

## **PROJETO ARCO TIETÊ**

### **SEMINÁRIO TEMÁTICO**

#### **REGISTRO DE REUNIÃO – 04/04/2013**

No dia 04 de abril de 2013, realizou-se no auditório da Biblioteca Municipal Mário de Andrade, localizado à Rua da Consolação 94, com a presença dos cadastrados habilitados ao Chamamento Público nº 01/2013/SMDU conforme folha de presença anexa, a segunda sessão do Seminário Temático do Arco Tietê, sob a coordenação da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e da São Paulo Urbanismo. O Sr. Gustavo Partezani Rodrigues, Diretor de Desenvolvimento da São Paulo Urbanismo e Presidente da Comissão Especial de Avaliação, iniciou os trabalhos dando as boas vindas aos presentes e passou a palavra ao Sr. Jurandir Fernando Ribeiro Fernandes, Secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo que agradeceu ao convite e parabenizou a SMDU pela iniciativa. Em sua explanação – Atualização da Rede Metropolitana de Alta e Média Capacidade de Transporte – abordou os instrumentos previstos para construir o cenário equilibrado abrangendo a metodologia empregada e o cenário socioeconômico. Apresentou, também, as previsões da extensão da rede de transporte metropolitano para os anos de 2015 e 2030, destacando, para esse ano, as linhas circulares, as linhas radiais extensas e os serviços expressos. Expôs os carregamentos, para 2015 e 2030, do transporte coletivo metropolitano e dos corredores de ônibus. Concluiu tratando dos estudos complementares com vistas ao PITU 2030. Em seguida a palavra foi passada ao Sr. Jilmar Tatto, Secretário Municipal de Transportes, cujo tema apresentado foi Diretrizes e Políticas de Transporte Público Coletivo em São Paulo. Iniciou demonstrando a dimensão do desafio em transporte coletivo no Município de São Paulo onde ocorrem 18 milhões de viagens motorizadas diariamente, sendo 10,1 milhões por transporte coletivo e 7,9 milhões por transporte individual. Em seguida apresentou os investimentos a serem feitos nos próximos 4 e 12 anos para corredores de ônibus e para faixas exclusivas à direita. Explicou o funcionamento do bilhete único mensal e a gestão operacional dos corredores de ônibus da cidade, apresentando números sobre a velocidade alcançada em cada corredor existente. Apresentou, brevemente, o plano de infraestrutura ciclo viária e a modernização do sistema semafórico, cuja conclusão está prevista para 2015. Tratou, também, da racionalização do transporte urbano de cargas, mencionando os mini terminais urbanos e as metas a serem alcançadas. Em seguida associou os investimentos a serem realizados com o Arco do Futuro, apresentando os cenários para o sistema de transporte com corredores perimetrais e transversais. Encerrada a apresentação pelo Sr. Secretário Municipal de Transportes, o mediador abriu o espaço para perguntas.

PERGUNTA: Está sendo mudado o sistema de transporte de radial para um sistema de rede atrelada a todo o território. Nesse sentido, o Arco do Futuro e, especialmente o Arco Tietê, é muito estratégico: plano, viável, de

baixa densidade se ligado à mobilidade e a um sistema de pensamento de transformação urbana será um dos mais estratégicos da cidade e da metrópole. Pergunta-se aos dois secretários se o Arco do Futuro e o Arco Tietê são estratégicos e se o transporte é que poderá levar o desenvolvimento para a cidade.

RESPOSTA – Sr. Jurandir Fernandes: É inevitável. Os vazios urbanos, tanto na diagonal Norte, quanto na diagonal Sul, são espaços ocupados no período pós-industrialização da cidade. A cidade de São Paulo, como cidade mundial, tem seu futuro voltado para o setor de serviços. Se conseguirmos ocupar esse espaço de uma forma densa e inteligente, com enterramento de vias, juntaremos dois espaços urbanos com diferenças de potencial. De um lado tem-se a cidade com valorização a partir da marginal em direção ao centro. Do outro lado, está uma área de baixa valorização, de pequena acessibilidade. Com essa articulação entre as duas áreas, com fundos de investimentos, será possível apropriar-se da mais valia e aplicá-la nos investimentos públicos em infraestrutura. Haverá um ganho social enorme, pela eliminação de deslocamentos pendulares irracionais, demonstrando a importância da área do Arco Tietê. Outro aspecto a destacar, é a necessidade de coragem política para fortalecer o transporte coletivo. A própria classe média perceberá as melhorias decorrentes desses investimentos. O exemplo é a intervenção que ocorreu no Largo 13 de Maio em que a população é estimulada a fazer a integração de transporte, o que não fazia antes.

RESPOSTA – Sr. Jilmar Tatto: Na região do Largo 13 de Maio passam 4 mil carros por dia, significando cerca de 8 mil a 10 mil pessoas. A prioridade pelo transporte coletivo na região, com a proibição da passagem de veículos particulares, significa sacrifício de 10 mil pessoas para melhorar o transporte de 400 mil usuários do transporte público. Citou outros exemplos semelhantes e que a população entendeu os benefícios das intervenções. Voltando à pergunta, será preciso construir o ferroanel, para afastar o transporte de carga do centro de São Paulo. O TAV está chegando. É uma tecnologia necessária e que devemos nos apropriar dela. Devemos aproveitar esse investimento e fazer o enterramento das linhas e criar um “tubão”. Nesse aspecto, o traçado do Arco do Futuro dialoga muito com os investimentos projetados para o setor de transporte.

PERGUNTAS: Há alguma proposta de integração entre o sistema de mobilidade não motorizada com o sistema de ônibus, metro e trens urbanos? Planeja-se a operação dos sistemas de transportes públicos 24 horas por dia? Haverá, de fato, um bilhete único mensal a ser utilizado no sistema global de transporte – trilhos e pneus?

RESPOSTA – Sr. Jurandir Fernandes: No caso do Metro e da CPTM as novas estações já têm, em seus projetos, a previsão de instalação de bicicletários. Algumas estações existentes têm alguma dificuldade de implantação de bicicletários porque não foram pensadas para esse fim. No entanto, todas as estações novas de ponta de linha possuem bicicletários. O mesmo ocorrerá com os monotrilhos. É importante que esses movimentos de bicicleta precisem ser administrados por entidades ligadas à área. Não é competência da CPTM cuidar dos bicicletários. O

exemplo de Mauá deve ser disseminado: há uma entidade que cuida dos bicicletários, com 1.900 usuários por dia, com 31.000 inscritos e cobra R\$ 15,00 por mês e ainda oferece café da manhã. A questão de colocar a bicicleta dentro dos equipamentos só é possível, efetivamente, nos finais de semana devido à lotação nos dias úteis. Quanto ao Metro 24 horas há um fato real: apenas 4 a 5 sistemas no mundo funcionam todo o dia. No entanto, só o de Nova York é que funciona diariamente. Os outros somente no final de semana. Em São Paulo é impraticável. Nas 4 horas em que o sistema fica sem utilização é feita a manutenção necessária e todos os treinamentos de operação, de segurança etc. Mais de 600 pessoas trabalham de madrugada. Uma vez a cada semana uma estação é inteirinha testada no que se refere à segurança contra incêndio. São feitos, também, nesse horário, os testes para os novos pilotos, que necessitam 300 horas de treinamento para obter o brevê. É feita, também, simulação de socorro às pessoas que caem na linha – cerca de 36 ao ano, com a sua retirada em 25 minutos. São feitos, também, os investimentos na troca de sinalização. Apesar disso, estamos procurando uma forma de esticar um pouco mais o horário do Metro. Quanto ao bilhete mensal, estamos trabalhando com a SMT. A questão não é técnica. Nesse momento estamos analisando o impacto financeiro e que medidas adotar para minimizar o índice de fraudes. O Metro é uma empresa independente, e não pode ter subvenção. Se ele a receber ocorrerá uma mudança institucional enorme na empresa.

RESPOSTA – Sr. Jilmar Tatto: O bilhete único deverá ser implementado em novembro. O cadastramento se iniciará em 15 de abril. Espera-se a inscrição de cerca de 6 milhões de pessoas. Haverá, também, tecnologia embarcada, como informação on line dos passageiros. Será feita a junção do bilhete único com o GPS para aumentar a velocidade do veículo. Quanto à bicicleta, o Prefeito enviará à CM um projeto de concessão de sistema de bicicleta integrado com o metro e com o bilhete único. No nosso entendimento, a bicicleta já faz parte do sistema de transportes. Não é apenas para o lazer. Precisaremos de cerca de 50 mil bicicletas na cidade para cobrir totalmente a malha. A política é aumentar a velocidade dos veículos. As duas coisas que mais aborrecem o usuário do sistema de ônibus são: o tempo de espera e o tempo da viagem. Um dos pontos a serem atacados é o tempo de embarque. Por isso estamos pensando no sistema pré-embarcado nos futuros pontos de ônibus. Estamos estudando a possibilidade de implantação nos pontos existentes. Usar a bicicleta dentro do ônibus, ou acoplada ao ônibus, terá impacto significativo no tempo de embarque. No entanto, não descartamos nenhuma alternativa. Estamos estudando isso. Ainda quanto ao bilhete único, a grande revolução desse sistema é que o usuário pode fazer o melhor trajeto possível, pagando uma só tarifa. Esperamos ter, em algum dia no futuro, uma integração tarifária e operacional na RMSP.

No segundo período, os trabalhos foram mediados pelo Sr. Tomas Wissenbach, diretor do Departamento de Estatística e Produção de Informação – DIPRO, da SMDU, que reabriu a sessão passando a palavra ao Sr. Pedro Victoria Junior, do Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo, que explanou sobre o Hidroanel

Metropolitano. Iniciou apresentando um panorama sobre a hidrovía Tietê-Paraná. Em seguida indicou a rede hidroviária de interesse de São Paulo, mostrando os cursos já navegáveis e os potencialmente navegáveis e, reduzindo a escala da abordagem, explanou sobre o hidroanel metropolitano. Apresentou suas características, as possibilidades de conexões intermodais e fez um paralelo com o sistema existente em Paris. Em seguida abordou a questão das cargas que devem ser gerenciadas pelo poder público, como sedimento de dragagem, lodo das ETE e das ETA, lixo urbanos, entulho e material de escavação. Expôs alguns pontos do estudo de pré-viabilidade do anel apresentando os diversos tipos de portos de origem e de destino, os volumes de cargas previstos até 2040 e os investimentos necessários à implantação do hidroanel metropolitano e os indicadores econômicos de viabilidade de sua implementação. O mediador, então, passou a palavra à Sra. Rovena Maria Negreiros Ferreira, diretora de Planejamento da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – EEMPLASA. Para explanar sobre o Plano de Ação da Macrometrópole – Uma Leitura do Território. Iniciou chamando a atenção que de a visão desse território, para a EEMPLASA, não é municipalista, mas sim bem mais ampla, compreendendo o sistema urbano de importantes cidades do território paulista que tem uma forte articulação e integração por funções. Apresentou as características da Macrometrópole que abrange a RMSP, a Baixada Santista, a RM Campinas, Sorocaba, Campinas, Piracicaba e as microrregiões de São Roque e Bragantina, abrangendo dinâmica populacional, o PIB da macrometrópole, a infraestrutura de transporte existente e a projetada para 2015, e adentra pela questão da mobilidade pendular. Ainda dentro das características da macrometrópole apresentou os polos de inovação e tecnologia, a distribuição espacial dos equipamentos de saúde, o posicionamento das atividades econômicas urbanas (indústria, comércio e serviços), a situação dos recursos hídricos, as redes de saneamento básico, os percentuais de atendimento com coleta de lixo e o mapeamento das unidades de conservação. Encerrando a caracterização da macrometrópole, tratou dos investimentos estruturadores da RMSP (transportes urbano, rodoviário, ferroviário, aéreo, conservação da várzea do Tietê, empreendimentos habitacionais) existentes e a serem implementados no âmbito do Plano de Ação da Macrometrópole e sua relação com o Arco do Futuro. Em seguida, detalhou o PAM, em todas as suas etapas: preparação, diagnóstico, cenários, estratégia de implantação e ação propriamente dita (implementação da carteira de projetos), além do acompanhamento permanente, que implicará em avaliação, revisão e ajustes.

PERGUNTAS – Sr. Tomas Wissenbach: As apresentações se articulam indicam a necessidade de abordar o Arco Tietê em um contexto mais amplo e mostram que esse território é um nó para que se resolvam questões que vão aparecer nessa escala da macrometrópole. A questão dos rios aparece com bastante força, na própria concepção do Arco do Futuro e, especificamente, no Arco Tietê. Gostaria de saber sobre a viabilidade de implementação do Hidroanel Metropolitano no trecho do Arco Tietê, uma vez que a estrutura está

praticamente pronta. Quanto à macrometrópole, deve-se lembrar de que a concentração econômica no centro expandido é muito citada pelo aspecto negativo – movimentos pendulares, deslocamentos de longas distâncias, mas não se pode esquecer que é uma pequena área do território nacional que produz, anualmente, cerca de R\$ 400 bilhões (12 a 13% do PIB brasileiro). É uma área crucial para o futuro econômico do país. Pensar no Arco Tietê dentro desse contexto é um desafio de futuro fundamental: quais são as transformações econômicas que estão ocorrendo. Gostaria de saber se o Arco Tietê pode ser um *hub* da macrometrópole e como a reestruturação dessa área, que é área de passagem intensa, podem ajudar a estruturar esse *hub* da macrometrópole e ampliar a competitividade sistêmica do território entre outras questões.

RESPOSTAS – Sr. Pedro Victoria Junior: o grande problema é o planejamento integrado, pois diferente dos demais modais, nos quais é possível definir o ponto de partida e o ponto de chegada das vias. No caso do modal hidroviário, não é possível fazer-se uma via ligando o ponto A ao ponto B. Usa-se de um recurso existente. Esse modal depende sempre da complementaridade de algum outro modal, terminal, transbordo. Além disso, é preciso conviver com os demais usos dos recursos hídricos: geração de energia elétrica, controle de enchentes, abastecimento de água, irrigação, poluição etc. Quem milita no transporte aquaviário necessariamente deve ter uma visão mais aberta para esses casos. Salta aos olhos a questão do planejamento integrado. Não é só uma questão de engenharia. Tem a ver com a questão urbana, com a questão da macrodrenagem, que é um grande problema, com a questão do abastecimento entre outras. Qualquer projeto que seja é preciso unir todas as áreas afetadas e tomar a decisão. A decisão deve ser conjunta senão a impedância é enorme. No Brasil, vive-se um momento de imobilismo, não se consegue realizar os projetos de forma rápida. Quanto ao Arco Tietê a palavra ainda é planejamento integrado, de forma a conciliar e equacionar todos os interesses e tomar a decisão. E, daí, todos têm que trabalhar para alcançar os objetivos estabelecidos.

RESPOSTA – Sra. Rovena Negreiros: como eu vejo a iniciativa com relação ao Arco do Futuro. Acho reducionista demais imaginar o futuro da macrometrópole a partir desse pequeno pedaço do território, que terá um impacto relevante enquanto intervenção urbana na dinâmica de desenvolvimento da macrometrópole. No entanto, não tenho dúvida de que esse projeto é uma oportunidade de se pensar como melhorar a função de metrópole global que São Paulo tem no contexto de que ela é determinante na hierarquia de cidades que estão aí. O conceito que essa área deve ter é que ser uma parte pequena de uma dinâmica muito maior que a macrometrópole exige, e temos que olhar que funções esse pedaço da macrometrópole cumpre na rede de cidades. Se o mercado financeiro está aqui, se os serviços qualificados que atendem à indústria que está fora dessa área e que não virá mais a São Paulo, é nisso que se deve pensar. É uma metrópole industrial que tem um papel para a indústria importantíssimo. E o mix de funções que esse território deve cumprir é o desafio desse projeto. Caberá ao setor público dar organicidade das diferentes ideias para as respostas que uma metrópole

como São Paulo precisa a partir de um conjunto de intervenções que devem ser vistas para além do perímetro para o qual essas intervenções estão sendo pensadas. E o hidroanel metropolitano está nesse contexto é muito mais importante como um sistema de macrodrenagem da RMSP e de reservação de água. É preferível fazer o canal de Taiaçupeba para a Billings do que buscar água no Rio São Lourenço, que é caríssimo. Com isso, você pode gerar energia para Henry Borden, aumenta a produção de água limpa e ainda possibilita maior mobilidade na RMSP. O hidroanel tem outras funções além de sistema de navegação. Será um projeto a ser defendido na carteira de projetos no Plano de Ação da Macrometrópole - PAM para 2020/2040 por ser importante para a macrometrópole e não apenas para São Paulo e para a RMSP. Entendo que o perímetro (Arco Tietê) foi o estabelecido pela PMSP. Porém, sugiro que não encarem esse perímetro como se o futuro de São Paulo, como metrópole mundial, ou o aqui vier acontecer, reverberará para o resto da macrometrópole pois as dinâmicas econômicas hoje estão mais fora do que dentro da cidade de São Paulo. È possível recuperar? Sim é possível. Essa área será um hub? Não sei, porque, por exemplo, falta um aeroporto. Portanto, temos que pensar mais amplamente.

Encerrando, o mediador agradeceu a participação dos palestrantes e convidou a todos para a próxima sessão do Seminário que ocorrerá no dia 09/04/2013.

O detalhamento das apresentações pode ser visualizado no material anexo a este registro e na página eletrônica do Arco Tietê.

**0-0-0-0-0**