes será o aumento do fluxo de veículos nas suas principais vias de acesso, que por seu lado, deve demandar ações por parte da administração do aeroporto e do Poder Público.

### ⇒ *Estrutura Urbana dos Municípios*

Com a Constituição Federal de 1988, os assuntos urbanísticos começam a ser tratados de forma mais consistente e direta, os instrumentos de planejamento territorial são definidos e os municípios ganham maior autonomia para tratar de suas questões urbanísticas. Estas definições estão dispostas no Capítulo da Política Urbana, nos artigos 182 e 183. Neste capítulo foi definida a necessidade da realização de Plano Diretor para os municípios com mais de 20.000 habitantes e, a partir daí, a Constituição do Estadual do Estado de São Paulo estendeu esta obrigatoriedade a todos os municípios.

Para regulamentar os dois artigos supracitados da Constituição de 1988, foi criada a Lei Federal nº 10.257/2001, o Estatuto da Cidade. Esta Lei estabelece diretrizes para a elaboração dos Planos Diretores Participativos e define sua obrigatoriedade para cidades:

- ✓ Com mais de 20 mil habitantes;
- ✓ Integrantes de regiões metropolitanas e aglomerações urbanas;
- ✓ Integrantes de áreas de especial interesse turístico;
- ✓ Inseridas na área de influência de empreendimentos ou atividades com significado impacto ambiental de âmbito nacional ou regional.

Em 1991, foi aprovado o Plano Diretor do Município de Campinas, Lei Complementar nº 02 de 26/07/1991, caracterizado por apresentar um extenso estudo com dados da realidade municipal, porém com a falha de não apresentar propostas para serem implantadas a curto, médio e longo prazo.

Em 1996, foi elaborado um novo plano diretor (Lei Complementar nº 004/96), que em seu macrozoneamento inclui a Macrozona 7, definida como Área Imprópria à Urbanização, estabelecendo critérios restritivos à ocupação desta área devido à presença do Aeroporto Internacional. Em 2006, este plano diretor passou por um processo de revisão e a área do Aeroporto Internacional de Viracopos, foi novamente incluída na macrozona 7, porém sua denominação foi alterada para: Área de Influência Aeroportuária – AIA. De acordo com esta Lei Complementar nº 15 de 2006, a AIA abrange a área do aeroporto de Viracopos, sua área de expansão e os bairros de seu entorno.

Trata-se de uma área com as seguintes características:

- Sujeita aos impactos das operações aeroportuárias;
- Apresenta parte rural produtiva;
- Infra-estrutura urbana precária: baixo potencial de expansão do abastecimento de água;
- Sistema viário escasso e descontínuo, dividida pela Rodovia Santos Dumont;
- Apresenta restrições ambientais: dificuldade de captação e esgotamento na Bacia do Rio Capivari - Mirim (manancial de abastecimento dos municípios à jusante);
- Fragilidade do solo e remanescentes de vegetação nativa.

No município de Indaiatuba a Lei nº 4.066, de 24 de Setembro de 2001, que dispõe sobre o uso e da ocupação do solo, define a área próxima ao Aeroporto Internacional de Viracopos, como área de expansão urbana – AEU02. Em 2006, o município de Indaiatuba realizou a revisão do Plano Diretor Municipal, no entanto, a área próxima ao Aeroporto de Viracopos, continua com a mesma classificação e segundo informações obtidas junto aos técnicos do setor de engenharia da prefeitura, o crescimento do município ocorre na direção oposta. Os técnicos da Secretaria de Desenvolvimento informaram que algumas empresas de logística têm procurado terrenos para se implantarem nesta porção territorial devido à proximidade do Aeroporto Internacional de Viracopos.

O uso e a ocupação do solo na área da macrozona 7, é bem diversificada como dito anteriormente, pois a presença do Aeroporto Internacional de Viracopos induziu a ocupação da área. A região atualmente configura-se como uma área de ocupação diversificada: áreas com intensa densidade populacional e áreas com intensidade menor; áreas com loteamentos de características urbanas e outros com características rurais.

O Jardim Novo Itaguaçu, destaca-se como um destes loteamentos com características urbanas. A formação deste loteamento deu-se em decorrência da ocupação da área em 1997, através de uma ação planejada e organizada. Atualmente trata-se de uma área residencial de ocupação consolidada e em expansão. O bairro apresenta problemas relacionados à falta de infra-estrutura para água, esgoto e energia elétrica, além dos equipamentos públicos de saúde e escolas.

### ⇒ *Aeroporto Internacional de Viracopos*

O Aeroporto Internacional de Viracopos/Campinas é referência no transporte de cargas e malas postais. Estas compõem a atuação primária do aeroporto, juntamente com o tráfego doméstico regular de passageiros, conforme pode ser constatado no seu Plano Diretor. De forma secundária o aeroporto também tem como objetivos o atendimento ao tráfego aéreo nacional e internacional de passageiros, além

de ser alternativa aos aeroportos de Guarulhos e de Congonhas, em casos de situações emergenciais. Viracopos também cumpre com a função de instrumento do desenvolvimento econômico e social da Região Metropolitana de Campinas, que conta com uma quantidade expressiva de indústrias e com pólos tecnológicos e de serviços, além de possuir uma população total acima de três milhões de habitantes.

Ocorreu uma queda significativa no movimento de aeronaves entre os anos 2000 e 2004, no Aeroporto de Viracopos, reduzindo de um total geral de 46.078 aeronaves no primeiro momento para 24.576 no último período considerado. Os números decrescentes foram generalizados, sobretudo em relação às aeronaves de passageiros; com as aeronaves de carga houve aumentos sensíveis, com uma única exceção para as aeronaves não regulares domésticas. A maior parte das cargas e malas postais contabilizadas no Aeroporto foi de origem regular internacional, seguida pelas não regulares domésticas e pelas regulares domésticas. Quando se toma por horizonte os anos de 2000 e 2004, percebe-se que enquanto houve redução no movimento regular doméstico e não regular doméstico (principalmente neste segundo caso), houve aumento no movimento regular internacional. Contudo no movimento total, houve uma sensível queda.

O movimento de passageiros apresentou-se de forma ascendente para os vôos regulares doméstico e internacional e para a aviação geral não regular. Houve um salto significativo de movimento de passageiros regulares internacionais entre os anos 2000 e 2004, passando de 130 para 2.164. Porém o movimento de passageiros é predominantemente de vôos regulares domésticos. O movimento total geral de passageiros passou de 713.232 em 2000 para 717.362 passageiros em 2004.

Juntamente com a ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos existem outros projetos envolvendo a AID, sendo que alguns estão diretamente relacionados com a dinâmica de funcionamento do aeroporto. Um dos principais projetos para a área pretende melhorar e diversificar o acesso ao aeroporto através da implantação de uma ligação férrea unindo o centro de Campinas ao aeroporto. Essa proposta está inserida dentro de um projeto de maior amplitude, denominado “Expresso Bandeirantes”, cujo objetivo é estabelecer uma via férrea de ligação entre a capital do Estado e Campinas, passando pelo município de Jundiá.

Atualmente o município de Campinas também passa por uma revisão do seu Plano Diretor. Dentre as alterações previstas insere-se a modificação da macrozona onde se localiza o aeroporto (Macrozona 7 – Área Imprópria a Urbanização), com o objetivo de integrar o planejamento urbano municipal à infra-estrutura aeroportuária e às necessidades urbanas de Viracopos. A Macrozona 7 será transformada de Área Imprópria a Urbanização – AIU, para Área de Influência a Operação Aeroportuária – AIA.