

CARACTERIZAÇÃO AMBIENTAL

A caracterização ambiental preliminar da área ampara-se em levantamentos secundários, por meio de disponibilidades bibliográficas e cartográficas referentes ao NESP, consolidadas nas figuras apresentadas adiante no presente documento. Utilizou-se o conceito de Estudo de Massas para seleção de compatibilidades e potencialidades imobiliárias, de modo a identificar fragilidades ambientais e potenciais a que as áreas possam estar sujeitas.

Para alinhamento das diretrizes de caracterização ambiental do NESP, foram considerados os seguintes pontos:

- Compatibilidade entre o uso do solo pretendido (logística e armazenamento de produtos perecíveis) e o zoneamento municipal atual;
- Identificação do substrato geológico e susceptibilidades geotécnicas da área, através da avaliação do compartimento lito-pedológico presente;
- Identificação do contexto hidrográfico ao qual à área se insere; e
- Identificação das Categorias de Cobertura Vegetal presentes.

1. Compatibilidade com o zoneamento municipal

O NESP está situado na Macroárea de Controle da Qualificação Urbana e Ambiental (“MCQUA”), na Zona de Ocupação Especial (ZOE).

2. Substrato geológico e susceptibilidades geotécnicas

Caracterizadas em dois domínios principais individualizados pela Rodovia dos Bandeirantes (Leste e Oeste), sua distribuição geográfica consta da figura intitulada Cartografia Geotécnica, elaborada com base na Carta Geotécnica do Município de São Paulo, elaborada em 1992 pela PMSP (SEMP/SA/SEHAB/SVP) e IPT e digitalizada pelo IPT em 2004..

Os domínios possuem duas ocorrências geológicas principais, representadas por rochas metamórficas de baixo grau (xisto micáceo - xm) e por sedimentos aluvionares (areias, argilas e cascalhos - al). Apenas o Domínio Oeste apresenta a ocorrência de um ponto de escorregamento.

As principais susceptibilidades geotécnicas dizem respeito à possibilidade de cheias nos terrenos sedimentares aluvionares, a movimentos de massa (escorregamento e erosão) nos terrenos metamórficos (xistos micáceos). Todavia, não há recomendações contrárias à implantação de empreendimentos logísticos sobre estes conjuntos litológicos.

3. Bacias Hidrográficas

A partir do Mapa de Bacias Hidrográficas do Município de São Paulo (FCTH, 2012) e de metodologia análoga à utilizada para a abordagem geológica-geotécnica, individualizou-se duas espacializações distintas para a caracterização das bacias hidrográficas que drenam o NESP. O Domínio Leste localiza-se em porções distintas das microbacias hidrográficas do Rio Juqueri, Ribeirão dos Pinheirinhos e Ribeirão dos Perus, que por sua vez drena as águas dos Córregos Andando e Ajuá, este último recebendo como tributários o Córrego do Tanque e o Córrego V. Grande.

O Domínio Oeste é circunscrito às microbacias do Rio Juqueri e do Ribeirão São Miguel e que possui como principal tributário o Córrego Manguinho.

O arranjo hidrológico local é apresentado na figura Bacias Hidrográficas.

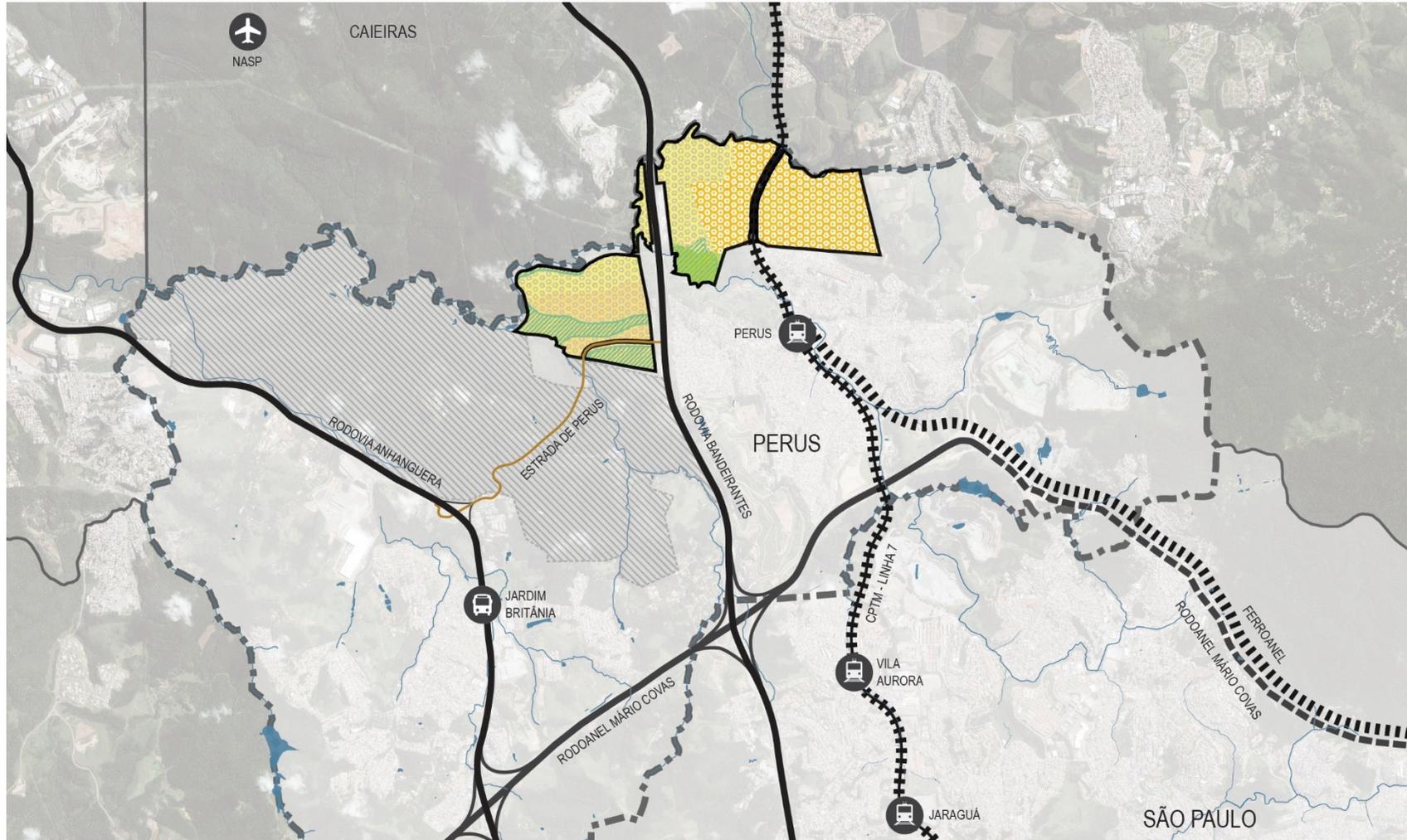
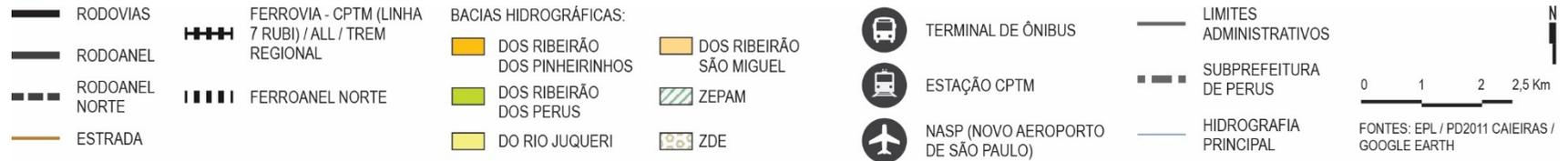
4. Cobertura Vegetal

A área possui três tipos de recobrimentos, representados por vegetação exótica (notadamente eucaliptos) em cerca de 56 % do total da propriedade, por campo antrópico (12 %) e por pequenos fragmentos não conectados de vegetação nativa, que recobrem 32% da propriedade.

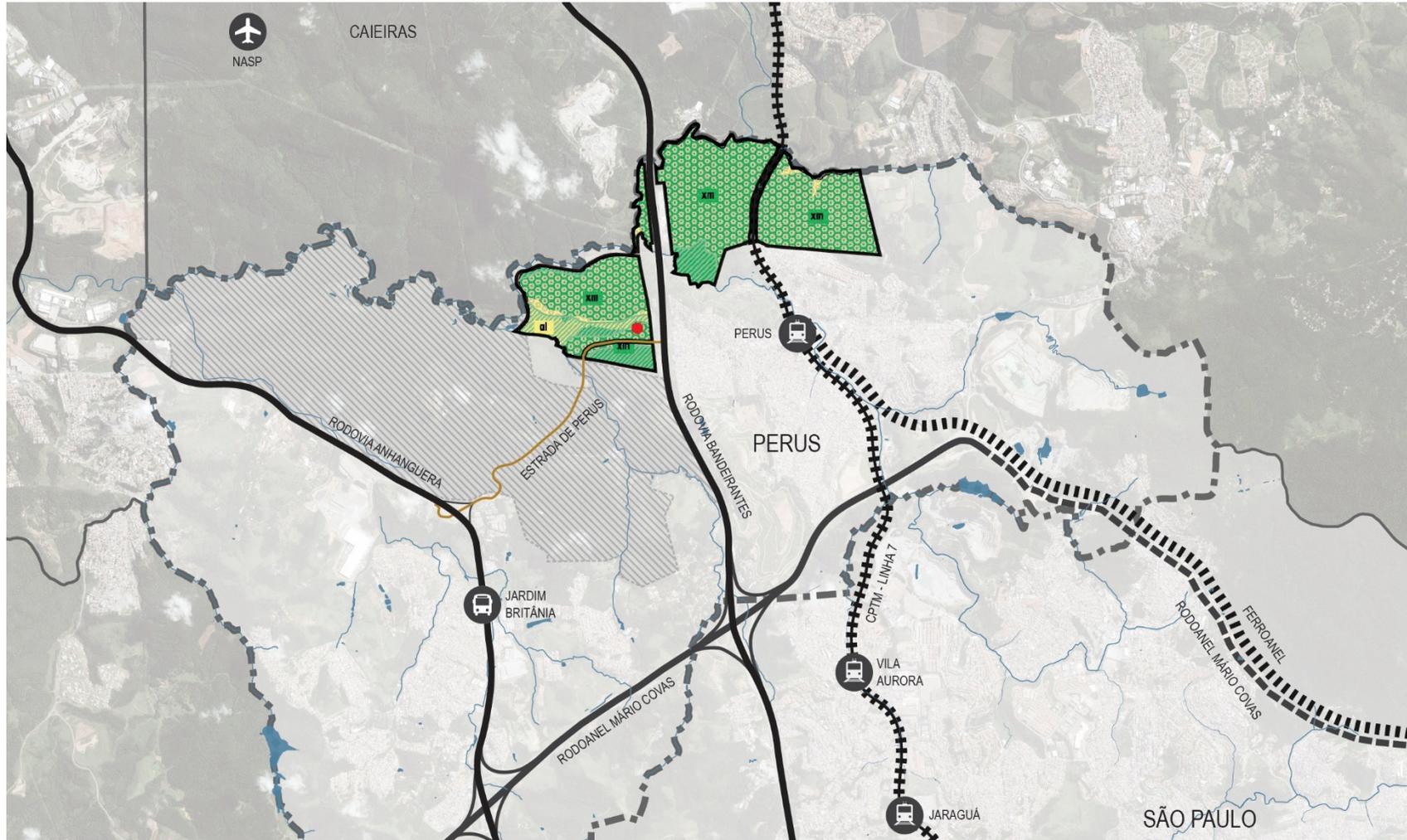
5. Impactos Ambientais Associados e Mitigação

Eventuais impactos serão monitorados e mitigados nos termos das licenças ambientais aplicáveis ao NESP.

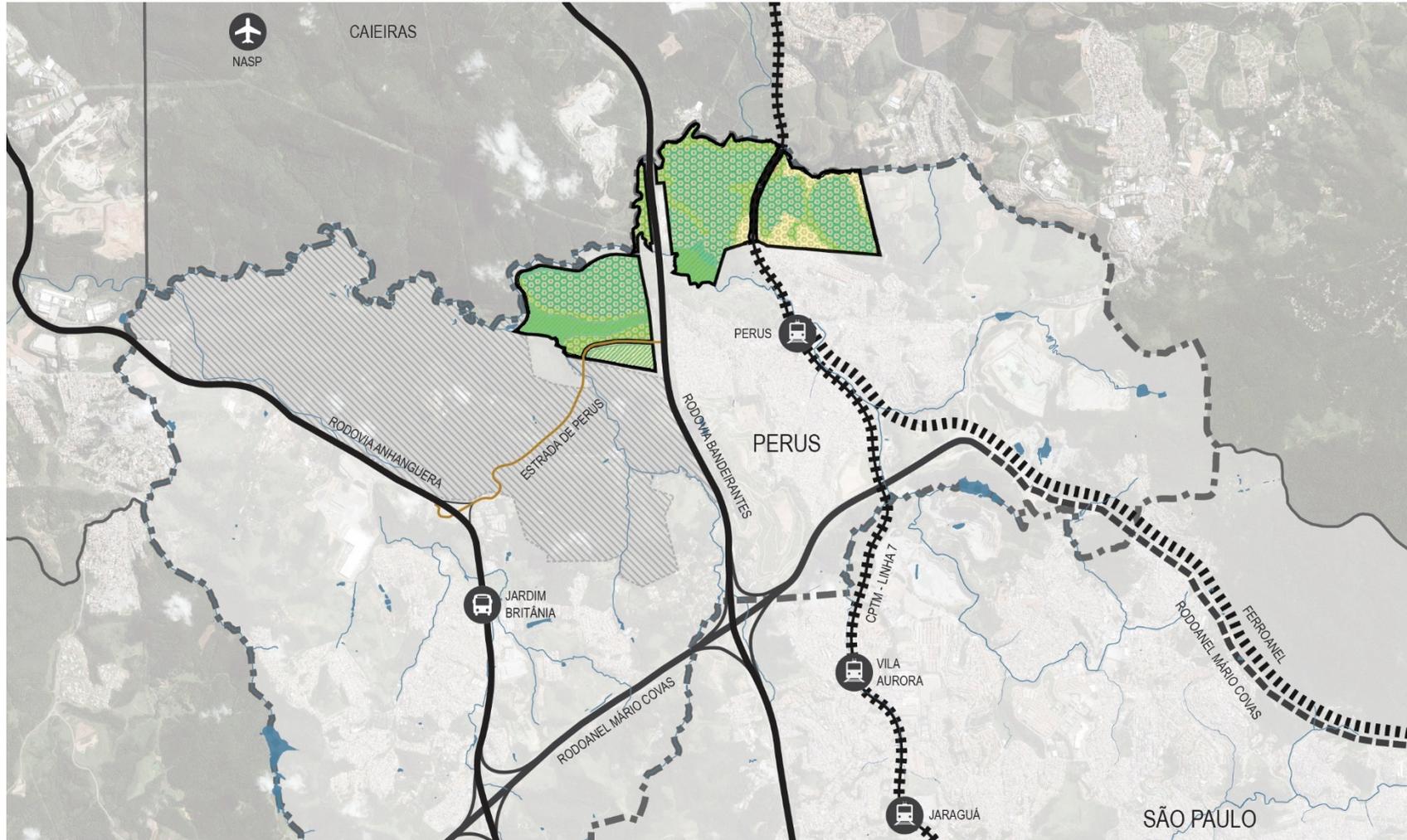
BACIAS HIDROGRÁFICAS



CARTOGRAFIA GEOTÉCNICA



COBERTURA VEGETAL



CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE INTERVENÇÃO

O PROJETO NO CONTEXTO DA ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA E DA MACROMETRÓPOLE

O perímetro do Projeto e as ações públicas e privadas que justificam a proposta:

- localização estratégica no Vektor Noroeste da Região Metropolitana de SP
- localização estratégica de acessibilidade multimodal com ênfase à logística:
 - Rodovias Bandeirantes e Anhanguera e Rodoanel
 - Ferrovia e Estação Perus (Linha CPTM 7 / ALL)
 - Futuro Ferroanel Metropolitano
 - Futuro Trem Metropolitano
 - Futuro Aeroporto de Caieiras (NASP)
- Vetores Territoriais de Desenvolvimento da Macrometrópole e sua Carteira de Projetos:
 - VTD RMSP
 - VTD Bandeirante
 - Corredor logístico multimodal (rodo/ferro/aeroviário) e Plataformas Logísticas Periféricas

 Vetor de Desenvolvimento RMSP

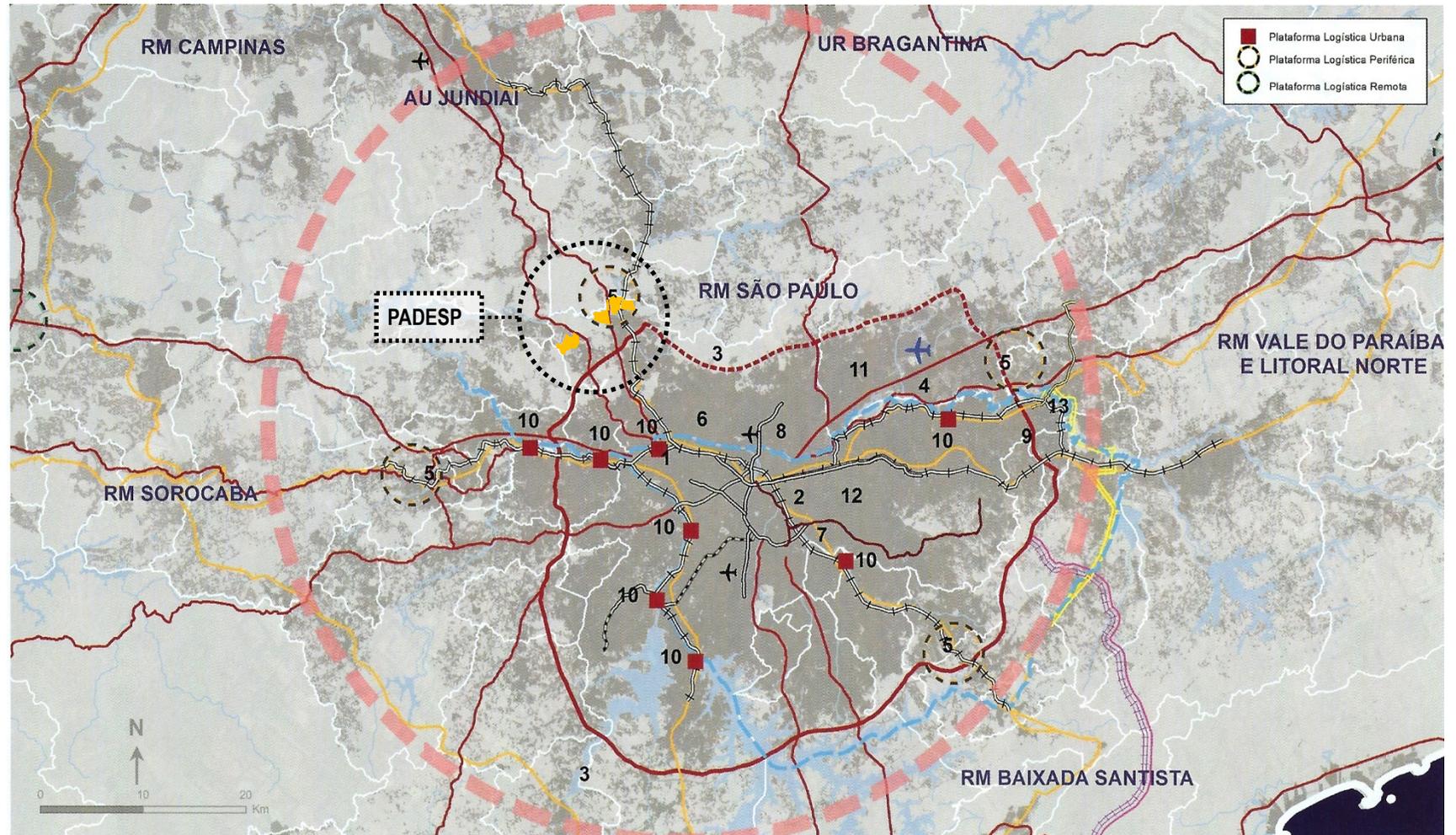
FORTE: PAM - EMLASA

Projetos:

- 1 - Articulação do sistema de trens regionais com a rede de estações metroferroviárias da RMSP;
- 2 - Rede metroferroviária RMSP: 2020-2040;
- 3 - Conclusão do ferroanel - Tramo Sul; Conclusão do ferroanel - Tramo Norte;
- 4 - Integração do Aeroporto de Guarulhos com transporte de cargas e passageiros rede metroferroviária da RMSP;
- 5 - Implantação de Plataformas Logísticas Periféricas junto ao Ferroanel;
- 6 - Projeto Tietê - 4ª Etapa (2012-2018);
- 7 - Programa de corredores de ônibus metropolitanos da EMTU;
- 8 - Projeto Tietê 3ª Etapa (2014-2018);
- 9 - Hidrovia Metropolitana - primeira etapa: trecho Pinheiros - Tietê; Hidrovia Metropolitana - segunda etapa;
- 10 - Implantação de Plataformas Logísticas Urbanas (8 plataformas);
- 11 - Corredor de Ônibus Metropolitano Tucuruvi-Guarulhos;
- 12 - Revisão e ampliação do Sistema Viário Metropolitano (Slvim);
- 13 - PDMAT 3: Terceiro Plano Diretor de Macrodrenagem da Bacia do Alto Tietê.

Legenda

- Limite da MMP
- Mancha Urbana 2010
- Metrô
- CPTM
- Corredores EMTU
- Expresso Tiradentes
- Rodovias Principais
- Rodoanel - Implantado
- Rodoanel - Em execução
- Hidrovia Metropolitana - Projetado
- Represas e rios
- Ferroanel - Projetado
- Ferroviário Principal
- Nova Ferrovia e Rodovia SP-BS
- ✈ Aeroportos
- ✈ Aeroportos (com propostas no PAM)



O PROJETO NO CONTEXTO DA ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA E SEUS TERRITÓRIOS DE VOCAÇÃO INDUSTRIAL / LOGÍSTICA

O perímetro do Projeto e as ações públicas e privadas que justificam a proposta:

PADESP: articulação entre logística e comércio

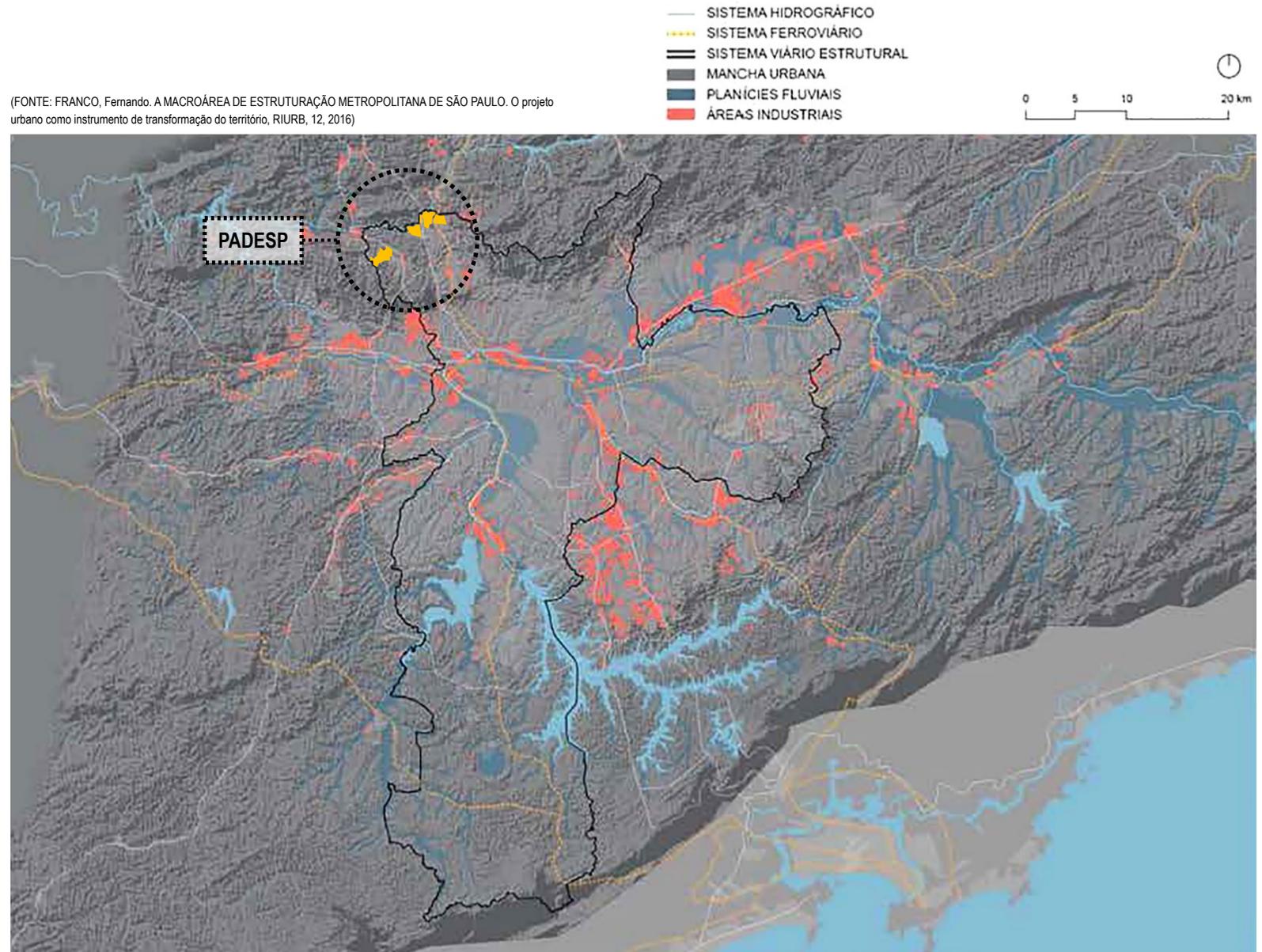
LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA:

- Condições privilegiadas de mobilidade e acessibilidade
- Redistribuição de cargas via Rodoanel para municípios metropolitanos, interior de SP e outros estados liberando a malha viária urbana

INSTALAÇÕES ADEQUADAS:

- Infraestrutura condizente com os requisitos de operação contemporânea
- Atendimento à demanda latente e possibilidade de expansão da oferta

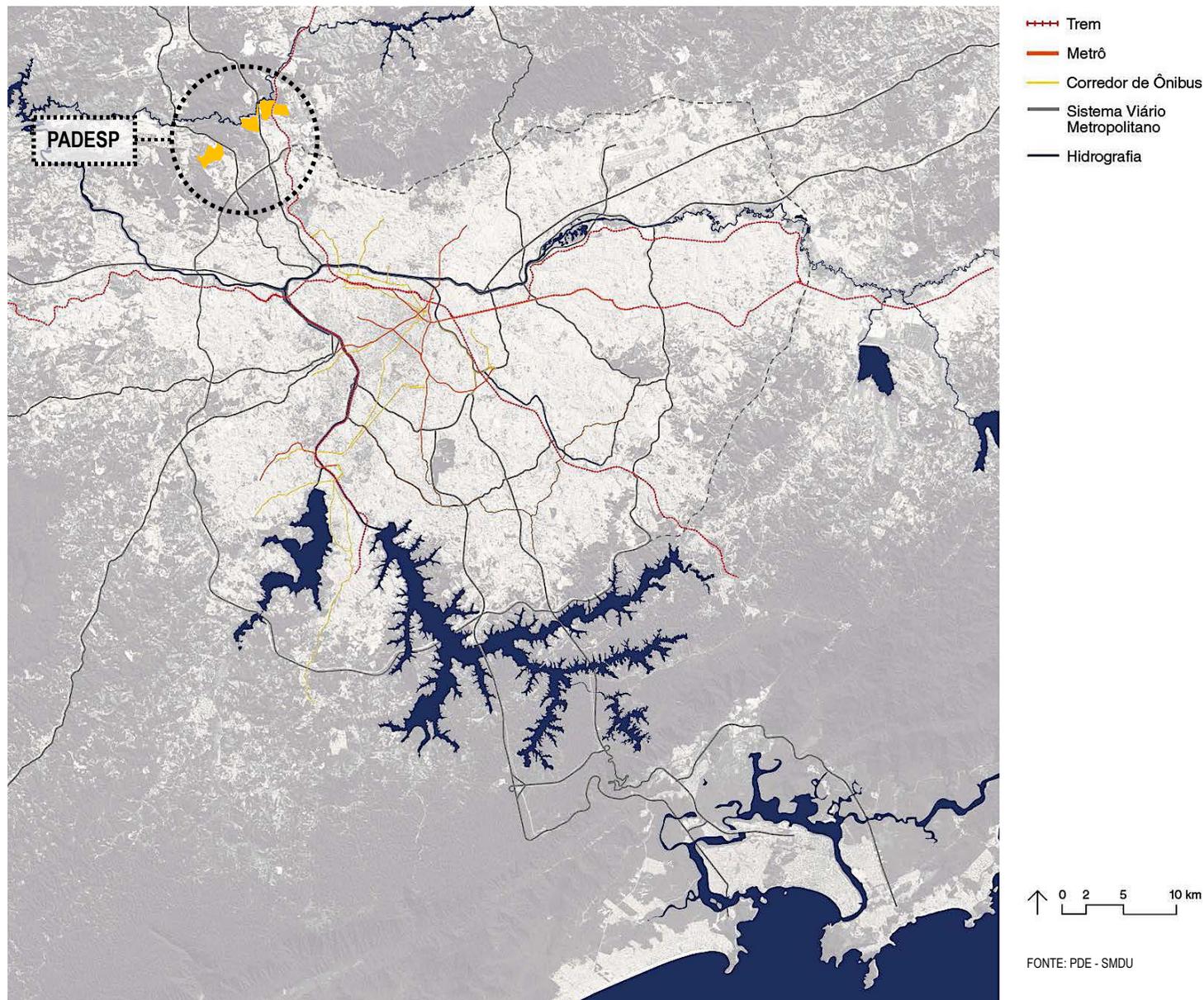
(FONTE: FRANCO, Fernando. A MACROÁREA DE ESTRUTURAÇÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO. O projeto urbano como instrumento de transformação do território, RIURB, 12, 2016)



O PROJETO NO CONTEXTO DA REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTES

O perímetro do Projeto e as ações públicas e privadas que justificam a proposta:

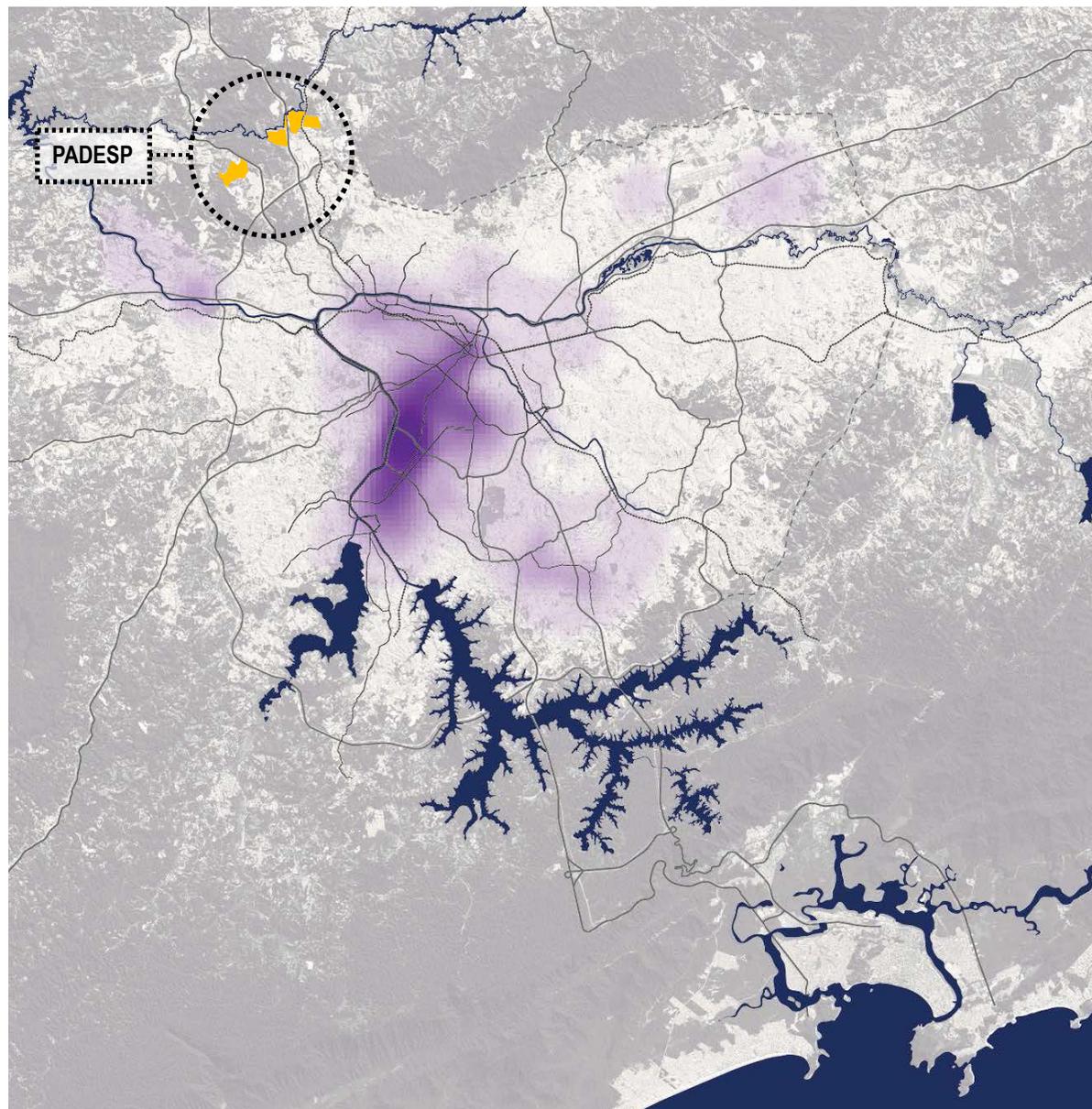
- Aumentar a eficiência na cadeia de abastecimento da Grande São Paulo melhorando a mobilidade urbana
- Abastecimento = Logística + Comércio)
- Aproveitar e potencializar de forma racional e planejada a vocação logística de Perus e a infraestrutura existente e projetada:
 - Rodovia Anhanguera
 - Rodovia Bandeirantes
 - Rodoanel
 - Trem CPTM (passageiros e carga)
 - Ferroanel
 - Trem Regional e Aeroporto de Caieiras



O PROJETO NO CONTEXTO DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO NA CIDADE: DISTRIBUIÇÃO DE EMPREGOS FORMAIS

O perímetro do Projeto e as ações públicas e privadas que justificam a proposta:

- A não uniforme e desequilibrada distribuição das oportunidades econômicas na cidade, evidenciadas no mapa de distribuição de empregos formais, pode ganhar externalidade positiva com a inserção do Projeto na Região de Perus.
- Estima-se clara contribuição do Projeto à eficiência da cadeia logística de abastecimento de alimentos da Região Metropolitana de São Paulo, dos impactos positivos para a mobilidade do Município e do claro alinhamento aos objetivos do PDE ao promover a descentralização da oferta de empregos pelo território.



Empregos Formais

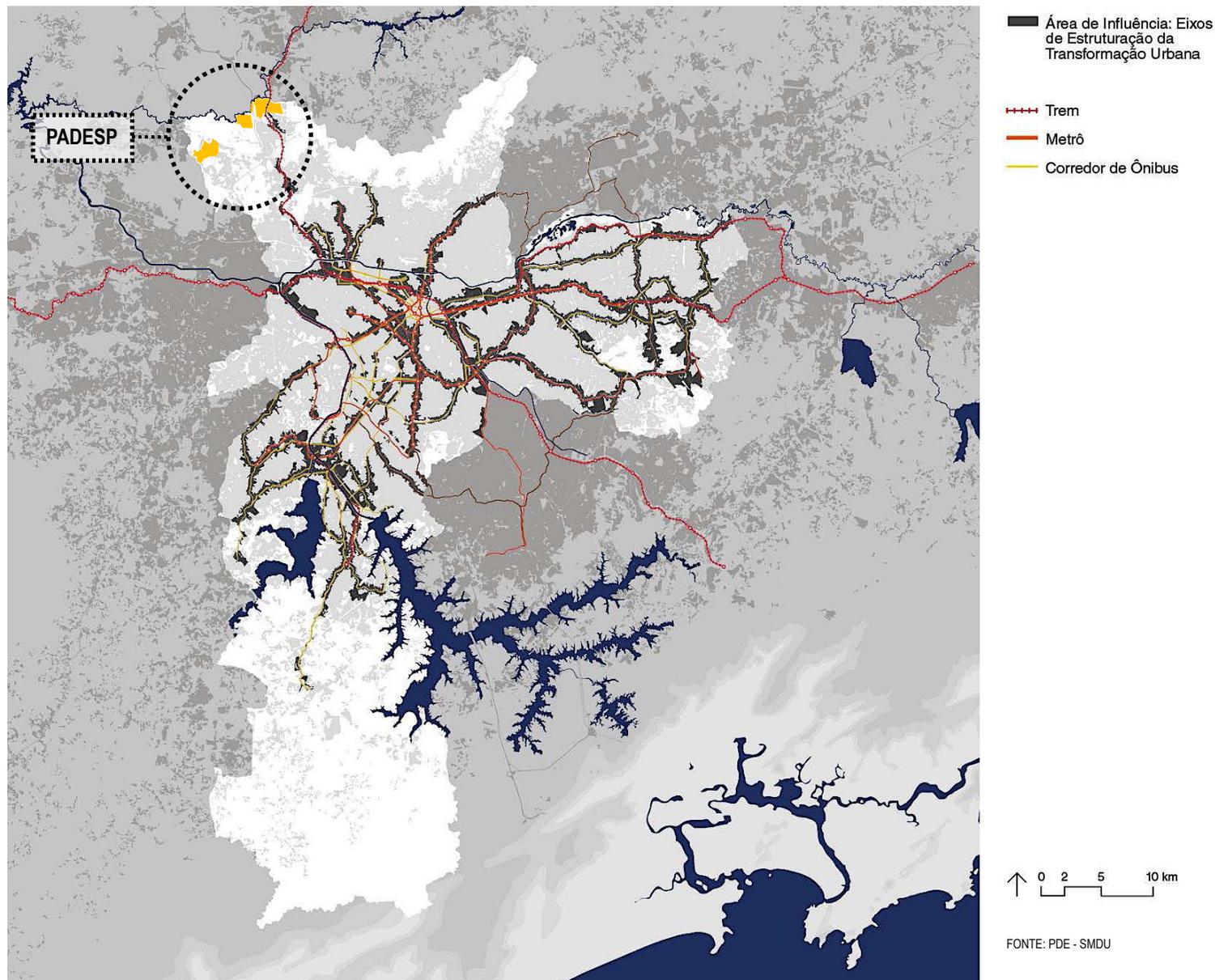
0 2 5 10 km

FONTE: PDE - SMDU

O PROJETO NO CONTEXTO DA REDE DE EIXOS DE ESTRUTURAÇÃO DA TRANSFORMAÇÃO URBANA

O perímetro do Projeto e as ações públicas e privadas que justificam a proposta:

- Com a geração de novos empregos, poder-se-á reduzir o tempo de deslocamento dos residentes da Subprefeitura de Perus até o trabalho, que atualmente apresenta um índice bastante alto de pessoas que levam mais de uma hora neste trajeto diário.
- Há, assim, um claro alinhamento aos objetivos do Plano Diretor Estratégico ao promover a descentralização da oferta de empregos pelo território.



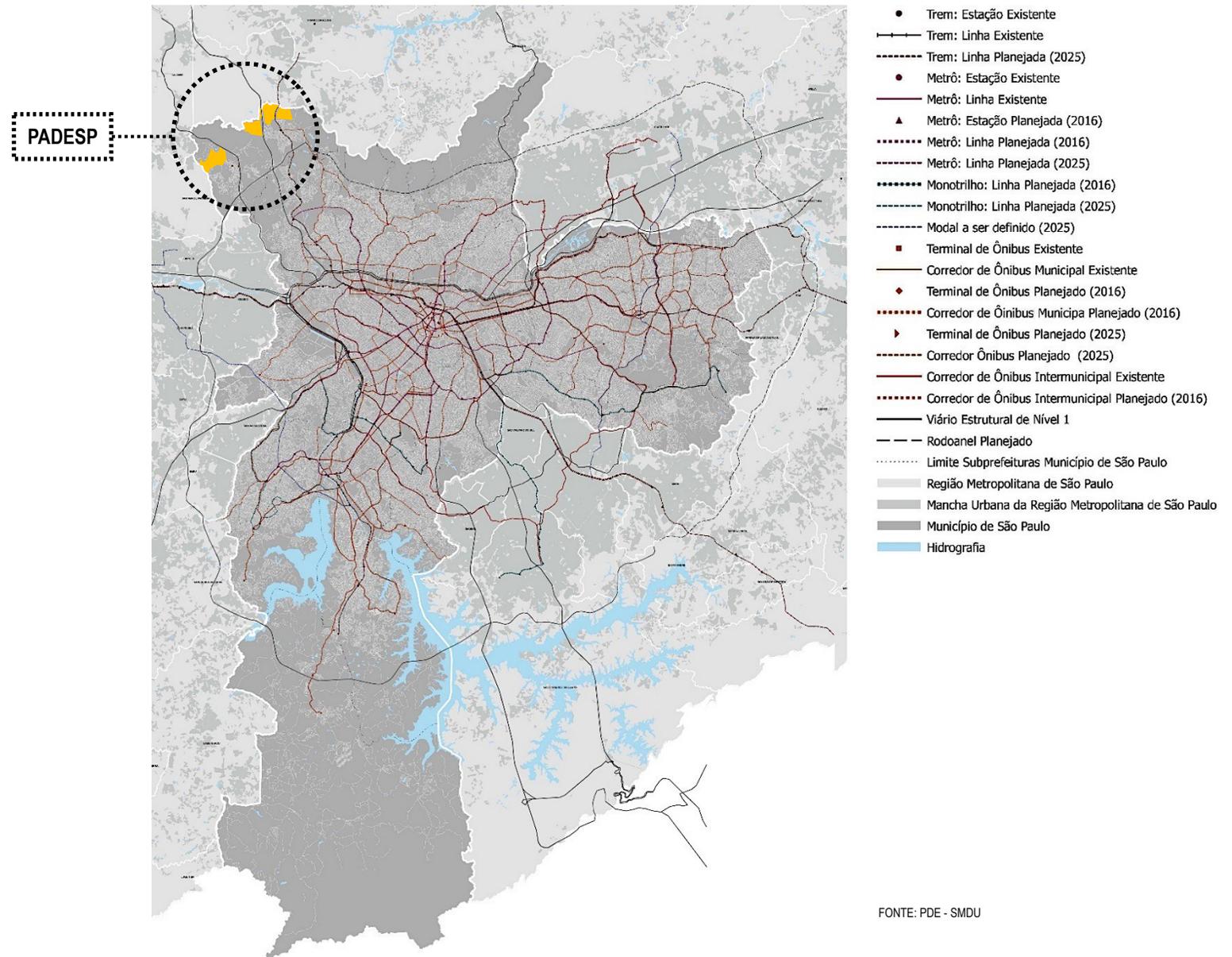
O PROJETO NO CONTEXTO DA REDE DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO

O perímetro do projeto e as ações públicas e privadas que justificam a proposta:

REDE DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO contendo as redes existentes e projetadas de :

- Trens
- Metrô
- Monotrilhos
- Corredores de ônibus
- Sistema Viário estrutural
- Rodoanel Metropolitano

Estima-se clara contribuição do Projeto à eficiência da cadeia logística de abastecimento de alimentos da Região Metropolitana de São Paulo, dos impactos positivos para a mobilidade do Município e do claro alinhamento aos objetivos do PDE ao promover a descentralização da oferta de empregos pelo território.

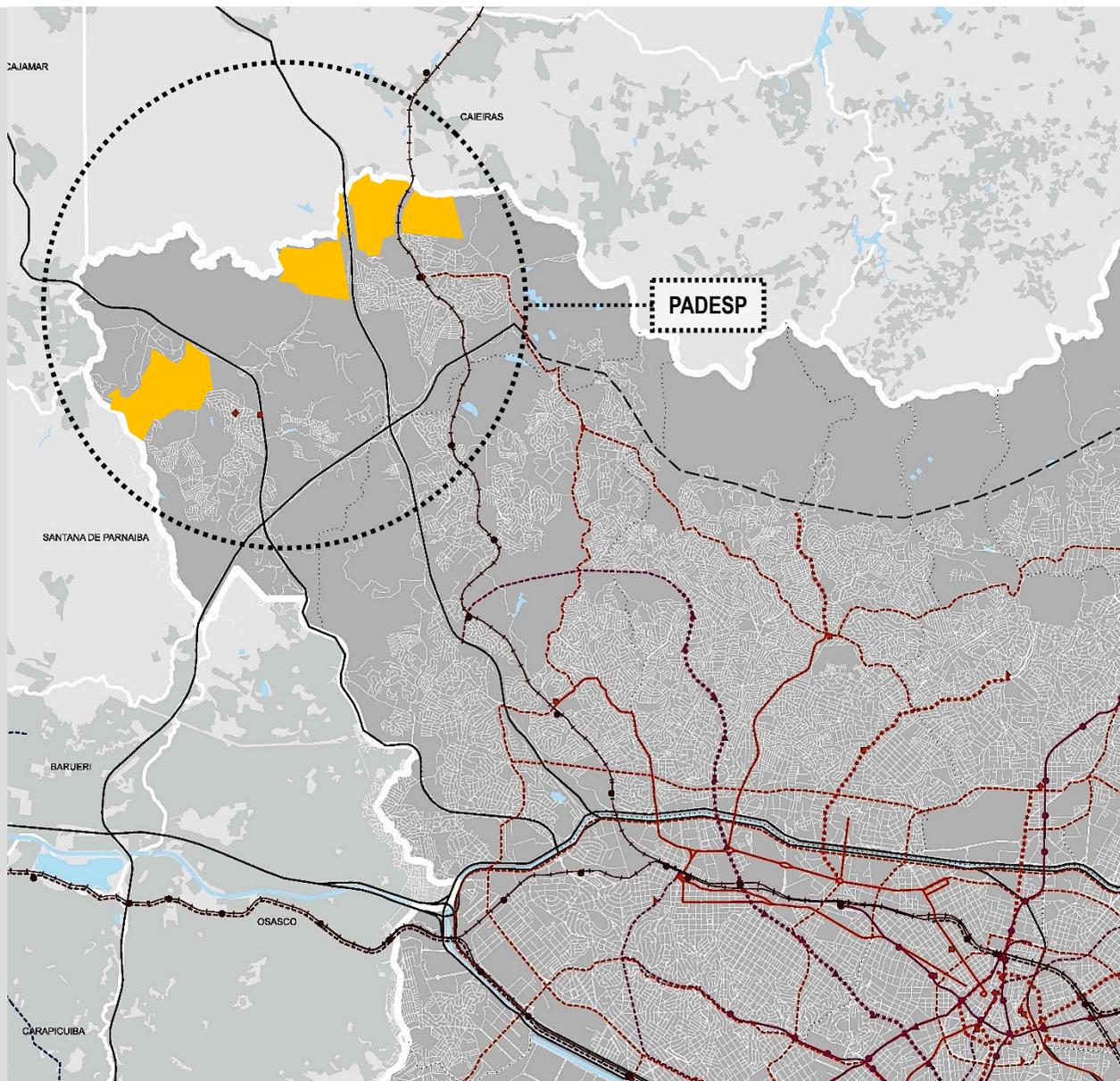


FONTE: PDE - SMDU

O PROJETO NO CONTEXTO DA REDE DE TRANSPORTE COLETIVO – VETOR NOROESTE

O perímetro do projeto e as ações públicas e privadas que justificam a proposta:

- Com a geração de novos empregos, poder-se-á reduzir o tempo de deslocamento dos residentes da Subprefeitura de Perus até o trabalho, que atualmente apresenta um índice bastante alto de pessoas que levam mais de uma hora neste trajeto diário. Com novas ofertas, a micro-acessibilidade poderá ser privilegiada, garantindo melhorias dos modais que atendem a esta demanda e desafogando os transportes coletivos e vias estruturais nos trajetos com origem-destino desta para outras Subprefeituras.



- Trem: Estação Existente
- Trem: Linha Existente
- - - - - Trem: Linha Planejada (2025)
- Metrô: Estação Existente
- Metrô: Linha Existente
- ▲ Metrô: Estação Planejada (2016)
- Metrô: Linha Planejada (2016)
- - - - - Metrô: Linha Planejada (2025)
- Monotrilho: Linha Planejada (2016)
- - - - - Monotrilho: Linha Planejada (2025)
- - - - - Modal a ser definido (2025)
- Terminal de Ônibus Existente
- Corredor de Ônibus Municipal Existente
- ◆ Terminal de Ônibus Planejado (2016)
- Corredor de Ônibus Municipal Planejado (2016)
- ▶ Terminal de Ônibus Planejado (2025)
- - - - - Corredor Ônibus Planejado (2025)
- Corredor de Ônibus Intermunicipal Existente
- Corredor de Ônibus Intermunicipal Planejado (2016)
- Viário Estrutural de Nível 1
- - - - - Rodoanel Planejado
- Limite Subprefeituras Município de São Paulo
- Região Metropolitana de São Paulo
- Mancha Urbana da Região Metropolitana de São Paulo
- Município de São Paulo
- Hidrografia

FONTE: PDE - SMDU

Os Planos Regionais das Subprefeituras, são instrumentos de planejamento e gestão da política urbana no âmbito territorial de cada subprefeitura, articulando as políticas setoriais e complementando as questões urbanístico-ambientais em seus aspectos físicos e territoriais, além de demarcar os instrumentos urbanísticos e ambientais previstos no PDE.

As diretrizes a serem propostas devem articular e sistematizar as ações setoriais previstas no território, intermediando conflitos e otimizando esforços e investimentos públicos. Neste sentido, a leitura inicial de caracterização do território apresentada neste documento toma como referência principal este documento recém publicado pela Prefeitura da Cidade de São Paulo.

Como indicado no Plano Regional Estratégico da Subprefeitura de Perus de 2004 (em processo de revisão), os objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano e ambiental da região visam à reversão das tendências de ocupação urbana e direcionamento do crescimento, para alcançar o desenvolvimento harmônico da região, adequando as condições existentes às possibilidades de desenvolvimento sustentável.

O Plano de 2004 já indicava como objetivos a transformação da região, com melhoria nas condições de acessibilidade interna e com as demais subprefeituras, além de impedir o avanço da urbanização em áreas impróprias e de proteção ambiental. Dentro dos objetivos do Desenvolvimento Econômico e Social, vale destacar o incentivo para a instalação de centros de estocagem, galpões, indústrias não poluentes e outras atividades nas margens da Rodovia Anhanguera, que geram emprego e renda e, aumentam a arrecadação de impostos. A implantação do circuito turístico da Estrada de Ferro Perus-Pirapora e o estímulo a atividades relacionadas com o setor hoteleiro.

Com relação às diretrizes do desenvolvimento e qualidade de vida, o Plano de 2004 colocava como objetivo, a promoção de inclusão social mediante o aumento da oferta de empregos destinados aos moradores da região, por meio do estímulo à implantação de atividades de desenvolvimento da indústria, do turismo e da hospedagem.

¹ As informações e indicadores citados a seguir foram retiradas do “Caderno das Subprefeituras – Material de Apoio para Revisão Participativa dos Planos Regionais das Subprefeituras” (prefeitura da cidade de são paulo, são paulo, abril de 2016), que dá prosseguimento e aprofunda o Plano Diretor Estratégico – PDE – Lei 16.050/14, Marco regulatório que organiza o crescimento e o funcionamento da cidade.

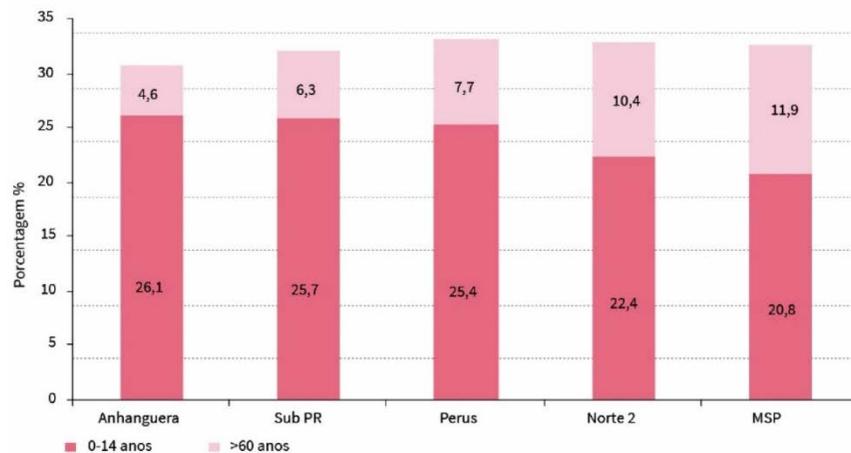
Demografia e Indicadores Sociais

A Subprefeitura de Perus possui 146.046 habitantes (censo 2010), o que equivale a 1,3% da população do município de São Paulo residindo em área equivalente a 3,8% do território paulistano. A densidade demográfica é bastante baixa, com 34,2 hab/ha, principalmente ao ser comparada com a da Região Norte, de 107,1 hab/ha e do próprio Município, de 102 hab/ha.

População total e densidade demográfica, 1980 a 2010



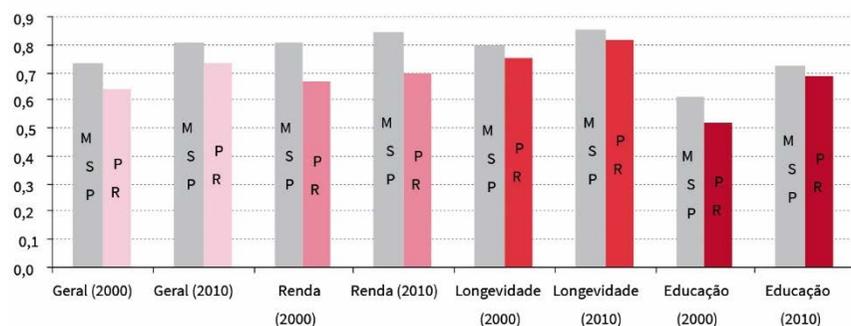
Percentual de participação das faixas etárias de até 14 anos e 60 e mais, 2010



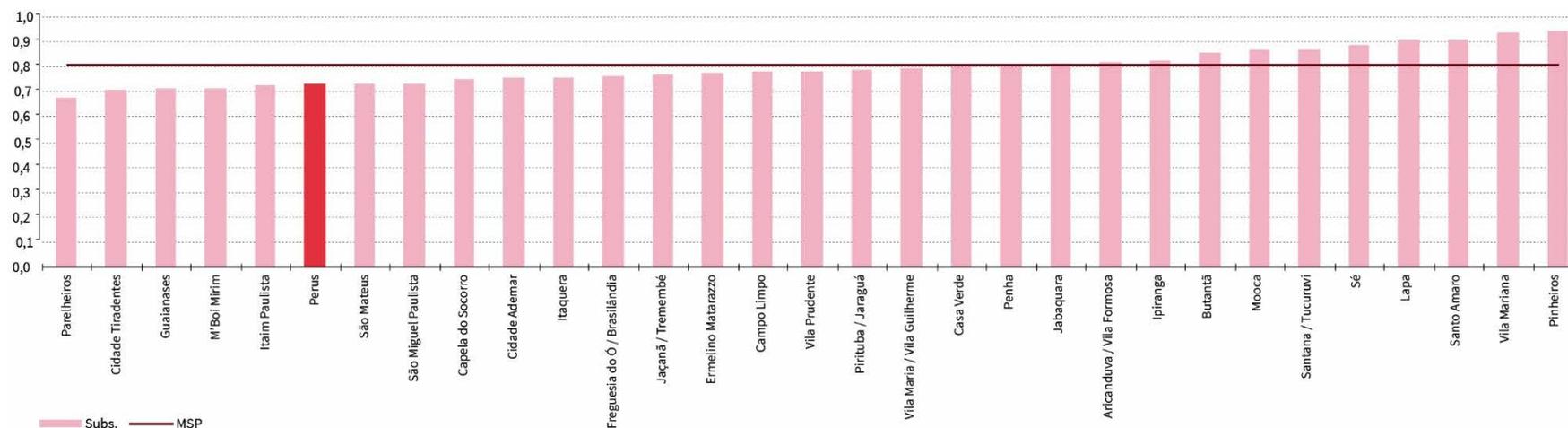
De 2000 a 2010, a Subprefeitura apresentou um crescimento populacional de 3%, frente a 0,8% da Zona Norte e do Município. No intervalo de 40 anos, entre os anos 80 e 2010, a população de Perus multiplicou-se por 3,5. O Censo 2010 revelou uma população jovem, quando foi levantado que uma grande parcela dos residentes na Subprefeitura são crianças, 25,7% das pessoas encontravam-se na faixa de 0 a 14 anos, com uma reduzida taxa de idosos de 6,3% (60 anos ou mais). Em comparação com a cidade, São Paulo possui 20,8% de sua população formada por crianças e 11,9% de idosos.

O Índice de Desenvolvimento Humano da Subprefeitura é de 0,73, encontrando-se abaixo do índice do Município de São Paulo, de 0,805.

Índice de Desenvolvimento Humano do Município, 2000 e 2010



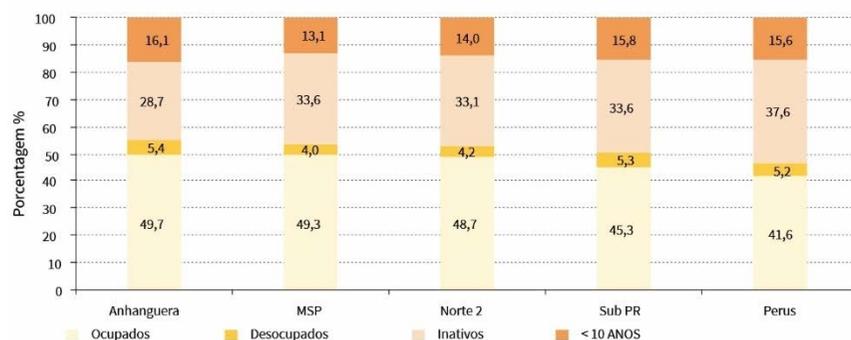
Índice de Desenvolvimento Humano do Município, 2000 e 2010



Desenvolvimento Econômico

A Subprefeitura de Perus apresenta baixos níveis de renda e de atividade econômica de seus residentes, com apenas 0,3% dos empregos formais do município, segundo dados levantados em 2012. O subsetor de serviços de transporte e comunicação é o que mais emprega, graças aos estabelecimentos sediados em Anhanguera, que responde por 50% dos empregos existentes. Alta parcela da população do distrito de Perus se encontra em situação de desemprego ou inativa. Em 2010, 45,3% da população da subprefeitura encontrava-se ocupada, enquanto que 5,3% estava desocupada, 33,6% inativa e, 15,8% tinham menos de 10 anos de idade.

População por Situação Ocupacional, 2010

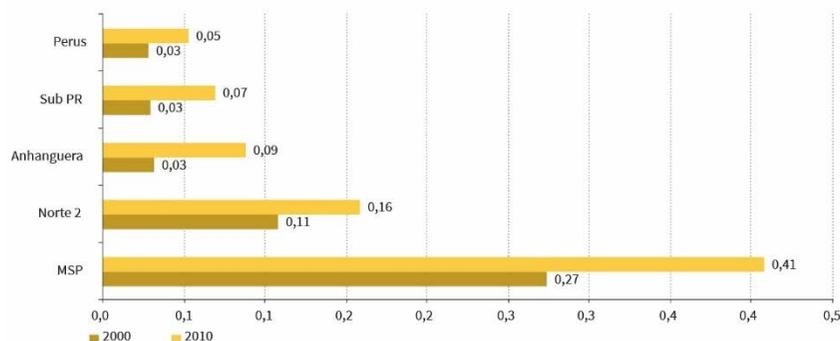


A oferta de empregos formais é muito baixa na região, em índice que calcula o número de empregos formais (excluindo-se administração pública) por hectare, a Subprefeitura de Perus indicava 0,07 empregos/ha em 2010, número bastante superior aos 0,03 de 2000, mas mesmo assim, um número muito inferior ao restante do Município, que apresentavam 0,27 empregos/ha em 2000 e 0,41 empregos/ha em 2010.

Quando são analisados os números de empregos formais por habitante, os índices da Subprefeitura também são baixíssimos, em 2000 eram 0,03 empregos/hab e em 2010, 0,07 empregos/hab, enquanto isso, a cidade de São Paulo contava com 0,27 empregos formais por habitante em 2010 e 0,41 empregos/hab em 2010, uma oferta quase 6 vezes maior na cidade com relação à Subprefeitura de Perus.

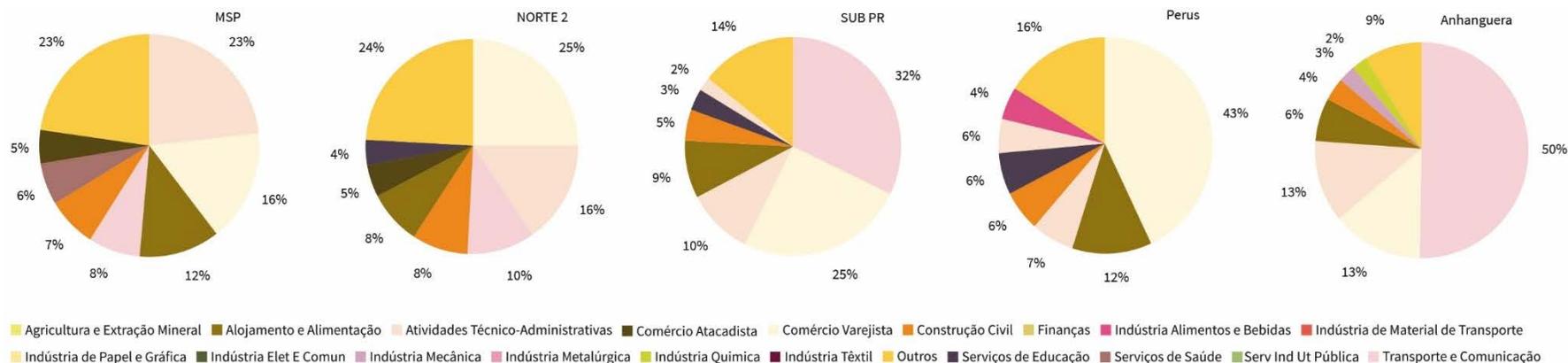
Empregos Formais por habitante

Exclui administração pública; População em idade ativa, acima de 10 anos



A distribuição dos empregos formais dá-se prioritariamente no setor de serviços, que corresponde a 55,3% da mão-de-obra contratada em toda a subprefeitura. Na sequência, o comércio emprega 25,8%, a indústria 11,8%, a construção civil 4,6%, restando 2,5% empregado em outros ramos de atividades. No Distrito de Anhanguera, predominam os empregos formais nos serviços, com 71,1% do total e comércio 14,2%, já no Distrito de Perus, o Comércio conta com 43,8% dos empregos formais, seguido pelo setor de Serviços, com 30,8%. Como citado anteriormente, o subsetor de serviços de transporte e comunicação é o que mais emprega, graças aos estabelecimentos sediados em Anhanguera.

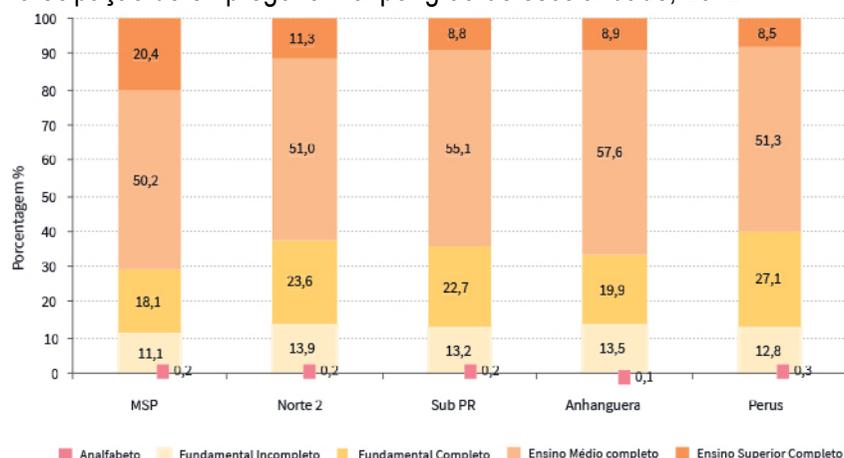
Empregos por Subsetor de Atividade Econômica, 2010 -Exclui Administração Pública



Por subsetor, o de Transporte e Comunicação é o que mais emprega (32%), seguido pelo Comércio Varejista (25%), Outros (14%), Atividades Técnico Administrativas (10%), Alojamento e Alimentação (9%), Construção Civil (5%) e Serviços de Educação (3%).

Dos trabalhadores formais, 55,1% apresentam o Ensino Médio Completo, 22,7% o Fundamental Completo, 13,2% o Fundamental Incompleto, 8,8% Ensino Superior Completo e apenas 0,2% são analfabetos. Quando comparados os números da Subprefeitura com os do Município, a maior diferença dá-se quanto à porcentagem de empregos formais com Ensino Superior Completo, que é de 20,4% na cidade.

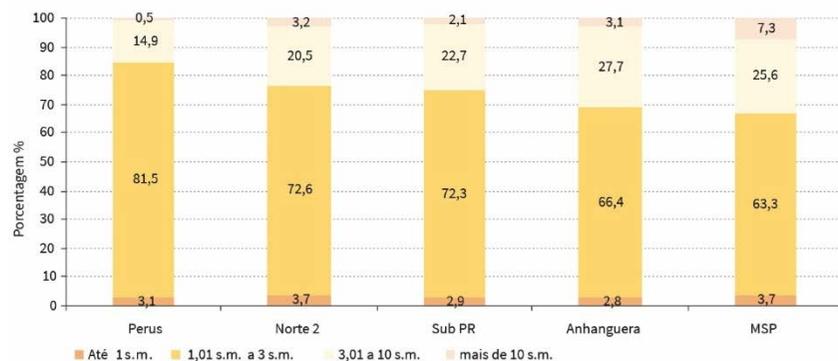
Participação do emprego formal por grau de escolaridade, 2012



Na escola técnica da microrregião, localizado no Distrito de Perus, são oferecidos os eixos tecnológicos de Controle e Processos Industriais e o de Gestão e Negócios, o primeiro com 46% das matrículas e o segundo com 54% do total.

A faixa de renda salarial predominante na Subprefeitura é a de 1,01 a 3 salários mínimos, com 72,3% da população, segundo dados levantados em 2012. 2,9% das pessoas empregadas recebem menos do que um salário mínimo, 22,7% recebem de 3,01 a 10 salários mínimos e apenas 2,1% encontram-se na faixa acima de 10 salários mínimos.

Empregos – Distribuição salarial 2012



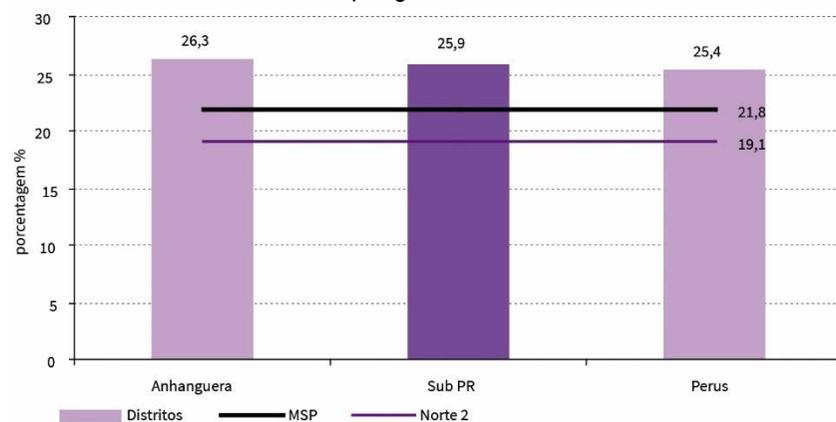
A análise da evolução do Coeficiente de Gini da Renda Domiciliar per capita, principal instrumento utilizado para esta mensuração, busca captar numa escala de 0 a 1 o grau de concentração de renda, onde zero significa a perfeita igualdade na distribuição, e 1 a máxima concentração. Os dados analisados pela SMDU em 2014, mostram que a Subprefeitura de Perus apresenta um coeficiente igual a 0,40, o segundo mais baixo do município, atrás apenas de Cidade Tiradentes.

A igualdade na distribuição de renda, entretanto, não indica que a Subprefeitura apresente estratos de alta renda, pelo contrário, ela apresenta baixos níveis de renda domiciliar per capita, o equivalente a R\$ 550,00 mensais.

Mobilidade

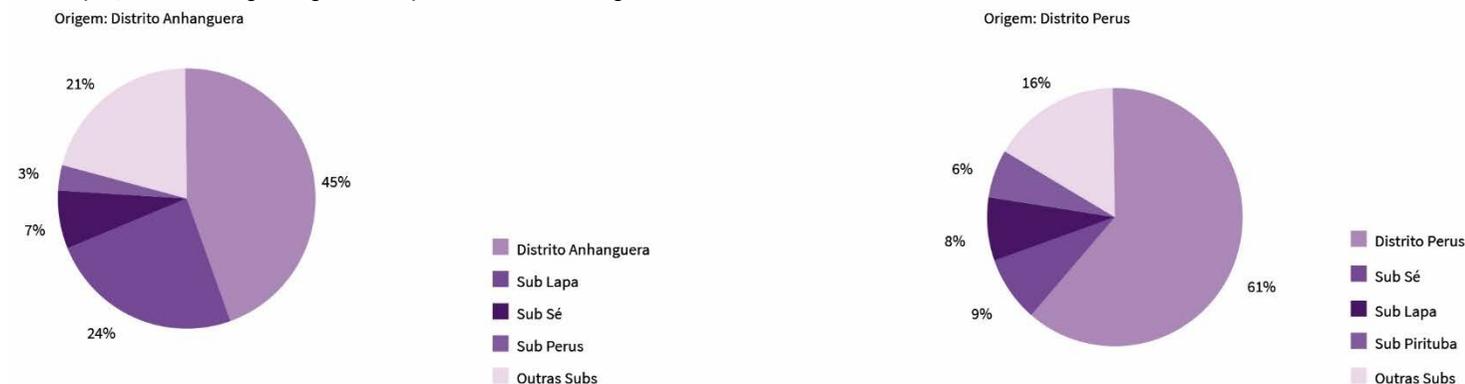
Alta parcela dos trabalhadores que residem na Subprefeitura (25,9%), com maior concentração no distrito de Perus, leva mais de uma hora no deslocamento entre casa e trabalho e, os dois distritos (Perus e Anhanguera), apresentam índices de tempo de deslocamento maiores que os demais da Região Norte 2. Na Zona Norte, 19,1% das pessoas levam mais de uma hora para chegar ao trabalho, enquanto que no município, 21,8% dos paulistanos excedem este tempo, revelando que a população residente em Perus perde muito mais tempo com deslocamento do que o restante da cidade.

Percentual de trabalhadores que gastam mais de uma hora no deslocamento casa-trabalho, 2010



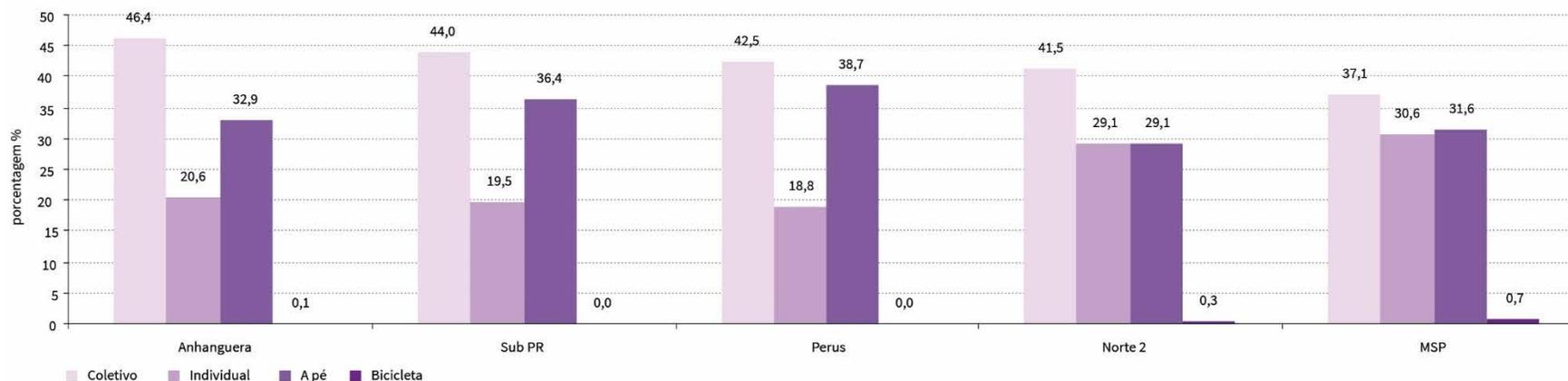
Interessante notar que em pesquisa de origem-destino realizada em 2007, a maior parcela desloca-se dentro do próprio distrito, 45% dos residentes em Anhanguera e 61% em Perus, realizam viagens internas ao próprio distrito. Em Anhanguera, o segundo destino é a Subprefeitura da Lapa (24%), seguida da Sé (7%) e somente depois, com 3% encontra-se a Subprefeitura de Perus, os outros 21% distribuem-se pelas demais subprefeituras. No Distrito de Perus, o segundo destino mais acessado depois dele próprio é a Subprefeitura da Sé com 9%, seguido pela Lapa (8%) e Pirituba, com 6%, os 16% restantes distribuem-se pelas outras subprefeituras. A pesquisa revela um número extremamente baixo de viagens de origem-destino entre os dois distritos da Subprefeitura.

Participação das viagens geradas por residentes segundo destinos, 2007



O principal modo de transporte utilizado pelos residentes da Subprefeitura é o coletivo, responsável por 44% do total das viagens, em seguida, aparece o modo a pé, com 36,4%, o transporte individual com 19,5% e, por último, as viagens de bicicleta, que não correspondem nem a 0,1% das viagens. No Município, em comparação, há um equilíbrio maior entre os diferentes modos, o coletivo corresponde a 37,1%, o modo a pé a 31,6% e o individual a 30,6%, seguido pelas viagens de bicicleta, com apenas 0,7%. O número reduzido de viagens de bicicletas indica a carência de ciclovias ou ciclofaixas, inexistentes na região, o que garantiria maior segurança a este modal, potencializando seu uso.

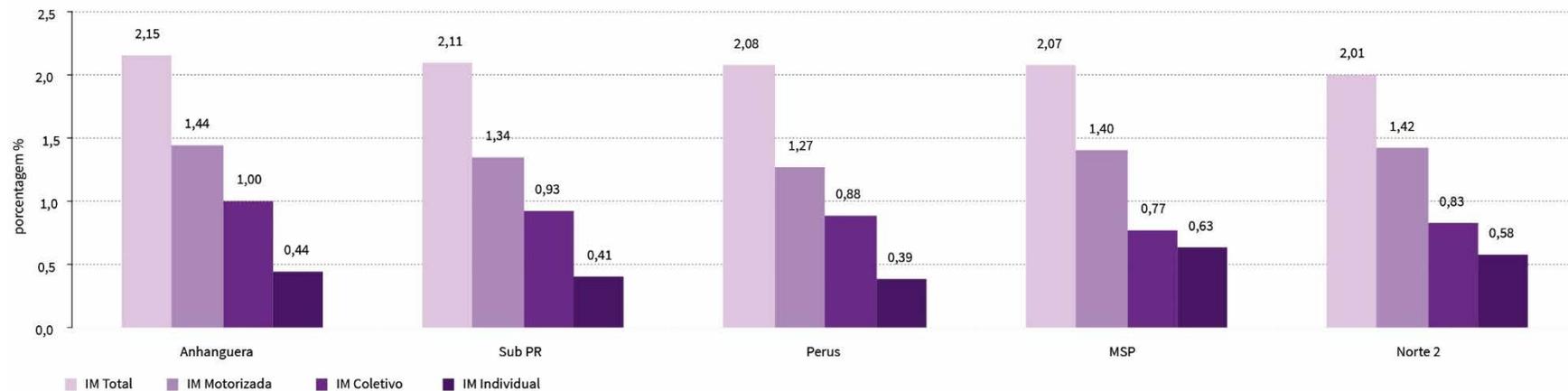
Participação do número de viagens diárias dos residentes por modos de transporte principal, 2007



Para realizar uma leitura mais precisa da mobilidade da Subprefeitura, é importante a análise sobre o Índice de Mobilidade (IM), a relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área (dados do Metrô - 2007). Os números indicam que o índice de Mobilidade total da região, de 2,11%, é bastante próximo ao índice do Município de São Paulo, que corresponde a 2,07%. Deste índice de mobilidade total, 1,34% é referente ao Índice de mobilidade motorizado: a soma das viagens por modos coletivo e individual. Ao ser desmembrado, o índice de mobilidade motorizado revela que os moradores da Subprefeitura de Perus são extremamente dependentes dos sistemas de transporte coletivo que atendem à região, com IM Coletivo de 0,93%, frente ao IM Individual de 0,41%. No Município, o Índice de Mobilidade Motorizado corresponde a 1,40%, sendo que destes, 0,77% correspondem ao IM Coletivo.

Índice de Mobilidade, 2007

O índice de mobilidade é relação entre o número de viagens e o número de habitantes de uma determinada área. Índice de mobilidade motorizado é soma das viagens por modos coletivo e individual.

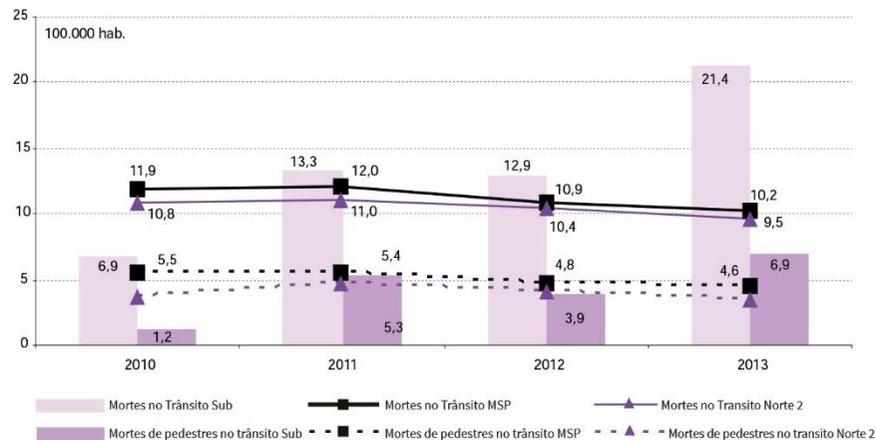


Os principais sistemas de transporte coletivos que atendem à região, responsáveis por grande parcela das viagens realizadas são o trem, com a Linha 7 Rubi da CPTM e sua Estação em Perus e, o ônibus, com o Terminal de ônibus da SPTrans (Terminal Jardim Britânia), em Anhanguera – que

troncaliza o Setor Noroeste de ônibus municipais. A Linha 7 da CPTM tem como pontos extremos a Estação da Luz e a Estação em Jundiaí, conectando diversas cidades a Noroeste de São Paulo. Mesmo com um importante terminal de ônibus dentro da Subprefeitura, não há Corredores implementados.

A necessidade de melhorias dos sistemas de mobilidade coletivos e priorização aos modais não motorizados é ainda mais latente ao verificarmos os números alarmantes de mortes no trânsito. Os números da Subprefeitura estão muito acima dos apresentados no Município: em 2013, a cada 100 mil habitantes, foram 21,4 mortes no trânsito na Subprefeitura, contra 10,2 no Município e 9,5 na Zona Norte 2, mais do que o dobro do índice do Município. No mesmo ano, 6,9 pedestres a cada 100 mil habitantes foram mortos no trânsito da Subprefeitura, índice 50% superior ao restante da cidade que revelou 4,6 mortes a cada 100 mil habitantes.

Mortes no trânsito por 100 mil habitantes



Logística e Transporte de Carga na Cidade de São Paulo

O recente Plano de Mobilidade de Cidade (PlanMobsp, PMSP, 2015, p. 121) destaca alguns aspectos interessantes para diagnosticar o problema e conceituar possibilidade futuras de melhorias no sistema:

“Dentro dos conceitos utilizados no PlanMob/SP 2015, o de logística dos fluxos urbanos remete ao resultado do planejamento do sistema de transporte que busca o equilíbrio entre a eficiência na distribuição urbana de cargas, pessoas, bens, serviços e informações. No tratamento dos deslocamentos das cargas, deverão ser considerados os aspectos relativos às características de uso do solo como balizadores de medidas e intervenções, além das questões de armazenamento das cargas, do transbordo, pátios de estacionamento, ou seja, sua infraestrutura de apoio, além das transferências intermodais e dos tipos de veículos. São vários os assuntos vinculados ao tema carga urbana e interurbana, e eles apresentam alto grau de especificidade, merecendo estudos também sobre o meio urbano da cidade por onde a carga circula incluindo as cargas de passagem pela cidade como as perigosas, as super dimensionadas e em menor escala a carga a frete e motofrete, que prestam outro tipo de serviço à população.

Estima-se que na cidade de São Paulo o volume médio diário de caminhões em circulação atinja 190 mil veículos. Pesquisas internas realizadas pela CET identificam que desses, 84 mil chegam diariamente pelas rodovias (aproximadamente 44%), dos quais 20 mil caminhões são de passagem (aproximadamente 10%). As mesmas observações de campo estimam ainda que circulam no centro expandido, a área delimitada pelas vias do Mini Anel Viário, perto de 76 mil veículos de carga.”

O PDE/2015 destaca em seu artigo 206 que serão necessárias algumas ações estratégicas referentes ao Sistema de Logística e Cargas:

I - incentivar o melhor uso da infraestrutura logística instalada no Município, aumentando sua eficiência e reduzindo seu impacto ambiental;

II - planejar, implantar e ampliar a cadeia logística de diferentes modais, incluindo os modais rodoviário, hidroviário e ferroviário;

III - planejar, implantar e ampliar a infraestrutura logística em conjunto com as demais esferas de governo;

IV - regulamentar e monitorar a circulação de veículos de carga, incluindo as cargas perigosas e superdimensionadas;

V - planejar soluções de inserção urbana do sistema de abastecimento e logística que minimizem os conflitos de convivência e as interferências entre este sistema e os demais fluxos metropolitanos;

“VI - melhoria das condições de circulação das cargas no Município com definição de horários e caracterização de veículos e tipos de carga.”

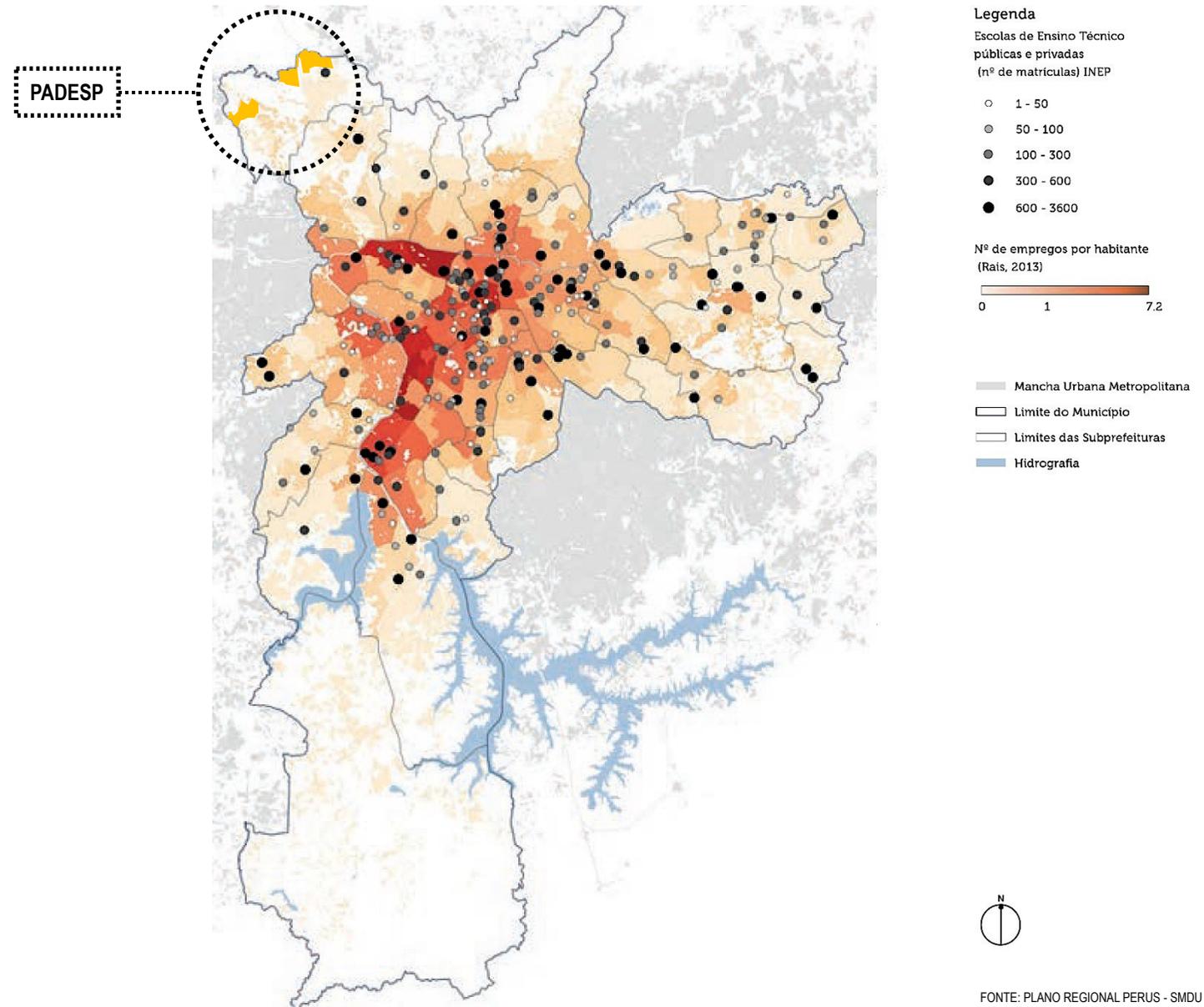
A implementação de um Polo de Abastecimento, Distribuição e Entrepasto na região de Perus tem o potencial de requalificação da região ao trazer trabalho e desenvolvimento econômico, para uma região carente de oportunidades, contribuindo para reverter desequilíbrios estruturais da cidade. A implementação do Polo poderá gerar cerca de 30.000 vagas de trabalho, diretos e indiretos, com grande oferta para a população local, próximos às suas moradias.

A implementação de um Polo de Abastecimento, Distribuição e Entrepasto na região de Perus tem também o potencial de melhoria da mobilidade urbana da Grande São Paulo ao contribuir com a redução importante da circulação de grandes caminhões nas marginais e ruas dos bairros da cidade, que atualmente cruzam o tecido urbano oriundos do interior do estado e dos portos, para abastecê-la.

Com a geração de novos empregos, poder-se-á reduzir o tempo de deslocamento dos residentes da Subprefeitura de Perus até o trabalho, que atualmente apresenta um índice bastante alto de pessoas que levam mais de uma hora neste trajeto diário. Com novas ofertas, a micro-acessibilidade poderá ser privilegiada, garantindo melhorias dos modais que atendem a esta demanda e desafogando os transportes coletivos e vias estruturais nos trajetos com origem-destino desta para outras Subprefeituras.

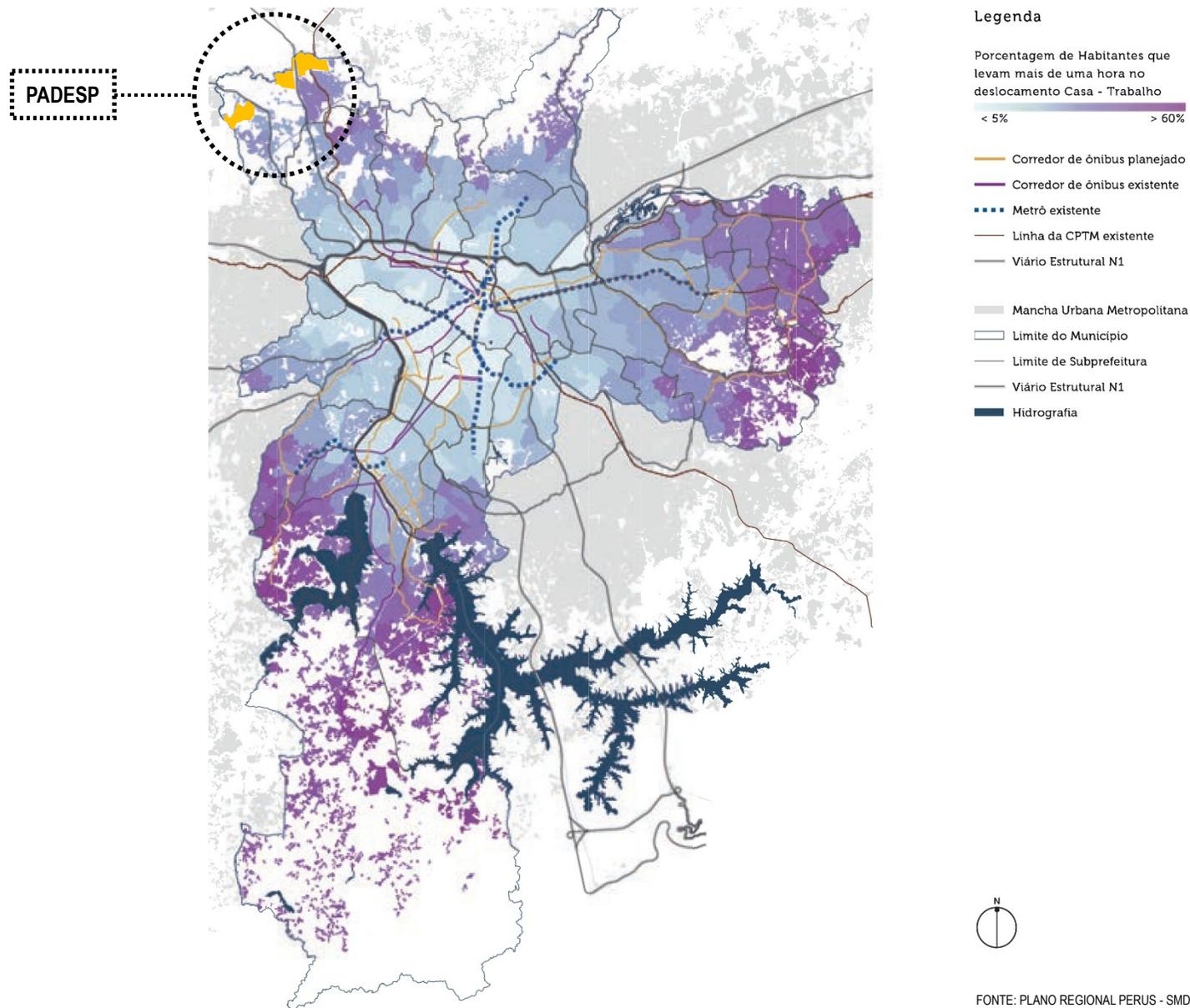
DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO - RELAÇÃO EMPREGO / HABITANTE: DESAFIO E OPORTUNIDADES EM PERUS E REGIÃO

- A implementação de um Polo de Abastecimento, **Distribuição e Entrepósito** na região de Perus tem o potencial de requalificação da região ao trazer trabalho e desenvolvimento econômico, para uma região carente de oportunidades, contribuindo para reverter desequilíbrios estruturais da cidade.
- A implementação do Polo poderá gerar cerca de 30.000 vagas de trabalho, diretos e indiretos, com grande oferta para a população local, próximos às suas moradias.



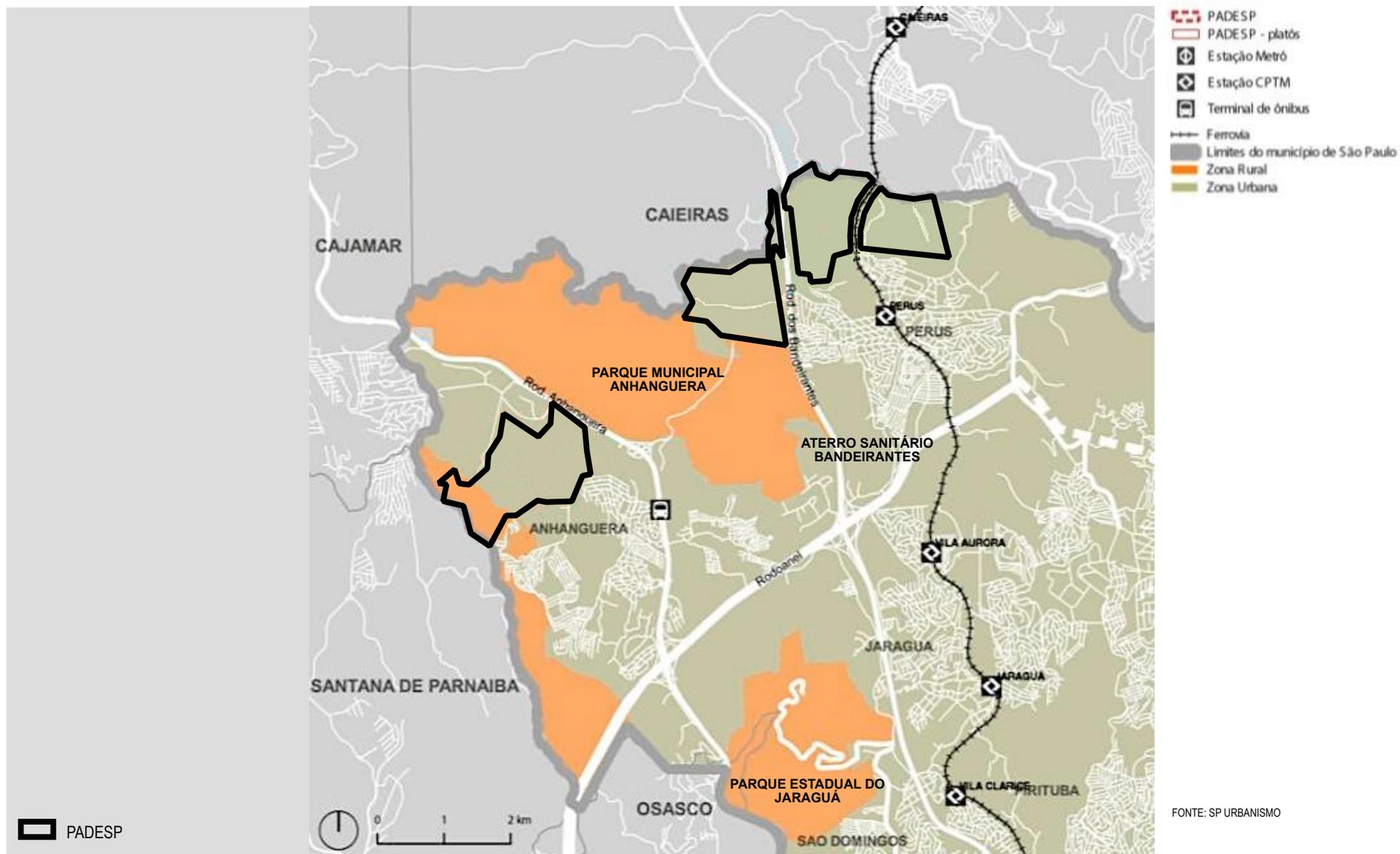
INFRAESTRUTURA E MOBILIDADE - TEMPO DE DESLOCAMENTO E SISTEMA DE TRANSPORTES: DESAFIO E OPORTUNIDADES EM PERUS E REGIÃO

- A implementação de um Polo de Abastecimento, Distribuição e Entrepósito na região de Perus tem também o potencial de melhoria da mobilidade urbana da Grande São Paulo ao contribuir com a redução importante da circulação de grandes caminhões nas marginais e ruas dos bairros da cidade, que atualmente cruzam o tecido urbano oriundos do interior do estado e dos portos, para abastecê-la.
- Com a geração de novos empregos, poder-se-á reduzir o tempo de deslocamento dos residentes da Subprefeitura de Perus até o trabalho, que atualmente apresenta um índice bastante alto de pessoas que levam mais de uma hora neste trajeto diário.

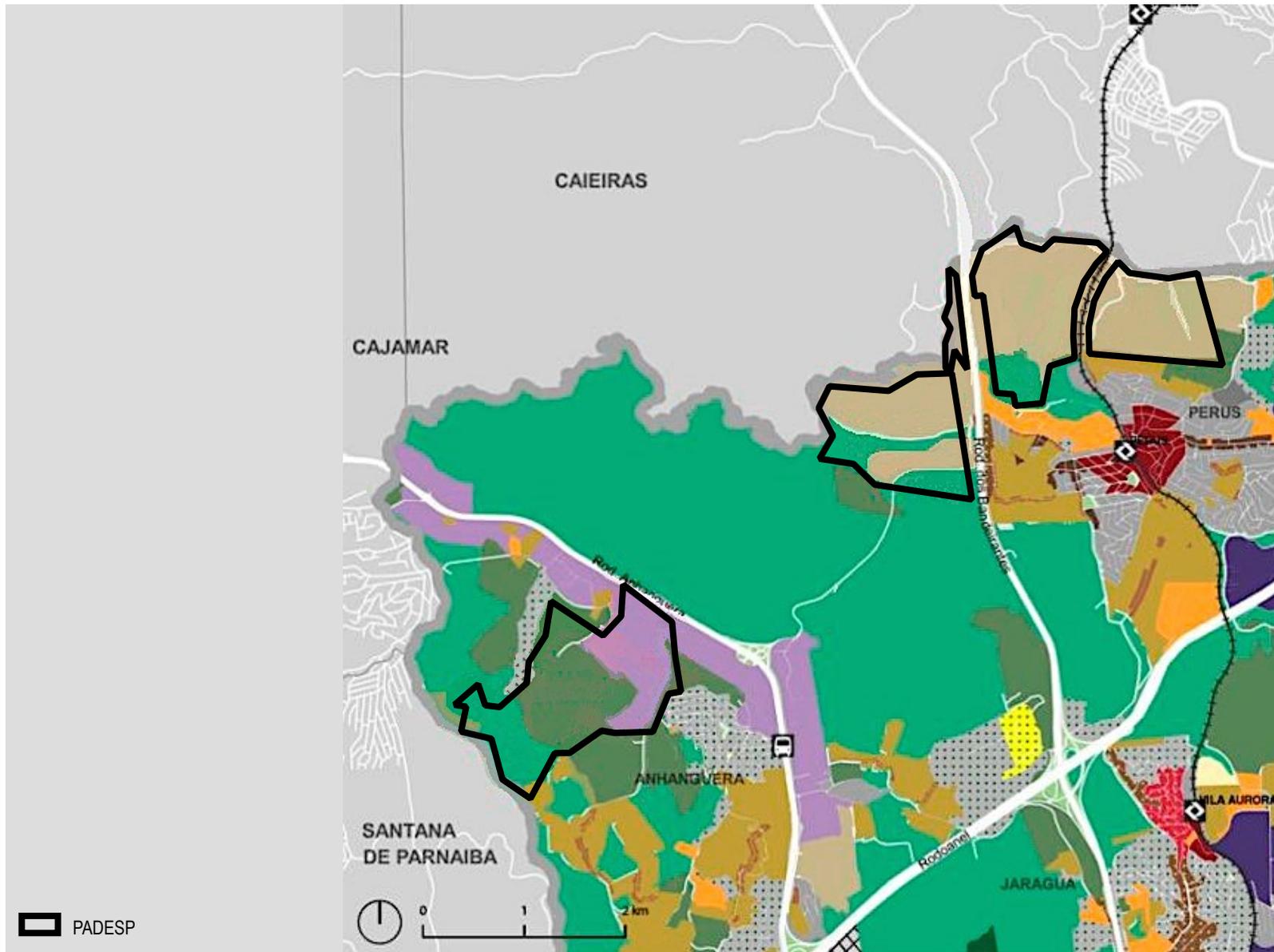


PARÂMETROS URBANÍSTICOS VIGENTES

MACROZONEAMENTO



ZONEAMENTO



- PADESP
 - PADESP - platôs
 - Estação CPTM
 - Estação Metrô
 - Terminal de ônibus
 - Ferrovia
 - Rodovias
 - municípios da RMS P
 - Limites do município de São Paulo
- ZONEAMENTO**
- | | | |
|---------|--------|--------|
| ZEU-u | ZCOR 2 | ZER 2 |
| ZEU-a | ZCOR 3 | ZER-a |
| ZEUP-u | ZCOR-a | ZPR |
| ZEUP-a | ZM-u | ZOE |
| ZEM | ZM-a | ZEPAM |
| ZEMP | ZMS-u | ZEP |
| ZC | ZMS-a | ZPDS-u |
| ZC-ZEIS | ZEIS 1 | ZPDS-r |
| ZC-a | ZEIS 2 | AC 2 |
| ZPI 2 | ZEIS 3 | AC 1 |
| ZPI 1 | ZEIS 4 | Vetos |
| ZDE 1 | ZEIS 5 | |
| ZDE 2 | ZER 1 | |
| ZCOR 1 | | |

FORTE: SP URBANISMO