

Memória de Reunião Conjunta de GTs, a convite do GT- Transporte, Mobilidade e Logística

Data: 11 de Maio de 2016

Pauta:

1. Saulo Pereira Ramos – Luis Fernando - Rede Metropolitana de Alta e Média Capacidade
2. Fátima Araujo: Logística do PAM
3. Tácito Pio da Silveira, Prefeitura Municipal de São Paulo- Plano de Mobilidade do Município

1. STM

Saulo Pereira Ramos:

-Apresenta mapa de atuação e estrutura da STM nas 5 Regiões Metropolitanas do estado: 133 municípios, 40.174,05 km² e 29,16 milhões de habitantes . A estrutura é composta por METRÔ, CPTM, EMTU e a Estrada de Ferro Campos de Jordão, mais recentemente a Via Amarela que está integrada, mas é privada.

-Zoom na RMSP – 8.061 km², 20,2 milhões de habitantes – enormes desafios, des economias que oscilam na faixa de milhões de dólares por ano. Para se explorar um pouco as questões de responsabilidades: Governo do Estado, Governos Municipais.

- A STM apoia e desenvolve ações e planos de transportes junto aos municípios visando a integração e compatibilização dos planos locais com aqueles de caráter metropolitano.

Diretrizes: proporcionar acessibilidade e mobilidade sustentável entre as cidades: Estão baseadas em um conjunto de 4 pilares: integrar, operar, expandir e inovar.

1. Integração de modais, integração tarifária, projetos de expansão entre modais, bolsões de estacionamento nas pontas, bicicletas, etc.

2. Operar significa tirar da estrutura instalada o máximo de sua operacionalidade

3. O terceiro pilar tem Uso e Ocupação do solo como o pano de fundo. A ampliação do atendimento: Linha 13, atendendo Guarulhos; linha 18, atender o ABC, modal ferroviário. Enfim, um conjunto de projetos desenhados e alguns implantados .

4. Inovação é a busca por soluções tecnológicas: VLT, na Baixada Santista, por ex., busca da tecnologia de hidrogênio nos ônibus, etc.

-A rede Metroferroviária: composta por 12 linhas, metade do metrô e outra metade da CPTM, totalizando cerca de 335 km de extensão.

- destaque para as novas linhas e expansão de linhas existentes

- atualmente 7,5mi + 2,5mi passageiro dia (atual e expansão)

2. Planejamento da rede metropolitana de alta e media capacidade (Luis Fernando)

Antecedentes

- pitu 2020 – planejamento estrategico – visao da metropole
- pitu 2025 – transporte + uso do solo
- a partir do pitu 2025 – politica de transporte e uso do solo
- o cenario tradicional da metropole (as dinamicas ja conhecidas) e as situações que tendem a se agravar
- levando em conta os cenarios tendenciais e definindo como parametro um cenario tendencial
- configuração dos instrumentos a serem utilizados diante desse cenario tendencial equilibrado que havia sido estabelecido
- levando em conta operações urbanas consorciadas (OUC) e áreas de intervenção urbanas (AIU)
- exemplificação das AIUs e destaque de beneficios esperados
- apresentação da rede atualizada (baseada no pitu 2025 com base nos elementos apresetados acima)
- rede referencia 2010 – rede referencia 2030, incluindo Metrô, CPM, EMTU (corredores)
- corredores metropolitanos sempre fazem ligação com outras estruturas metropolitanas.

3. Logística do PAM - Plano de Ação da Macrometrópole (Fátima Araujo)

Fátima fez rápida exposição sobre os rebatimentos do que foi trazido como proposta no âmbito da mobilidade da macrometrópole e o quanto ele pode ser útil para o PDUI.

O PAM se apresentou com uma carteira de projetos para articular no espaço metropolitano muitas ações que antes, eram feitas apenas no setorial. A ideia e que elas fossem vistas de forma integrada .

Eixos estratégicos:

Coesão territorial: Com investimentos em logística e transportes e

Conectividade Territorial: assegurar a conectividade do sistema urbano

Governança: adotar instrumentos que estimulassem interesses entre agentes

Mapa da Macrometrópole e aí inserida o coração que é a RMSP. Do ponto de vista da integração econômica e territorial – acentua-se a necessidade à medida que ela vai se espraiando e os dados de migração só confirmam isso. As outras metrópoles crescem e acentuam a polarização de São Paulo.

- desafios e gargalos

Mobilidade Pendular – principais fluxos na MMP – 2010. 1600 mil pessoas. Esses dados confirmam a fortaleza da polarização que vem das outras regiões para a RMSP. 200 mil pessoas que se movem diariamente para a RMSP. Para trabalho é o principal objetivo. Essas pessoas se somam àquelas que aqui vivem e necessitam de uma mobilidade para o seu dia a dia.

A carteira de projetos tentou equacionar esse desafio por meio de projetos e ações estruturantes organizados por vetores de desenvolvimento, com blocos de intervenção pública.

- vetores de desenvolvimento: territoriais e sistêmicos.

Sistêmicos: Saneamento e recursos hídricos, saneamento ambiental, energia, inovação tecnológica, gestão fiscal e habitacional.

Territoriais: eixos principais em direção ao Vale do Paraíba, Campinas até Piracicaba, Baixada Santista e Sorocaba. As conexões com a RMSP são fundamentais para o PDUI: espaço que aglutina e responde por questões estratégicas muito mais amplas que a própria RM.

Eixo perimetral que vem de São Sebastião, passando por Campinas.

Carteira de Projetos: esse espaço do centro da macrometrópole, centro de São Paulo, foram identificados vários projetos que precisavam de uma construção de sinergia, para alcançar os resultados de forma integrada e possíveis de serem medidas no seu tempo.

Na área de mobilidade:

-rede metropolitana, articulação de trens regionais com a rede de estações metroferroviárias da RMSP

- implantação do Ferroanel

-Plataformas logísticas periféricas junto ao Ferroanel

-Plataformas logísticas urbanas

-Integração do aeroporto de Guarulhos, etc.

Em relação ao setor de desenvolvimento Bandeirante: trem de passageiros São Paulo-Americana e Limeira, nova ferrovia de *contêineres* para a carga unitizada, articulação ferrovia de carga e granel com o Ferroanel Norte na RMSP e sistema de monitoramento informatizado da carga.

Em São Paulo o fluxo de cargas atual vem congestionando as grandes vias e rodovias. A data para um estrangulamento está chegando. A DERSA construiu um sistema de "simulação para estrangulamento" (?) onde se pode deduzir que por mais que se amplie as rodovias, não há possibilidade de se continuar com transporte de carga nas rodovias.

Os trens articulam toda a proposta que precisamos enxergar no PDUI, enxergar o seu detalhamento: PAM -TL- (PAM Transporte e Logística). O PDUI deve colaborar para o seu detalhamento. (será discutido com Xavier)

-Os trens de passageiros: a articulação regional de passageiros pode se dar com os trens de carga para aproveitamento das áreas de domínio. Ganha-se sinergia ao se ter integração físico-funcional.

No Vale do Paraíba o trem regional de passageiros se integra à nova ferrovia de *contêineres* para carga.

Plano de obras viário para Dutra. Há outros eixos (Caminho do Mar) onde a implantação do Ferroanel é estratégica. Nova ferrovia para a descida da Serra.

No vetor de desenvolvimento de Sorocaba, o trem regional, o trem de *contêiner* e a articulação entre o centro logístico é fundamental. Foi mostrado o mapa de Vetor de Desenvolvimento Sorocaba. O Vetor Perimetral da Macrometrópole objetiva descongestionar toda a região. Nessa carteira, os projetos foram selecionados e hierarquizados a partir do estabelecimento de objetivos estratégicos e de situações às quais eles foram privados de sua factibilidade.

Sequenciamento dos projetos: importância estratégica, encadeamento lógico, interdependência entre projetos, regras de precedência, gráficos de hierarquização e sequenciamento dos projetos. Hidroanel de longo prazo e Ferroanel de médio prazo.

Foi feita uma precificação (estimada) dos projetos e um estudo sobre a natureza dos investimentos até 2040 para os vetores territorial e sistêmico. Fátima mostrou as estimativas de investimento em Reais. A RMSP é o principal foco.

A carteira de PPP já estava comprometida. Sem possibilidade de expansão.

A definição dos projetos efetivos pode se dar com a participação de todos os municípios. Esta é a questão central do ponto de vista do PDUI.

No sistema de governança na área de transportes pode-se resolver questões bem simples e também as definições de projetos e plataformas logísticas com espaço de governança.

DEBATE:

Sandra: Pergunta para Fátima: círculos das plataformas logísticas remotas: já é projeto, já foi discutido com os municípios? As bolinhas estão localizadas no Ferroanel e Rodoanel?

R: É apenas indicação de onde elas devem estar localizadas por conta dos projetos de cargas unitizadas. São plataformas de redistribuição regional das cargas. Daí seriam redistribuídas. Em cada situação a plataforma logística vai desempenhar um papel específico no sistema de cargas. A Governança está claramente colocada no projeto do PAM_TL.

A importância desse projeto é justamente a participação dos municípios e para o PAM_TL é bom, pois o PDUI será uma lei.

Pergunta para Saulo: Está em estudo a integração tarifária ou não existe essa intenção?

R: Essa questão é permanente, pois sempre se tem essa política de gratuidade o que traria uma insolvência do sistema como um todo. Há essa preocupação e a proposta deve vislumbrar todos os aspectos. Na STM ainda é embrionária. Os mecanismos de regulação são discutidos e cada vez mais, temos agentes privados entrando no sistema. Essas concessões não penalizam o privado. A sustentabilidade deve ser pensada assim.

Levi: São Paulo tem acentuada sua centralidade, o plano de mobilidade não seria o mesmo modelo? Será que é correto terminar com esse plano de intervenções sempre centralizando em SP? Não pode se tornar mais problemático?

R: Desde o pitu 20-20, as distancias devem diminuir como desejo, sem impedir os grandes deslocamentos. A cidade de São Paulo precisa de tudo. Aqui estão os empregos, os serviços, etc.

Às vezes, pede-se que se estique linhas e isso é perpetuar o modelo. Precisamos pensar nas sub-regiões e muitas vezes a demanda é equivocada.

Plinio Asmamam: SP protagonizou o Brasil no sec. XX. Nada aconteceu no Brasil que não aconteceu em São Paulo. Vai continuar no sec. XXI? Como foi esse protagonismo durante 100 anos? Isso foi com uma colonização de SP com a ferrovia (para o café). SP é o único estado que tem ferrovia. Brasil é o 30º maior território do mundo. O café foi o responsável. Em SP tivemos a migração e isto fez a diferença.

O GESOP embarcou agora, recentemente, no *boom* de desenvolvimento nacional. O GF faliu e nós estamos aqui, sem dinheiro para nada. Temos que pensar nisso direito. O metrô é para vida inteira. O caminho é pela descentralização, não há outro. Cometemos erros crônicos há muito tempo. O Plano Diretor não é um plano promotor da cidade. Vejam Paris, há 30 anos atrás. Descentralizou Ile de France. O que queremos fazer aqui?

Na periferia não tem trabalho. Por que todo mundo tem que ficar na Paulista e não em Itaquera? Tem que haver infraestrutura.

Rogério Belda- A industria está indo para Extrema...

4. Plano de Mobilidade de São Paulo – Tassito Silveira (PMSP)

Foi desenvolvido no momento em que a PMSP está trabalhando em outras leis. SMDU e SMT.

Em 2013 foram traçadas algumas estratégias de como o Plano de Mobilidade poderia ajudar. São 4 estratégias definidas junto com o Plano Diretor. Permitir adensamento ao longo dos principais eixos de transporte.

Distanciamento e densidades populacionais. O&D municipal.

Densidade de empregos – são diferentes das densidades habitacionais. Transporte continuo sobre pneus. O bilhete único mudou a quantidade de usuários do transporte público.

Evolução do desemprego 2002 a 2015:

Na RMSP houve queda acentuada do desemprego de 2002 até 2012. Depois, a tendência se reverteu. Mais gente trabalhando, mais uso do transporte.

Expansão da frota de motocicletas 7% a.a. O transporte coletivo sofre com a redução das velocidade e aumentam as emissões de poluentes.

Os dados da CETESB mostram uma melhora, mas estamos acima do recomendado.

Quanto maior a renda, maior o uso do transporte individual.

Evolução do numero de óbitos: redução do número

Política de mobilidade: Princípios:

- acessibilidade, desenvolvimento sustentável, equidade, eficiência, etc.

Na legislação federal apoiou-se a preferência: pedestres, etc

Extensão de calçadas e parklets. O modelo de corredor perseguido é à esquerda, mas nem sempre se consegue pela necessidade de desapropriação, o que encarece muito.

Infraestrutura de 2012: 130 km de corredores de ônibus. A partir de 2013, no PD aparece acréscimo de mais 150 km, depois, 153, mais 149 e depois, 112 km. Total 695

O Plano está disponível no site e qualquer detalhe pode ser consultado.

Terminais de integração

1. Implantação – várias fases:
2. Faixas exclusivas para o transporte coletivo para melhorar a oferta

Há saturação do sistema viário e dos corredores em alguns locais.

A rede de alta capacidade foi considerada

Intervenção com perguntas :

Público:

P: Programa de calçadas, existe?

R: Também está previsto no plano, mas é de responsabilidade do proprietário.

P: As ciclovias precisam de mais incentivo: ex: vestiários nas empresas. Há alguma proposta?

R: Não. Os cicloativistas têm feito esse trabalho. Os terminais devem incorporar bicicletários públicos com vestiários. A mudança da cultura tem que existir, mas fica mais a cargo dos cicloativistas.

P: Há previsão de aumento das estratégias para aumento dos bicicletários, questão de segurança, integração, há algo mais concreto?

R: Ainda há muita obra a ser feita. Há ônibus circulando em espaços para bike. As bikes podem ser transportadas nos trens, mas há regras porque as redes estão sobrecarregadas

P: Metrô de superfície, existe proposta?

R:

Questão polemica em relação à calçada. O código civil brasileiro considera calçada, testada a testada; leito viário (CET), equipamentos e poste de ruas (CET), (Secretaria de Obras e banca de jornal (Secretaria e pavimentação a mesma secretaria de coordenação).

A proposta é que um único órgão cuide de todo esse espaço para haver melhor coordenação das calçadas, passeio e leito. Outra complementação de informação é que o Plano de Metas da PMSP é de se recuperar 150 km de calçadas por ano. Não se conseguiu.

Uma ação que o Plano de Mobilidade pode deixar marcado é que se discipline a padronização da calçada. Já existe. Há a acessibilidade universal para os polos geradores de tráfego.

Isis: P: O material será disponibilizado?

R: Sim, na plataforma, até amanhã.

P: Há licitação para transporte coletivo? Quais as alternativas de fontes de energia renováveis

R: Há determinação municipal de mudança de matriz energética, mas é difícil de ser alcançada em prazo curto, O plano de mobilidade não trata disso. Não é uma lei e ele pode apenas apontar. Uma nova incorporação da frota pode prever.