



7. RECOMENDAÇÕES

7. RECOMENDAÇÕES

Ao desenvolver estudos visando a **Formulação de Diretrizes para Reorganização do Sistema de Transporte de Cargas**, a **Agência Metropolitana da Baixada Santista – AGEM**, dá início ao processo de entendimento entre os diversos agentes que atuam no Sistema de Transporte de Cargas na Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), inclusive nos Modais de Transportes, Rodovia, Ferrovia e Porto, dentre outros, que correspondem ao meio físico por onde o Transporte da Carga se movimenta.

Em uma região com a complexidade de relações sociais, econômicas e ambientais, onde a cada dia novos e grandes empreendimentos são anunciados, nos quais atuam agentes das esferas municipal, estadual e federal, além do setor privado, como a RMBS, não se logra o intento de estabelecer um resultado final em um único trabalho, por maior ou mais abrangente que seja esse trabalho.

Existem grandes empreendimentos previstos para a RMBS, tais como a Construção da 2ª Pista da Rodovia dos Imigrantes para o final de 2002; o CEASA Metropolitano; a Via Perimetral de Santos; o Túnel Submarino Santos-Guarujá; a Via Perimetral do Guarujá; a Implantação da Rede Semafórica Inteligente (SEMIN); a Implantação do Plano de Orientação Metropolitano de Trânsito; a Modernização do Porto de Santos e Regionalização; o VLT; os Estacionamentos Estruturadores das Cargas, dentre outros. Todos estes empreendimentos não se viabilizam sem o entendimento e a participação dos vários agentes envolvidos.

Ao logo das duas últimas décadas, vários destes empreendimentos foram planejados, projetados com inúmeras tentativas de viabilização, entretanto, embora a necessidade fosse latente, acabaram não saindo do papel, talvez porque os principais agentes interessados não tivessem competência legal ou financeira, ou talvez pela ausência de agente articulador capaz de catalizar os interesses dos demais agentes envolvidos.

Como exemplo, citamos a questão dos Estacionamentos Estruturadores das Cargas da RMBS que, sem o envolvimento de agentes das 3(três) esferas de poder: municipal, estadual e federal, não se viabilizam. Mais que isto, é a necessidade da participação do Setor Privado, face à escassez de verbas públicas e o alto grau de endividamento que atinge a maioria dos órgãos públicos das distintas esferas de poder.

O Setor Privado, entretanto, tem como único objetivo a aferição de lucros ao menor risco possível e só investe capital em projetos concretos, com a engenharia financeira perfeitamente definida. Para se atrair o capital do Setor Privado, deve-se ter perfeitamente claro o valor do investimento, o cronograma de desembolso e o período de retorno, além das garantias do setor público de cumprimento das medidas necessárias, dentro de suas competências legais, para o sucesso do empreendimento.

A AGEM COMO ELEMENTO ARTICULADOR E CATALIZADOR

A alavanca capaz de movimentar todo este complexo de agentes reside exatamente no elemento articulador e catalizador de interesses, função para a qual a AGEM foi instituída, através da Assembléia Legislativa do Estado de São Paulo (ALESP).

Da forma como foi instituída a AGEM, além de ser articuladora e catalizadora de interesses difusos que se manifestam, sobretudo nas questões relacionadas ao Transporte de Cargas, pode também alavancar o processo de levantamento de recursos financeiros através do Fundo Metropolitano, que conta com apoio do Governo do Estado e dos Municípios da RMBS; pode também apoiar os agentes envolvidos na captação de recursos e até ser utilizada como elemento executor de projetos e empreendimentos.

O PRESENTE TRABALHO COMO PONTO DE PARTIDA

Quando da elaboração do presente trabalho de **Estudos para Diagnósticos e Diretrizes para Organização do Sistema de Transporte de Cargas**, não se objetivou a elaboração de um **“Produto Conclusivo”** e sim, a sistematização das informações fornecidas pelos diversos agentes envolvidos como Prefeituras, Governo do Estado, União e Entidades ligadas aos Transportes e Setor Privado para funcionar como ponto de partida para a **Organização do Sistema de Transporte de Cargas**.

Com respeito a implantação de um empreendimento específico, cabe lembrar que uma vez planejado e projetado para sua viabilização, são necessários uma série de outras medidas ou empreendimentos.

[VOLTAR](#)

Retornando-se aos Estacionamentos Estruturadores das Cargas da RMBS, observa-se que, com o estudo de viabilidade econômico-financeiro e com o projeto elaborados, surgem como necessárias uma série de medidas complementares:

1. Estudo e Restruturação Viária da Área de Influência.
2. Estudo de Logística e Integração entre os diversos Agentes Envolvidos (CODESP, Prefeituras, DER, Concessionária de Rodovias, Concessionárias de Ferrovias, Setor Privado, Transportadoras, Entidades, Outros).
3. Implantação de Sinalização Viária (Regulamentação, Orientação e Semaforização) de Âmbito Metropolitano.
4. Adequação da Legislação Viária.
5. Estudos Complementares para Implementação da Intermodalidade dos Transportes.

O GANHO FOI O PROCESSO

Ao contratar a elaboração do presente Estudo, a AGEM estabeleceu um novo marco no caminho do entendimento entre os agentes que atuam nas questões relacionadas ao Transporte de Carga e, mais que tudo, estabeleceu um **Novo Processo** para a viabilização dos empreendimentos que a RMBS tanto necessita.

Em uma época em que se cristaliza o **Entendimento** como a única forma de equacionamento das Questões Metropolitanas, o grande ganho foi o estabelecimento de um Processo, no qual a AGEM cumpre uma das funções para as quais foi instituída.

Cabe lembrar que o próprio nascimento das primeiras **Regiões Metropolitanas** se deu através de Decreto Federal, completado posteriormente por Decretos Estaduais, definindo quais seriam estas Regiões e quais Municípios deveriam integrar obrigatoriamente estas Regiões.

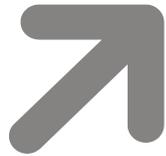
Como a simples instituição de uma **Região Metropolitana** não resolve nenhum dos muitos problemas existentes, os Decretos foram a seguir complementados definindo a forma de ação dos **Estados e Municípios** envolvidos.

Atualmente, a própria instituição de uma **Região Metropolitana** passa pelo processo de Entendimento, bastando-se atentar para as evoluções atingidas na **RMBS** e, mais recentemente, na **Região Metropolitana de Campinas**.

O capítulo de **Recomendações**, pode ser portanto, condensado na principal delas, ou seja:

Dar continuidade no processo de entendimentos entre os diversos agentes envolvidos nos empreendimentos, com a AGEM na função de articuladora e catalizadora dos interesses diversos.

A seguir apresentam-se alguns exemplos de empreendimentos na RMBS que envolvem vários agentes e que necessitam de medidas complementares.



EXEMPLOS DE EMPREENDIMENTOS QUE NECESSITAM AÇÕES DE DIVERSOS AGENTES

1. Túnel Submarino Santos-Guarujá
2. Via Perimetral Portuária de Santos
3. Via Perimetral Portuária de Guarujá
4. Implantação de Plano de Orientação Metropolitana de Trânsito
5. Implantação de Sistema Semafórico Inteligente (SEMIN)
6. Obras Metropolitanas Decorrentes da Construção da 2ª Pista da Rodovia dos Imigrantes
7. Estacionamentos de Cargas
8. Transformação da SP 291 (Praia Grande) em Via Metropolitana
9. Gestão Integrada do SIVIM



TÚNEL SUBMARINO SANTOS-GUARUJÁ

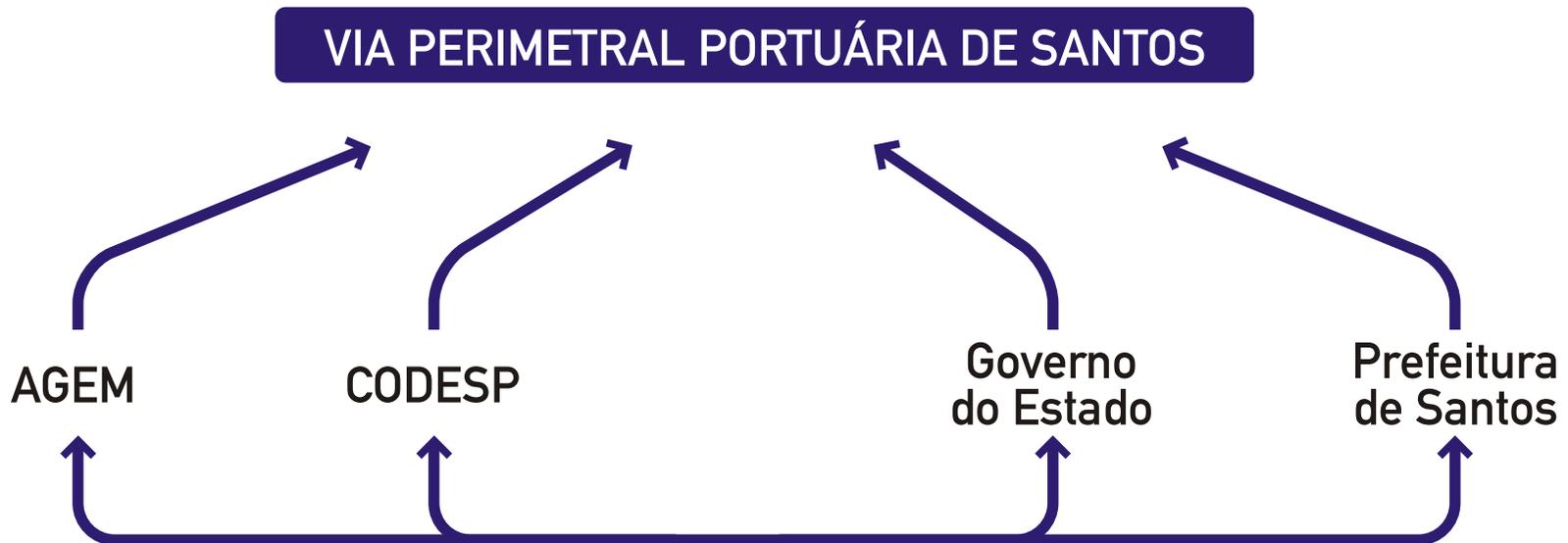


MEDIDAS COMPLEMENTARES

- Via Perimetral de Santos
- Via Perimetral de Guarujá
- Obras Rodoviárias Complementares (Anchieta, Piaçaguera-Guarujá)
- Obras Viárias Em Santos e Guarujá
- Implantação de Sinalização de Orientação Metropolitana de Trânsito
- Reestruturação do Sistema de Transporte de Passageiros entre Santos e Guarujá



VIA PERIMETRAL PORTUÁRIA DE SANTOS



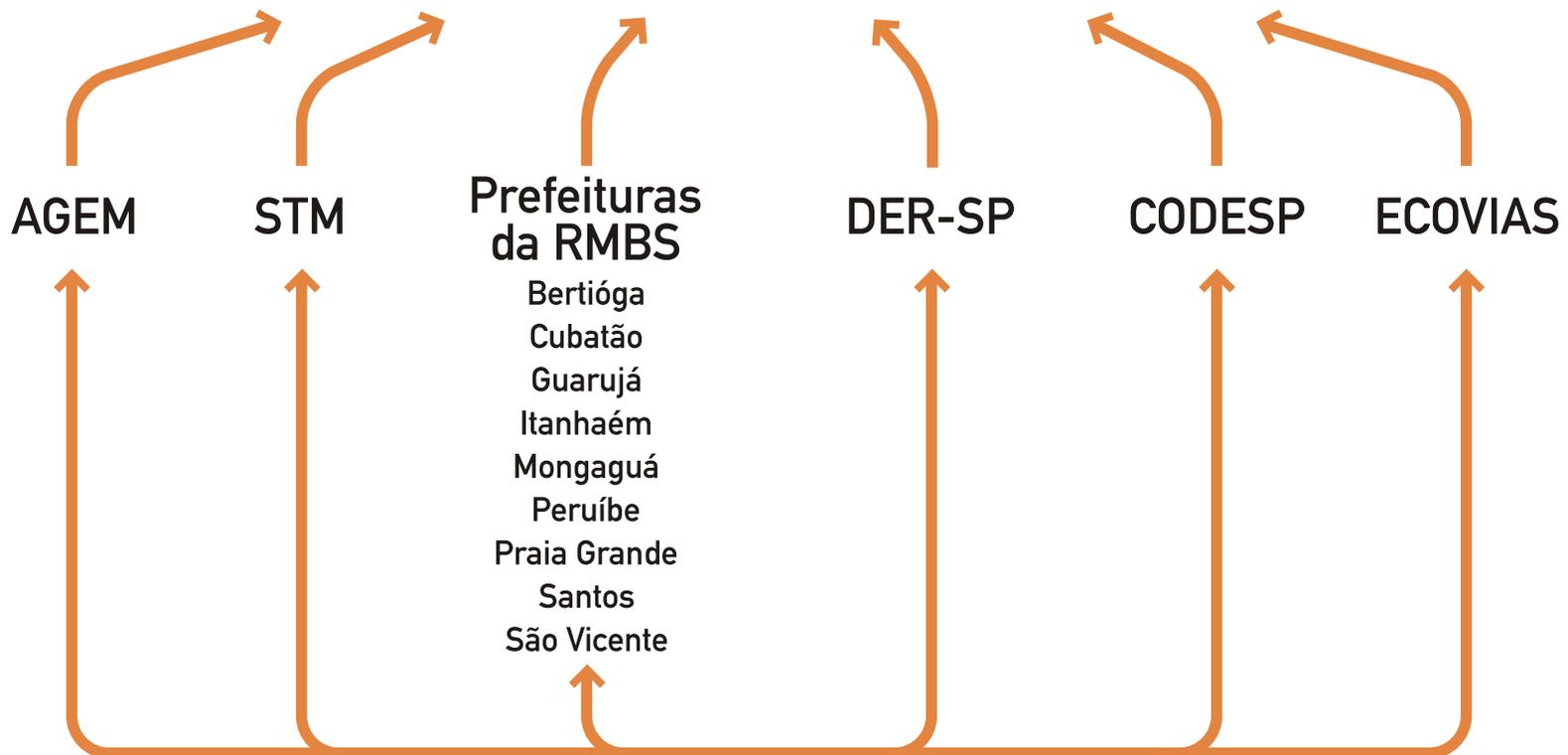
MEDIDAS COMPLEMENTARES

- Reestruturação Viária em Santos
- Implantação de Rede Semafórica Inteligente
- Implantação de Sinalização de Orientação Metropolitana de Trânsito
- Operação Viária Compartilhada



IMPLANTAÇÃO DE PLANO DE ORIENTAÇÃO METROPOLITANA DE TRÂNSITO

SINALIZAÇÃO METROPOLITANA DE TRÂNSITO





VIA PERIMETRAL PORTUÁRIA DE GUARUJÁ

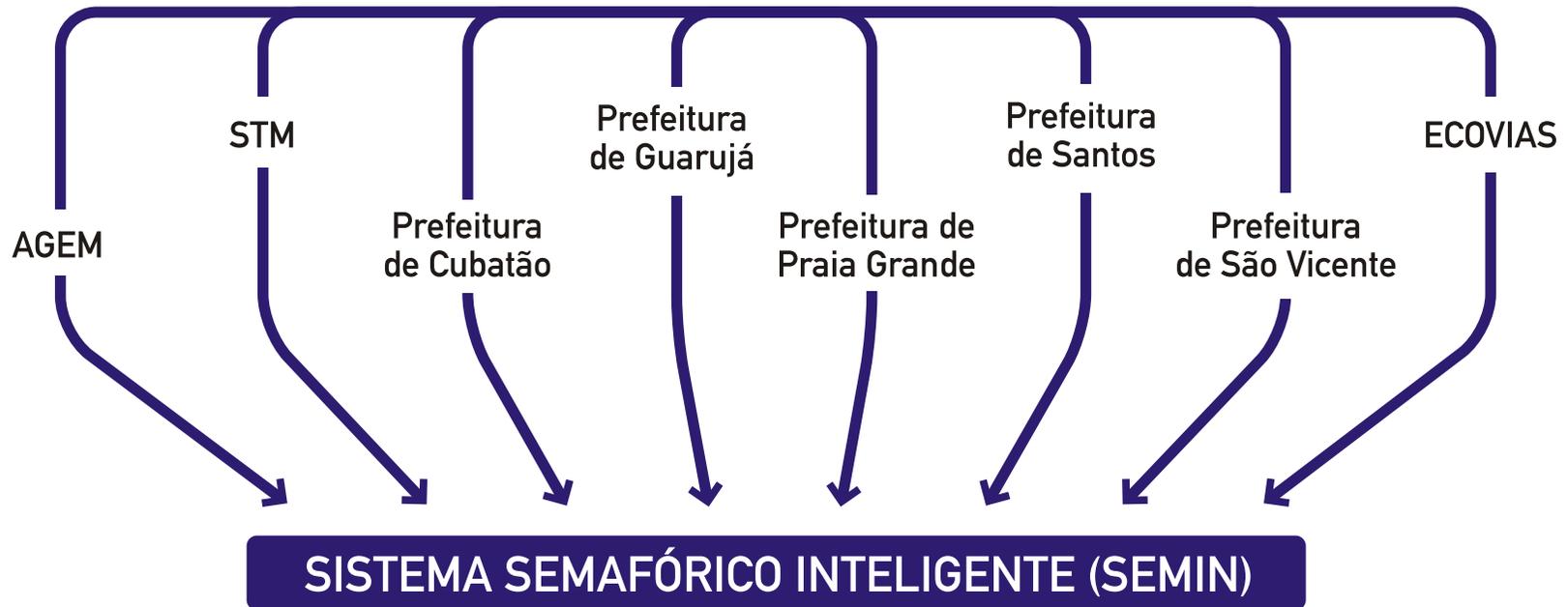


MEDIDAS COMPLEMENTARES

- Reestruturação Viária no Guarujá
- Obras Complementares no Guarujá
- Implantação de Sinalização de Orientação Metropolitana de Trânsito
- Implantação de Rede Semafórica Inteligente
- Operação Viária Compartilhada

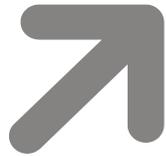


IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA SEMAFÓRICO INTELIGENTE (SEMIN)



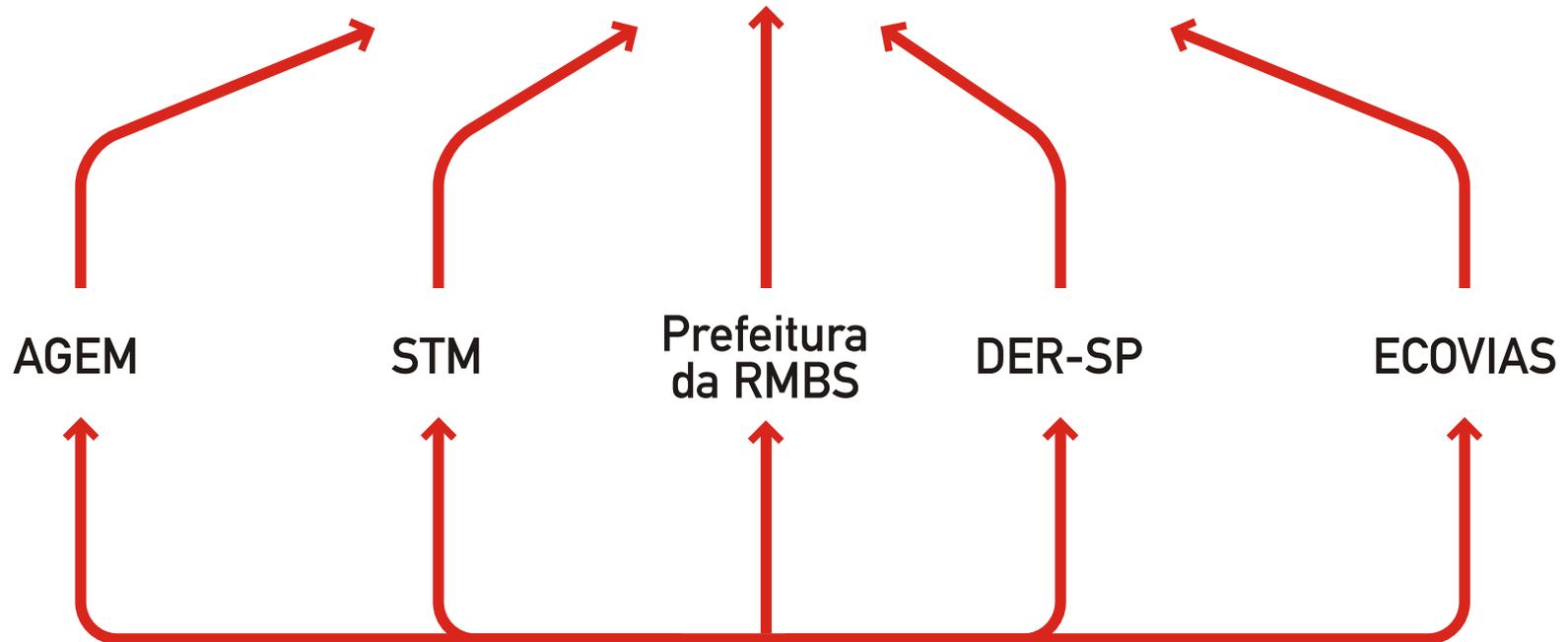
MEDIDAS COMPLEMENTARES

- Estudo para Gestão Compartilhada
- Implementação de Sistema de Operação Integrada
- Estruturação de Conservação e Manutenção de Sistema Semafórico



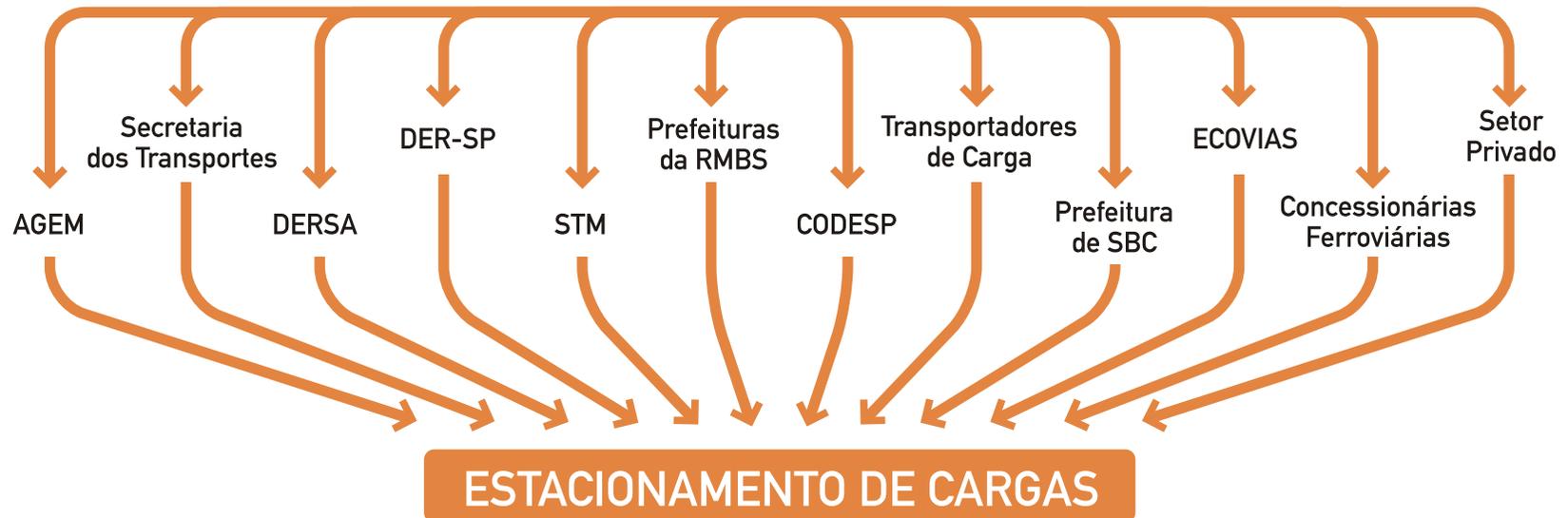
OBRAS METROPOLITANAS DECORRENTES DA CONSTRUÇÃO DA 2ª PISTA DA RODOVIA DOS IMIGRANTES

OBRAS COMPLEMENTARES NO SISTEMA VIÁRIO



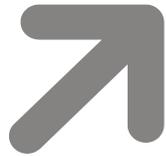


ESTACIONAMENTO DE CARGAS

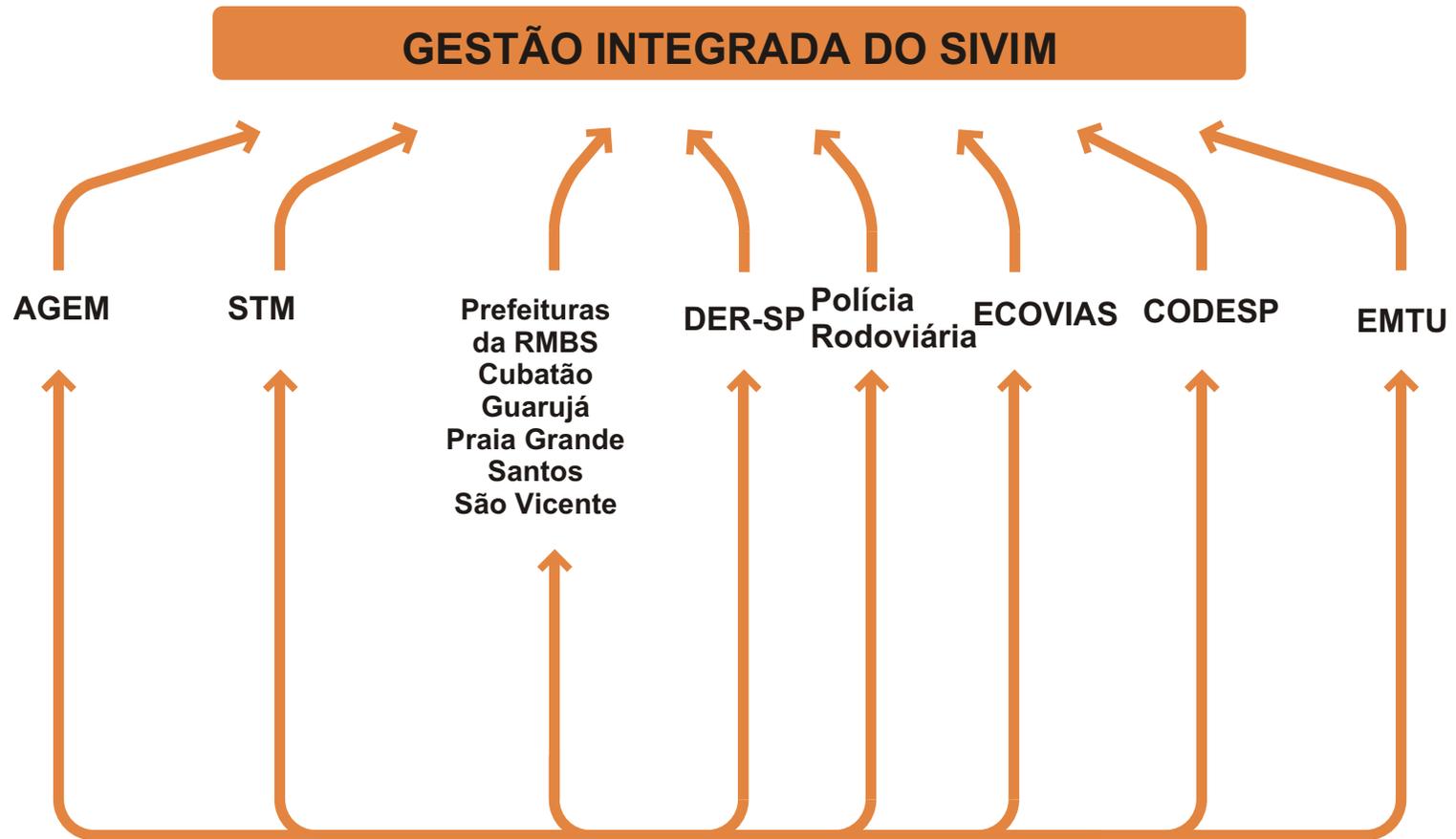


MEDIDAS COMPLEMENTARES

- Elaboração de um Plano Integrado de Informações e Logística
- Implementação de Projetos Complementares
- Desenvolvimento e Implantação de Projetos de Adequação Viária, Rodoviária, Ferroviária e Portuária
- Reformulação da Regulamentação de Circulação e Estacionamento de Veículos de Carga
- Implantação de Sinalização de Orientação de Trânsito Específica

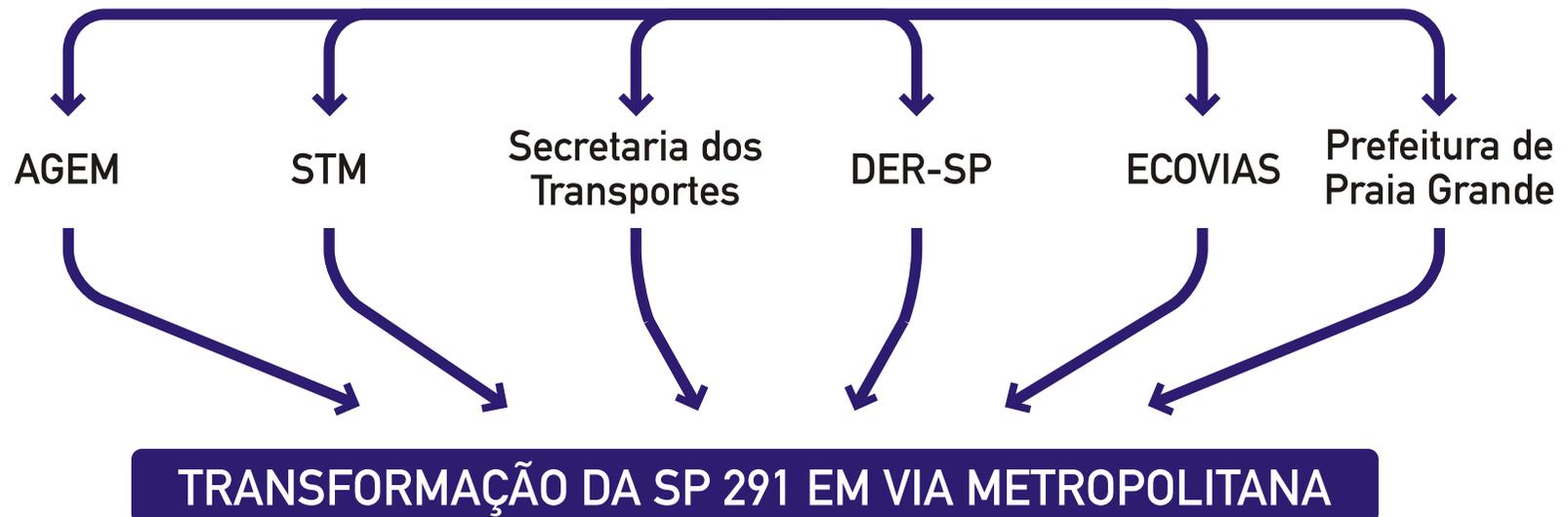


IMPLANTAÇÃO DE GESTÃO INTEGRADA DO SISTEMA VIÁRIO DE INTERESSE METROPOLITANO





TRANSFORMAÇÃO DA SP 291 EM VIA METROPOLITANA



MEDIDAS COMPLEMENTARES

- Transferência da Jurisdição da Via para a Prefeitura de Praia Grande
- Execução de Obras de Adequação (Viadutos, Reconfigurações Geométricas)
- Implantação de Rede Semafórica Inteligente (SEMIN)
- Implantação de Sinalização de Orientação Metropolitana de Trânsito
- Operação Viária Compartilhada

ESTUDOS TÉCNICOS, DIAGNÓSTICOS E DIRETRIZES PARA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE DE CARGA NA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA

AGENTES PARTICIPANTES

O presente trabalho foi elaborado com a participação de diversos Agentes, envolvidos direta ou indiretamente com as questões relacionadas aos Transportes de Cargas na Região Metropolitana da Baixada Santista, abaixo listados:

- AGÊNCIA METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA – AGEM
- SECRETARIA DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS – STM
- CORDENADORIA DE ASSISTÊNCIA AOS MUNICÍPIOS – CAM
- SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
- DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM - DER
- DERSA – DESENVOLVIMENTO RODOVIÁRIO S.A.
- EMLASA – EMPRESA PAULISTA DE PLANEJAMENTO METROPOLITANO S.A
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE BERTIOGA
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CUBATÃO
- PREFEITURA MUNICIPAL DE GUARUJÁ
- PREFEITURA MUNICIPAL DE ITANHAÉM
- PREFEITURA DA ESTÂNCIA BALNEÁRIA DE MONGAGUÁ
- PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA BALNEÁRIA DE PERUÍBE
- PREFEITURA MUNICIPAL DA ESTÂNCIA BALNEÁRIA DE PRAIA GRANDE
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO VICENTE
- PREFEITURA MUNICIPAL DE SANTOS
- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – (SANTOS)
- CODESP – COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
- PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO BERNARDO DO CAMPO
- CONSÓRCIO INTERMUNICIPAL DO GRANDE ABC
- GRUPO DE LOGÍSTICA TERRESTRE
- ECOVIAS DOS IMIGRANTES
- PORTOFER TRANSPORTE FERROVIÁRIO LTDA
- MRS LOGÍSTICA S.A.
- FERROBAN – FERROVIAS BANDEIRANTES S.A.
- FERRONORTE S.A. - FERROVIAS NORTE BRASIL
- SINDISAN – SINDICATO DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE COMERCIAL DE CARGA DO LITORAL PAULISTA.

ESTUDOS TÉCNICOS, DIAGNÓSTICOS E DIRETRIZES PARA ORGANIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTES DE CARGA NA REGIÃO METROPOLITANA DA BAIXADA SANTISTA



AMORIM Engenharia S/C Ltda

Engenheiro: OTAVIO ALVES AMORIM FILHO

Administradora: NILDETE COSTA AMORIM

Engenheiro: MILTON SEIJI YAMAGUCHI

Arquiteto: JOSÉ IGNÁCIO SEQUEIRA DE ALMEIDA

Arquiteta: MARCELA COSTA AMORIM

Equipe Técnica