

Memória de Reunião
GT- Transportes e Logística
PDUI – RMSP

Data: 01/06/2016

Participantes: consultar lista de presença

Pauta:

Apresentação: “Transporte e Logística na RMSP” – Milton Xavier (Dersa – Secretaria Estadual de Logística e Transporte)

Grupos de Trabalho:

Meio ambiente, Recursos Hídricos e Saneamento Ambiental

Desenvolvimento Urbano, Econômico e Habitação

Transportes e logística

Principais pontos da apresentação:

1. Abertura da reunião/ apresentação, destacando o perfil do público presente formado por representantes e técnicos do setor público (estado e prefeitura).
2. Início da apresentação focada nas seguintes questões: integração dos modos de transporte, visão conceitual e limites de intermodalidade em São Paulo. Trabalho desenvolvido pela Secretaria Estadual de Logística e Transporte.
3. Apresentado um histórico sobre o desenvolvimento dos trabalhos a partir de 1999-2000: desenvolvimento de projeto estratégico para o estado, algo distinto da rotina diária, tradicionalmente focada em ações localizadas. O objetivo consistiu em adequar a demanda do transporte em longo prazo: plano de transporte 2000 – 2020, levando em consideração a capacidade do momento presente e também as futuras projeções.
4. Relação entre a RMSP, a Macrometrópole e o contexto Estadual a partir dos indicadores de atividade econômica. Como resultado, observa-se grande concentração na Macrometrópole e, especialmente, na RMSP.
5. Importante sublinhar a associação entre transporte/ logística a partir das demandas socioeconômicas e produtivas. Além disso, cabe destacar o que são os fluxos internos à RMSP e

aqueles que representam apenas a passagem de cargas por esse território, neste caso associadas à áreas fora dos limites da RMSP.

6. Dois anéis viários importantes: marginais e rodoanel. Falta de conexão dos eixos rodoviários: 10 eixos de grande capacidade que suprem o abastecimento e o trânsito de cargas à RMSP e através da RMSP (3 rodovias federais e 7 rodovias estaduais). Neste sentido, os anéis viários propostos e reestruturados (rodoanel) procuram justamente redistribuir as cargas no interior da RMSP, assim como colaborar com a passagem da carga pela região metropolitana – aproximadamente 180 km de extensão e cerca de R\$20bi de investimentos (cerca de R\$100mi/km), valor bem acima de construção de uma rodovia (normalmente em torno de R\$15mi/km). Sobre as ferrovias, falta de conexão dos eixos ferroviários: ferrovias sob concessão federal e CPTM, malha interna à RMSP.

7. Falta de conexão dos eixos ferroviários: ferroanel ainda não instalado, sendo importante destacar a necessidade de solucionar a questão da responsabilidade e gestão da malha. Dificuldade de articulação de financiamentos interfederativos, por exemplo: jurisdição federal das ferrovias, algumas rodovias, dutos (Transpetro), aeroportos e portos. Sobre as ferrovias, destinam-se principalmente as cargas que vão ao porto de Santos advindas de regiões fora dos limites da RMSP. (ferroanel: custo estimado em torno de R\$4 a 5bi). É válido destacar que a visão federal é distanciada da realidade metropolitana e macrometropolitana, cuja importância e relevância, assim como os contornos da questão, acabam por ser muito mais próximos dos níveis estaduais e locais. A União enfatiza a destinação de recursos a investimentos básicos o que distancia uma eventual atuação em nível regional.

8. Ainda no início dos anos 2000, visando o panorama de 2020, foram apontados os gargalos do sistema logístico – relação do volume de tráfego em relação à capacidade (esgotada). A importância das plataformas logísticas: carga de diversas regiões chega às plataformas e seria distribuída em veículos menores no interior da RMSP.

9. Dificuldade à época de traçar o perfil das cargas, o que alteraria o sistema de transporte a ser adotado e suas particularidades. Em 2000, a questão circunscrevia a rede de infraestrutura. Em 2012, o novo plano centrava-se nas questões de logística e distribuição no interior da RMSP, assim como no perfil das cargas. Importante sublinhar a necessidade de levar em conta a perspectiva empresarial, as empresas que interferem na dinâmica regional, a fim de obter subsídios e traçar o panorama atual e as necessidades futuras com maior precisão.

10. Atualmente, em função das questões econômicas, o desafio da intermodalidade: articulação principalmente entre rodovia – ferrovia – rodovia. Além disso, prospecção de novas alternativas:

hidrovias, aeroportos, dutos e ferroviários. Novamente, o meio ferroviário foi diagnosticado com uma melhor solução para suprir as necessidades mais prementes.

11. Sobre os problemas logísticos, a circulação interna às áreas urbanizadas (incluindo coleta, e principalmente distribuição – o caráter importador da RMSP) deve ser pensada em uma matriz de transporte baseada no caminhão. Lembrando que, embora a ferrovia tenha aumentado sua participação, o impacto na RMSP foi muito baixo, pois os produtos transportados pela ferrovia são substancialmente transportados a Santos (minérios, grãos, produtos siderúrgicos e cimento).

12. Sobre as questões de transporte e logística, deve-se levar em conta o impacto do sistema tributário. Mais precisamente, a disfuncionalidade do sistema tributário com impactos expressivos na logística: impede que as empresas instalem armazéns e plataformas logísticas no Estado de SP; ICMS tarifa interestadual 12%, 6% dentro do ESP. Exemplificação dos seguintes casos: venda direta de RJ a SP; remessa direta do RJ a SP para um armazém geral. Embora gere um crédito fiscal, o segundo caso evidencia o desinteresse do operador logístico que, nas atuais condições, não conseguiria aproveitar os benefícios tributários gerados. Neste caso, de circulação de mercadorias de modo interestadual, os operadores preferem situar seus armazéns logísticos nas bordas do estado: o caso de Resende (RJ) e Extrema (MG). Para se mostrar vantajoso ao operador da plataforma logística, é necessário ajustes na questão fiscal e tributária do estado de SP.

13. Sobre a movimentação no estado de SP, 50% concentra-se na macrometrópole bem como a RMSP, lembrando que neste caso o perfil é de importações – concentração sobre a distribuição que também se dá em nível nacional.

14. Apresentado um breve panorama histórico da construção da malha de transporte existente – malha radial e as linhas gerais da infraestrutura rodoviária estadual instituída, incluindo os custos estimados de implantação e o abandono da expansão ferroviária a partir de 1950. Foi traçado uma cronologia das principais rodovias: de integração nacional (construção em 1950) e de acesso à RMSP (construção entre 1960 e 80). Portanto, o que se observa atualmente é uma estrutura instalada há bastante tempo. Nos anos 2000: extensão rodovia Ayrton Senna (rodovia Carvalho Pinto), extensão da rodovia dos Bandeirantes e Rodoanel.

15. Destacado que os custos de construção de rodovia em meio urbano são altíssimos, principalmente: desapropriações, questões ambientais que exigem investimentos e alternativas construtivas (exemplo, o trecho oeste do rodoanel).

16. Sobre o rodoanel, importante destacar os aspectos que sua instalação e operação proporcionam: a relocação das atividades econômicas através do aumento da acessibilidade. Em

2002, primeiro trecho inaugurado. Em 2004, segundo informações obtidas junto à prefeitura de Osasco, indicava a indução de novos negócios através de empresas instaladas. No panorama metropolitano, perda de PIB no município de SP e aumento nas localidades da borda, o caso de Jundiaí, Osasco, Carapicuíba, entre outros municípios que indicam uma evolução da participação das microrregiões, uma (re)polarização da atividade econômica na macrometrópole.

17. A saturação do sistema rodoviário de acesso à RMSP: medição do número de veículos/ hora em cada eixo rodoviário ao longo do ano em relação a 2012, 2020 e 2030 – qualificação e quantificação da fluidez e da capacidade atual de cada rodovia. De modo geral, observa-se um panorama preocupante nas projeções para 2030.

18. Necessidade de alternativas a novos projetos, não necessariamente rodoviários, mas ferroviários. Objetivo: construir uma infraestrutura logística adequada ao período, sob uma perspectiva de desenvolvimento para o Estado de São Paulo – horizonte de 50 anos para concepção funcional de projeto multimodal, tendo como cenário a articulação de rodovias e ferrovias. Neste sentido, importante pensar a conexão entre o modo rodoviário e ferroviário por meio de plataformas logísticas associadas à compartimentação unitária das cargas urbanas. Uma visão geral: plataformas remotas fora da RMSP, estrategicamente posicionadas na macrometrópole, formando um conjunto hierarquizado. O ferroanel deve permitir uma circulação independente, suprimindo gargalos e dinamizando a distribuição e circulação de cargas na RMSP. Importante destacar que existe uma diminuição de área para implementação das plataformas, isto é, aquelas mais próximas dos territórios mais urbanizados devem demandar menor área de implantação devido à menor oferta de terra disponível. Nas experiências consolidadas, como aquelas ocorridas na Europa, o que se observa é a renovação do entorno imediato ao redor da plataforma logística: empreendimentos e investimentos significativos. Entretanto, só se consegue tal implementação de modo sistêmico a partir de uma visão interfederativa que organize e hierarquize prioridades para implantação dessas estruturas do sistema de transporte geral. Operação ferroviária e operação da plataforma logística: os principais setores de um variado e amplo conjunto de negócios necessários à articulação do sistema.

19. Destaque à importância da formulação de projetos que leve em conta a associação com a iniciativa particular, pois existem diferentes elementos, como a logística, que são tradicionalmente ocupados pelo setor privado, exemplo: a operação do sistema previsto poderia ser instalada e operada pelo setor privado. Cabe salientar: o poder público investe quantias muito mais expressivas no transporte de passageiros enquanto que no transporte de cargas, é recorrente o

interesse e o aporte financeiro por parte da iniciativa privada (importante: trem regional de passageiros é responsabilidade da STM).

20. Conforme citado acima, existe uma importante relação entre população e emprego na macrometrópole e na RMSP. Assim, cabe propor um novo projeto que contemple a descentralização dos empregos na RMSP, induzido justamente pelo aumento da acessibilidade, relocando a atividade econômica a partir da articulação entre custo, tarifa, produção e transporte.

21. Finalmente, é importante destacar a necessidade de superar os gargalos existentes, através da repolarização de trechos urbanos da macrometrópole.

22. Atualmente, foi contratado o detalhamento deste projeto com intuito de acrescentar maior precisão à implantação e apontar alternativas projetuais. Sobre o desenvolvimento dos trabalhos, existe a perspectiva de acompanhá-los.

Questões:

1. Sobre a questão tributária e um maior detalhamento desse aspecto: foi informado que o sistema fiscal não deve ser pensado a partir de uma neutralidade, mas a partir de outros mecanismos devido às necessidades tributárias do Estado de SP. Resumidamente com objetivo de não gerar desequilíbrios entre arrecadação e tributação de empresas localizadas dentro e fora dos limites do Governo do Estado de SP (lembrando o perfil consumidor que este território possui, sobretudo a macrometrópole e a RMSP).

2. Sobre os centros de logística para articulação: as plataformas permanecem previstas no plano de 2020.

3. Em relação ao PITU 2020: o rodoanel foi redesenhado e tem o traçado diferente do que havia sido inicialmente previsto em razão de necessidades e projeções mais recentes. Também não é o mesmo daquele utilizado no PAM, pois se deve contornar e superar as previsões de saturação do porto de Santos (trechos sul e leste permanecem o mesmo). Além disso, é importante sublinhar que o ferroanel refere-se apenas ao transporte de carga, embora seja necessária sua articulação conjunta com o a questão de passageiros.

4. Sobre a localização de indústrias em Extrema (MG) visando o abastecimento da RMSP e a respeito do escoamento de produção pelo porto de Sepetiba (RJ) que alteraria a dinâmica da logística na RMSP: não existe qualquer perspectiva ou discussão a esse respeito. Tendo em vista as rotas dos produtos de carga e o atual panorama da infraestrutura, a localização dos portos que

necessariamente deve levar em conta o alcance do sistema rodoviário. Assim, não existiriam benefício ou melhoras significativas diante de uma eventual alteração. Atualmente, a maior questão é a *containerização* e o tipo de carga transportado através desse processo.

5. Algumas considerações sobre as perspectivas futuras, a relação entre o desenvolvimento do estado de SP e a instalação de uma rede de infraestrutura: SP foi protagonista no século XX através da ocupação logística do território por ferrovias e será protagonista no século XXI? O Brasil e os polos produtores de grãos no norte, próximos de Belém. E como pensar o Estado de SP e a RMSP? Será o Estado de SP produtor de mercadorias para esses novos polos ou não? Na perspectiva do desenvolvimento do território e da economia, é importante sublinhar que a apresentação do conteúdo acima tangencia as questões de promoção de investimentos, aspecto fundamental que não se confunde com o simples aporte de recursos. É preciso reconhecer e enfatizar as funcionalidades do território. Finalmente, não se trata de compreender de modo simplificado o conjunto dessas questões, mas sim pensar em torno da organização do território.

6. Sobre a incorporação das informações acima destacadas, como podemos pensar a incorporação no horizonte e no conteúdo do PDUI, pois uma vez tornado lei, o plano deve conter a espacialização e a documentação dos aspectos relativos ao transporte e à logística. A respeito do PDUI, as questões acima destacadas devem ser pensadas dentro do cronograma de formalização do plano, incluído o material especializado que subsidia sua elaboração.

7. Consideração sobre a importância do modelo federativo, pois a partir do que foi exposto, sobretudo diante da complexidade das questões que foram tratadas, é necessário pensar em um modelo de pactuação para elaboração e tomada de decisões no contexto do plano e setorial. Um desafio de cooperação incluindo o âmbito do PDUI, tendo em vista a progressividade, o andamento das soluções em médio e longo prazo. Além disso, a transversalidade dos temas principalmente aqueles sintonizados com o planejamento urbano. Como proposta, caberia pensar em algo em torno de uma conferência nacional das metrópoles em conjunto com a união, estados e municípios.

8. Finalmente, sobre o anel hidroviário, o tema chegou a ser discutido. Por si só a hidrovia não garante a viabilidade de fluxos permanentes, envolvendo medidas para adequar a velocidade de operações e demais questões técnicas. Nesse sentido, ela deve ser pensada como alternativa complementar que poderia ter maior impacto na contribuição ao sistema de transporte de resíduos.