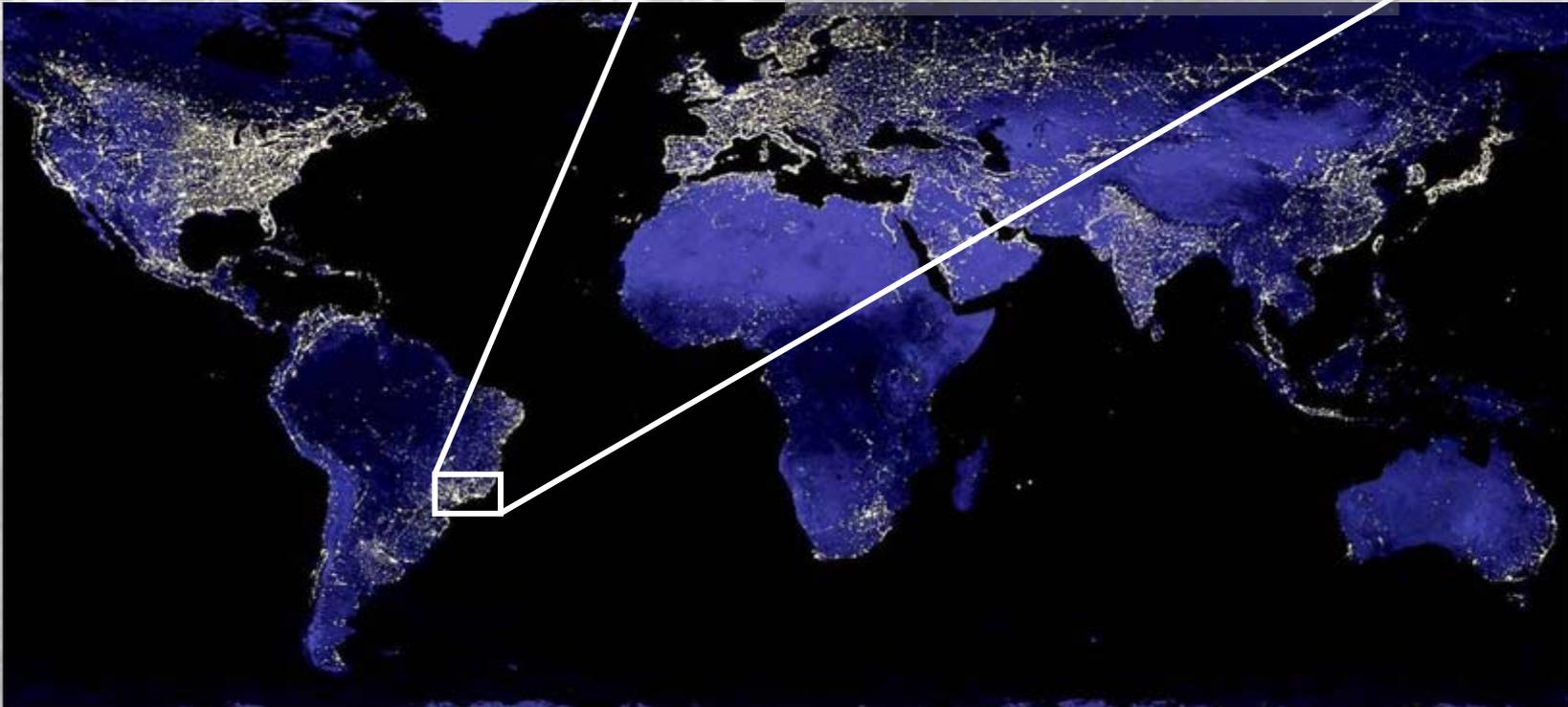


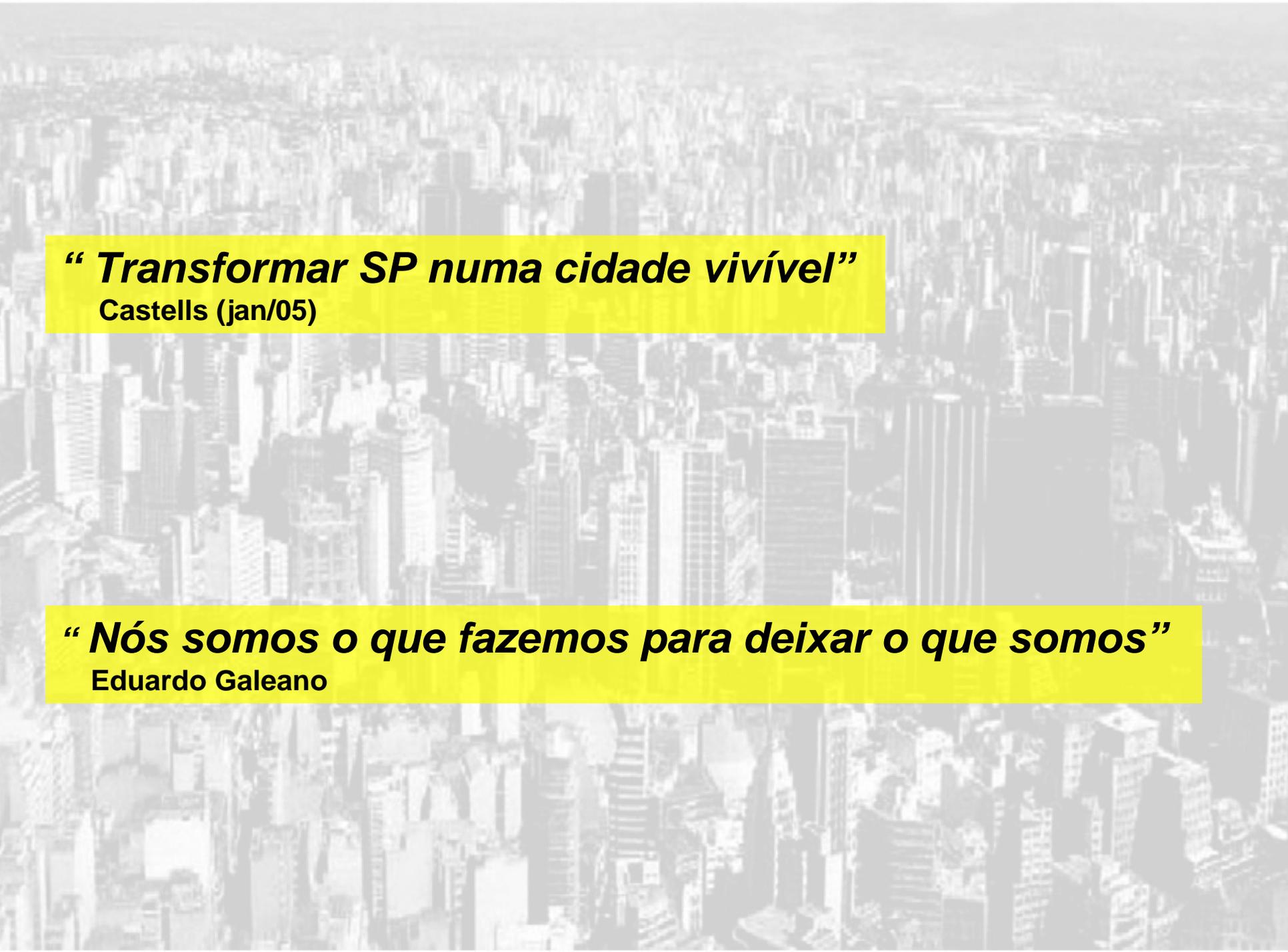
**Mobilidade e Logística
na
Região Metropolitana de SP
(Parte 1)**

A Terra Encolheu [Ano e Ha/hab]



Onde Estamos





“ Transformar SP numa cidade vivível”

Castells (jan/05)

“ Nós somos o que fazemos para deixar o que somos”

Eduardo Galeano

Questões Decorrentes

- 1. O que a MOBILIDADE (trânsito & transporte) tem a ver com esse processo de transformação?**
- 2. O que nós, GOVERNO E SOCIEDADE, podemos fazer para deixar de ser o que declaramos querer ser?**
- 3. Que contribuição o TRÂNSITO e o TRANSPORTE podem dar para que SP seja uma cidade (RM) vivível? Ou, mais corretamente, mais vivível?**

Mobilidade e Funcionamento das Cidades (I)

- 1. MOBILIDADE (de pessoas, bens, serviços e informações) é inerente à existência e funcionamento das cidades.**

“ A saúde das cidades e a saúde dos seres vivos dependem essencialmente da saúde de suas artérias. “
(André Mauroix)

**A cidade é um enorme ser vivo, que tem metabolismo próprio. Desse, fazem parte todos os fluxos, seja de pessoas, de carga, de serviços de bens e de informações em geral:
A CIDADE EM MOVIMENTO!**

A CIDADE EM MOVIMENTO

Transporte		Produtor/ Prestador	
Objeto	Modalidade	Público	Privado
Pessoas	Individual	- Táxi	- Automóvel - Moto
	Coletivo	- Atende - Ônibus (Mun./ Metrop.) - Trem - Metrô	- TEG - Transporte escolar - Fretamento - Ônibus (Mun./ Metrop.)
Bens/ Serviço	Urbano	- Lixo - Bombeiro - Ambulância	- Caminhão - Moto - Ônibus interestadual - Abastecimento - Construção civil - Polos Geradores
	De passagem	- - -	- Ônibus Interestadual - Carga

Mobilidade e Funcionamento das Cidades (II)

2. Economia (política econômica)

- Decisão de implantar atividade produtiva
- Produtividade das pessoas

3. Meio ambiente (política ambiental)

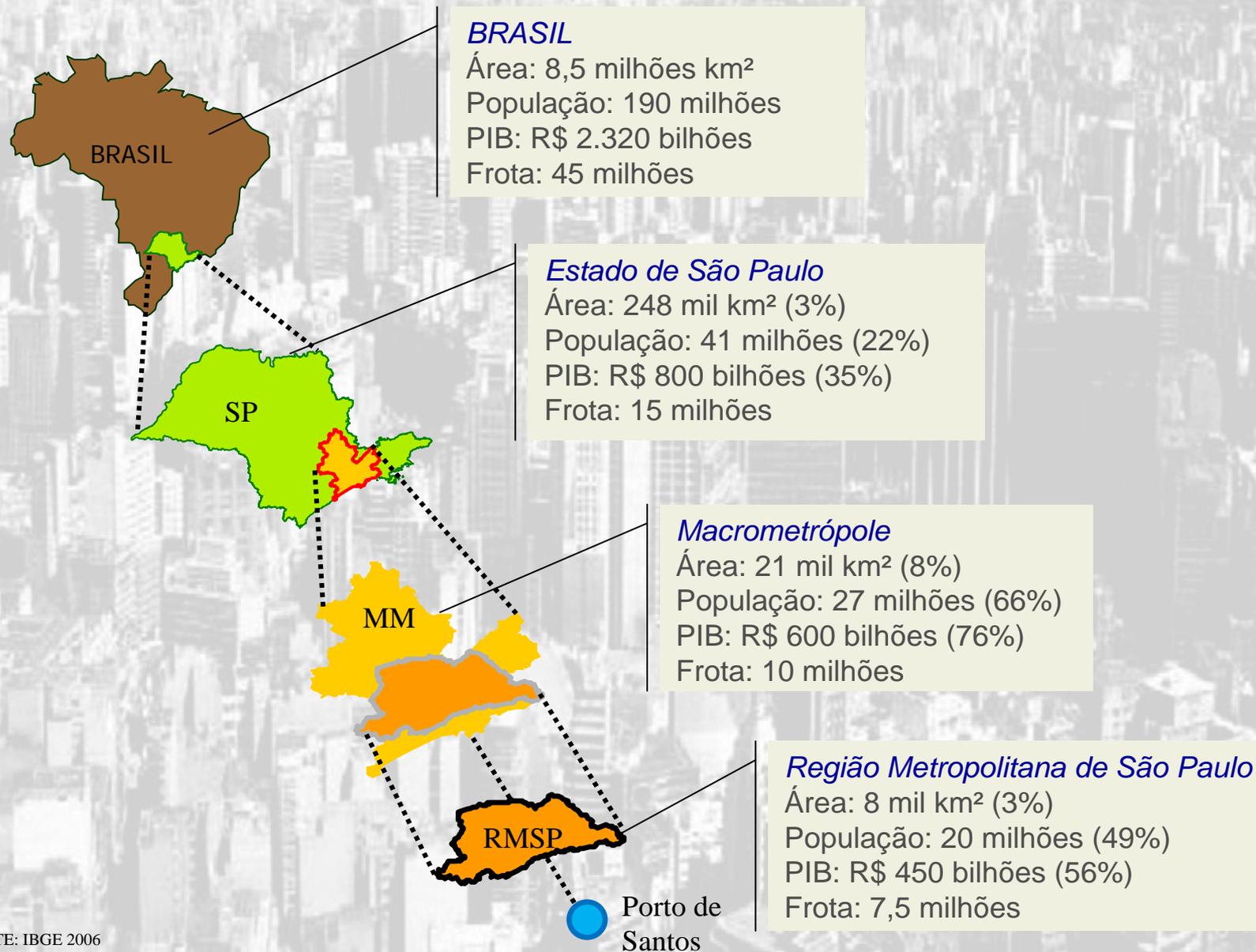
- Padrão de ocupação do território
- Emissões

4. Segurança:

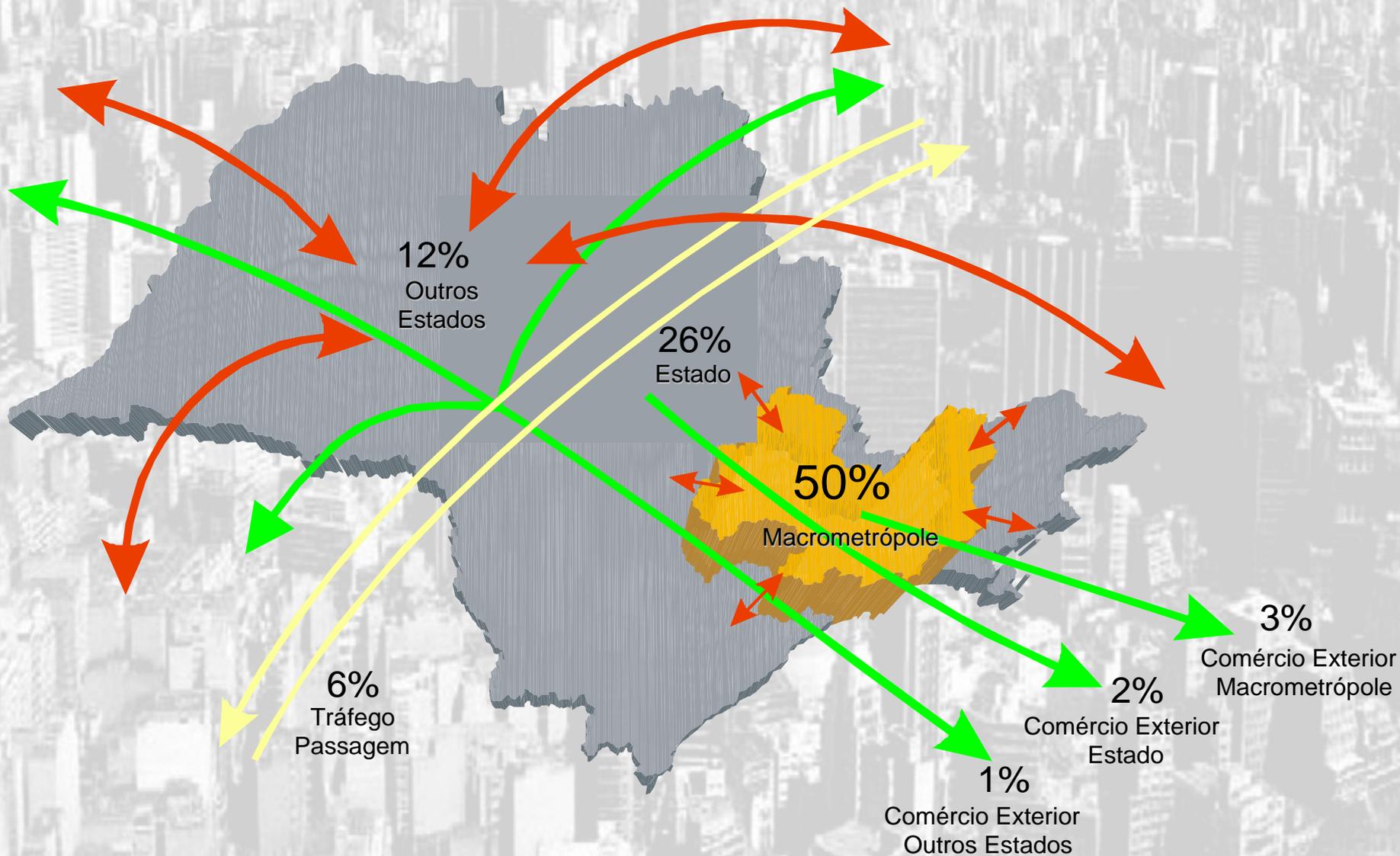
- Segurança depende da presença do Estado.
- Presença do Estado depende da MOBILIDADE

MOBILIDADE  **QUALIDADE DE VIDA + ECONOMIA**

As proporções da Socioeconomia Regional

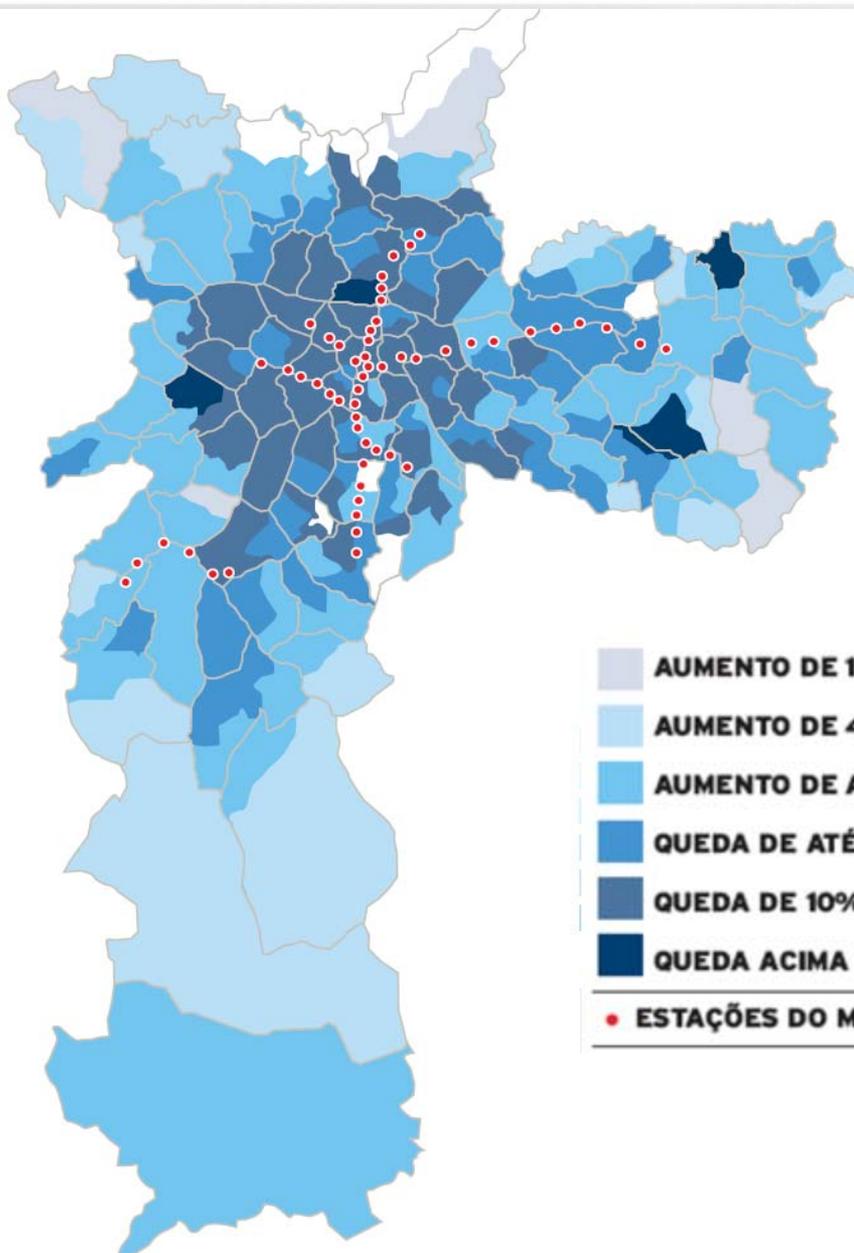


CARGA: Origem/Destino (PDDT)



Densidade no Centro, ao Invés de Aumentar Vem Diminuindo

DENSIDADE DE HABITANTES / km²



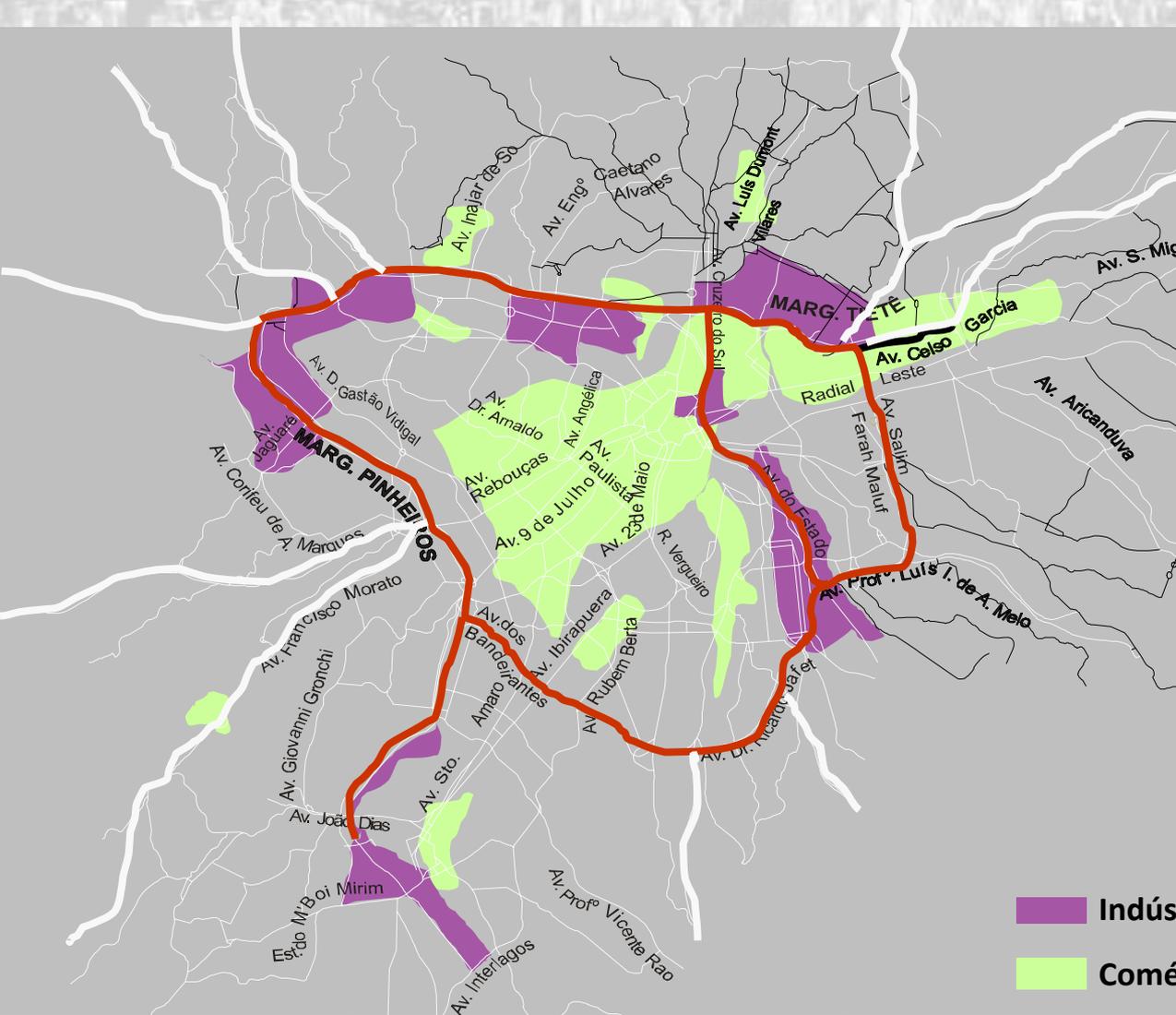
*Variação populacional entre 1997 e 2007

FONTE: PESQUISA "DISTRIBUIÇÃO DA POPULAÇÃO NA REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO", COM DADOS DA PESQUISA ORIGEM E DESTINO DO METRÔ

INFOGRÁFICO/AE

CONCENTRAÇÃO DE ATIVIDADES

Centro Expandido abriga:
10% de área
15% das vias principais
59% das viagens



- Indústrias, armazéns e centros de distribuição**
- Comércio e Serviços**

Metrópoles da América Latina podem virar entrave ao crescimento, diz relatório

Atualizado em 12 de agosto, 2011 - 08:53 (Brasília) 11:53 GMT



Um relatório da consultoria McKinsey diz que as megalópoles latino-americanas, como Rio e São Paulo, **precisam entrar em um caminho de desenvolvimento sustentável se não quiserem se tornar um entrave para o desenvolvimento da região.**

Antes apontadas como uma fonte de dinamismo econômico, hoje as megacidades do continente podem perder sua majestade de "dínamo" se não investirem em planejamento urbano, defende o relatório, *Construindo cidades globalmente competitivas: a chave para o crescimento latino-americano.*

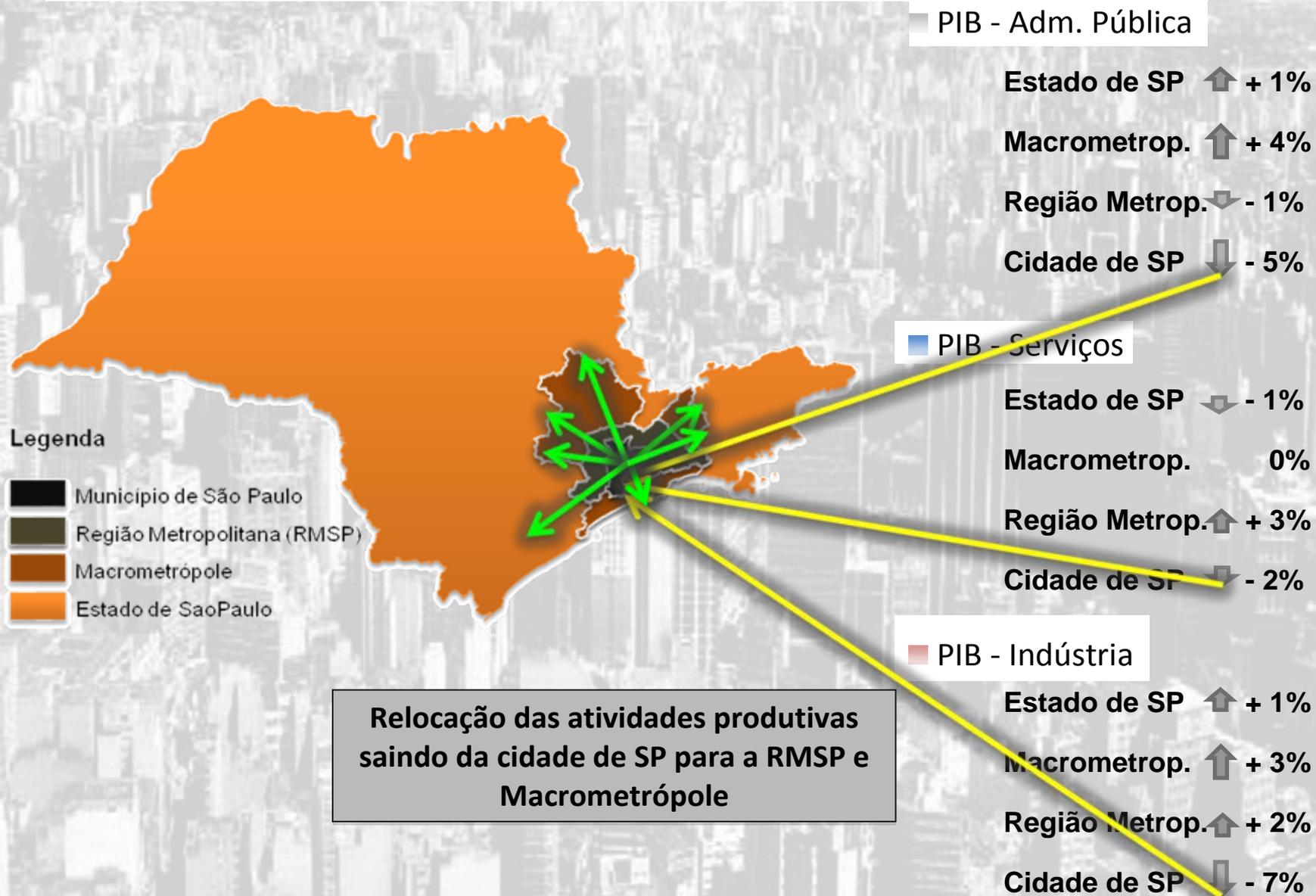
Rio e São Paulo, as duas metrópoles brasileiras, são citadas como exemplos de localidades que até 1970 costumavam crescer mais do que a média nacional e, atualmente, passam longe desse índice.

"As bases institucionais, sociais e ambientais dessas cidades não acompanharam o ritmo de crescimento populacional", e como consequência elas hoje são "congestionadas, mal planejadas e perigosas".



Trânsito é apontado como um dos principais problemas das grandes cidades da América Latina

Desconcentração da economia paulista



Desconcentração concentrada da atividade econômica

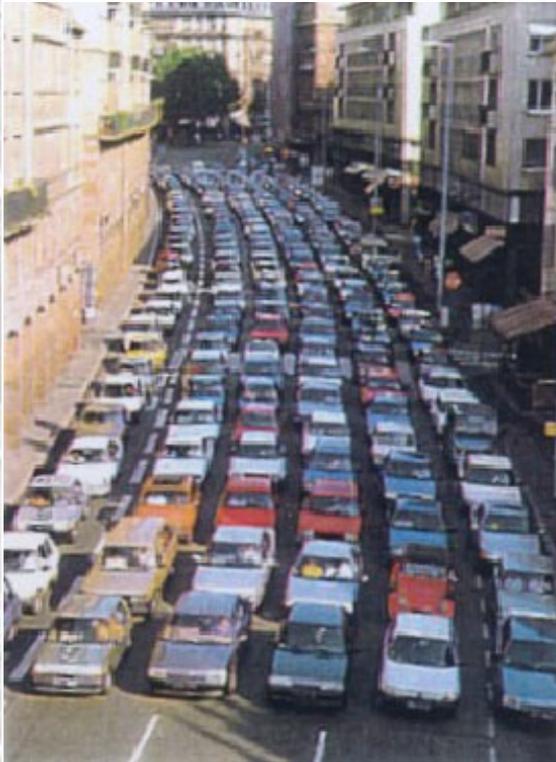
A atividade econômica desloca-se da RMSR para seu entorno

Evolução da Participação das Microrregiões no Valor Adicionado Fiscal

MRH	1993	2000	2007	
Campinas	10,3%	11,7%	11,9%	↑ +16%
Guarulhos	4,5%	4,4%	4,2%	
Jundiaí	1,9%	2,0%	3,2%	↑ +68%
Osasco	3,6%	5,1%	6,0%	↑ +67%
São José dos Campos	4,6%	7,9%	5,4%	
São Paulo	42,3%	33,9%	32,2%	↓ -24%
Sorocaba	2,6%	3,3%	3,4%	↑ +31%
Resto do Estado	30,1%	31,7%	33,7%	
Total	100,0%	100,0%	100,0%	

Priorizar Viagens Coletivas

Substituir viagens de automóvel e troncalizar viagens em meios coletivos e públicos de transporte



127 carros
190 passageiros



2 ônibus
190 passageiros



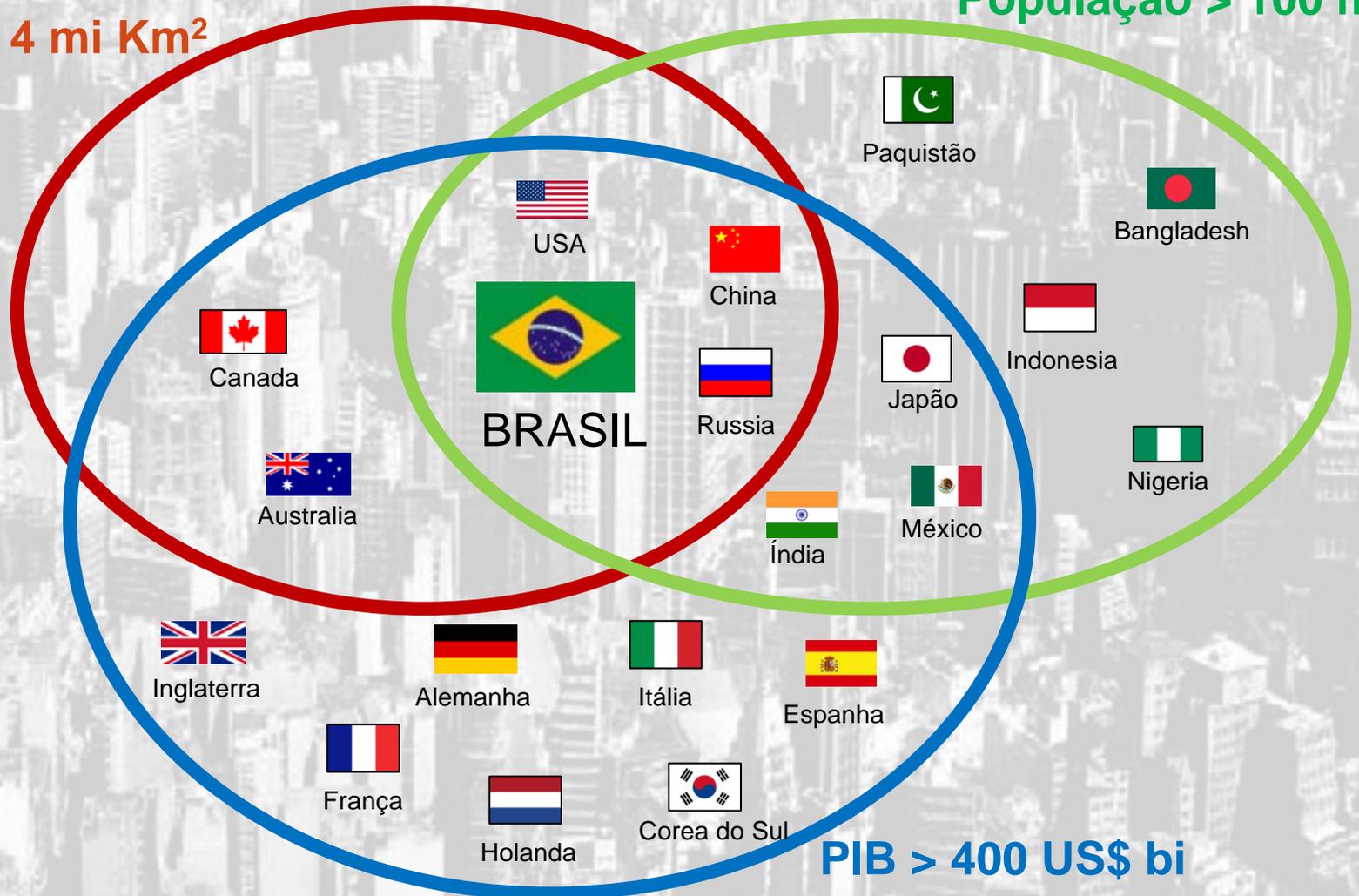
1 bi-articulado
190 passageiros

BRASIL NO MUNDO

LOGÍSTICA: FATOR CRÍTICO DE SUCESSO

Área > 4 mi Km²

População > 100 mi



Índice de Performance Logística

LPI ranking and scores 2010

2010 LPI			
Economy	Rank	Score	% of highest performer
Germany	1	4.11	100.0
Singapore	2	4.09	99.2
Sweden	3	4.08	98.8
(...)	(...)	(...)	(...)
Switzerland	6	3.97	95.5
Japan	7	3.97	95.2
United Kingdom	8	3.95	94.9
(...)	(...)	(...)	(...)
Hong Kong SAR, China	13	3.88	92.4
Canada	14	3.87	92.3
United States	15	3.86	91.7
Denmark	16	3.85	91.4
France	17	3.84	91.3
Australia	18	3.84	91.2
(...)	(...)	(...)	(...)
New Zealand	21	3.65	85.0
Italy	22	3.64	84.9
(...)	(...)	(...)	(...)
China	27	3.49	79.9
South Africa	28	3.46	78.9
(...)	(...)	(...)	(...)
Saudi Arabia	40	3.22	71.3
Brazil	41	3.20	70.6
Iceland	42	3.20	70.5



WHITE PAPER - 2011

(28/MAR/2011)

Roadmap to a Single European Transport Area: *Towards a competitive and resource efficient transport system*

The European Commission adopted a roadmap of 40 concrete initiatives to:

- increase mobility,
- remove major barriers in key areas;
- dramatically reduce Europe's dependence on imported oil; and
- **cut carbon emissions in transport by 60% by 2050.**

By 2050, key goals will include:

- No more conventionally-fuelled cars in cities.
- 40% use of sustainable low carbon fuels in aviation;
- At least 40% cut in shipping emissions.
- A 50% shift of medium distance intercity passenger and freight journeys from road to rail and waterborne transport.