

CONTRATO Nº 120/14-PJ
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 21.985/2013-9

**SERVIÇOS DE ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS
NECESSÁRIOS À OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO JUNTO AO BANCO
INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID, VISANDO À
IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA
SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ**

9 – INTEGRAÇÃO

Revisão 4 – Abril/2015



setec
hidrobrasileira

CONTRATO Nº 120/14-PJ
PROCESSO ADMINISTRATIVO Nº 21.985/2013-9

**SERVIÇOS DE ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS
NECESSÁRIOS À OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO JUNTO AO BANCO
INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID, VISANDO À
IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA
SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ**

9 – INTEGRAÇÃO

Revisão 4 – Abril/2015



setec
hidrobrasileira

SERVIÇOS DE ENGENHARIA PARA ELABORAÇÃO DE ESTUDOS NECESSÁRIOS À OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO JUNTO AO BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID, VISANDO À IMPLEMENTAÇÃO DO PROGRAMA DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL NO MUNICÍPIO DE SANTO ANDRÉ

Revisão 4 - Abril/2015

[illegible]

ÍNDICE

1. Apresentação.....	5
2. Contexto: o Transporte de Carga no Estado de São Paulo e na MacrometrÓpole	7
3. Santo André e o Grande ABC	9
3.1. Apresentação Geral	9
3.2. Sistema Viário na Região do Grande ABC.....	10
3.2.1. Infraestrutura de Acesso	10
3.2.2. Constituição do Sistema Viário	10
3.2.3. Limites do Sistema de Interligação.....	11
4. Os Dados de Tráfego de Carga em Santo André	14
5. Avenida do Estado, Eixo Estruturante para Produção e Distribuição.....	18
5.1. Eixo de Distribuição Rodoviário	18
5.2. Eixo de Distribuição Ferroviário	19
5.3. Eixo de Produção Regional.....	20
5.3.1. Portos Secos / EADI Santo André.....	20
5.3.2. Polo Petroquímico.....	22
5.3.3. Refinaria de Capuava	23
5.3.4. USIMINAS (ex-COSIPA).....	23
5.3.5. CRAISA	24
6. O comercio Exterior de Santo andre.....	27
Dados da Diretoria Regional de Santo André dentro do CIESP	28
7. Resumo do Diagnóstico	30
8. Perspectivas e Projetos	33
9. Anexo 1: Zoneamento e Quadro de Produção e Atração de Cada Zona de Tráfego – PDMS Santo André 2006	36
10. Anexo 2 - Eixo Tamanduatei	40
11. Anexo 3 : Os Planos e Programas Regionais no Setor do Transporte.....	44
12. Anexo 4 : Principais empresas exportadoras e importadoras em Santo André.....	46

1. APRESENTAÇÃO

1. APRESENTAÇÃO

Esta nota técnica contextualiza e explicita a problemática da integração regional no município de Santo André, demonstrando a necessidade de intervenção no sistema viário do município para melhorar o transporte de carga em nível regional e nacional.

Na primeira parte são apresentados os principais dados de transporte de carga na macrometrópole.

Na segunda parte são detalhadas as principais características da rede viária no Grande ABC e em Santo André, bem como as perspectivas e os projetos.

A terceira parte expõe a posição estratégica da Avenida dos Estados como eixo estruturante de produção e distribuição.

Enfim, são correlatas as questões de transporte de carga com a realização das intervenções do Programa de Mobilidade Urbana Sustentável no município de Santo André.

2. CONTEXTO: O TRANSPORTE DE CARGA NO ESTADO DE SÃO PAULO E NA MACROMETRÓPOLE

2. CONTEXTO: O TRANSPORTE DE CARGA NO ESTADO DE SÃO PAULO E NA MACROMETRÓPOLE

O modo rodoviário concentra mais de 90% da produção de transporte do Estado de São Paulo, correspondendo a um volume total de cerca de 110 bilhões de tku (fonte PDDT 2000-2020).

Dentro do Estado de São Paulo, não são desprezíveis os fluxos do comércio inter-regional e internacional, com a seguinte repartição:

- 76% constituem o volume de cargas com origem e destino dentro do Estado de São Paulo:
 - 2/3 tem origem e/ou destino na Macrometrópole¹;
 - 1/3 tem origem e/ou destino no interior do estado;
- 12% representam os fluxos do comércio inter-regional de São Paulo com os demais Estados;
- 6% constituem cargas de passagem pelo Estado;
- 6% restantes constituem o comércio exterior.

Assim, a concentração da movimentação de cargas envolvendo diretamente a RMSP (origem e/ou destino) representa em torno de 50% da carga transportada no Estado.

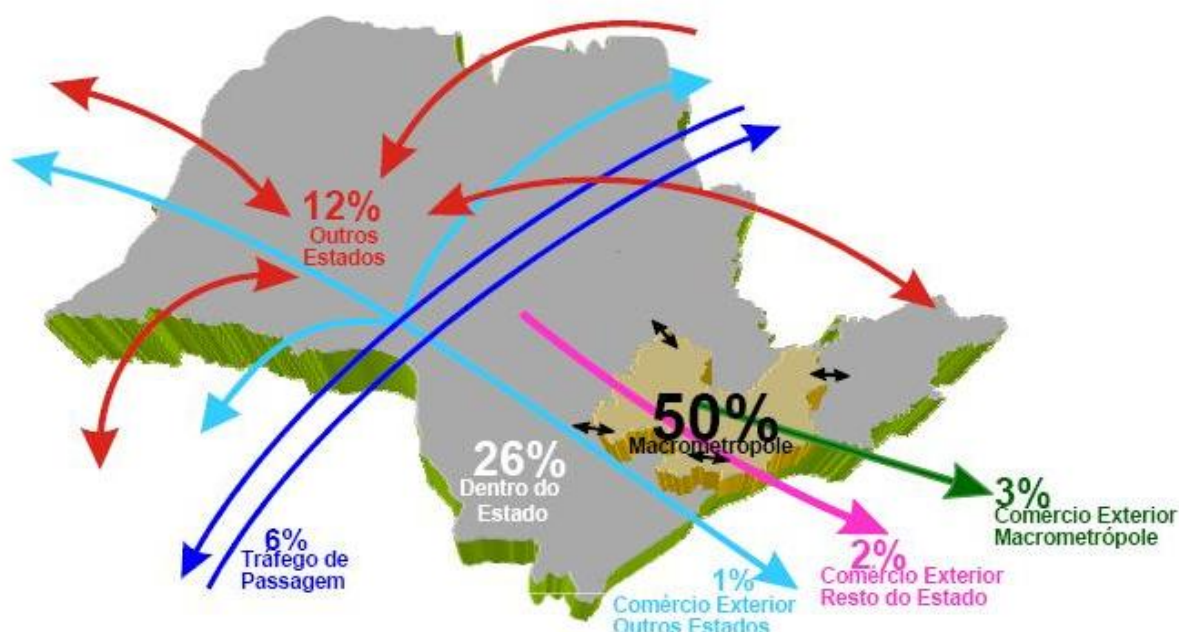


FIGURA 1 – Fluxos da Macrometrópole
Fonte: PDDT 2000-2020 (2012)

¹ A macrometrópole é constituída pela RMSP e pelo espaço geoeconômico que a envolve, delimitado pelo quadrilátero Campinas, São José dos Campos, Sorocaba e Santos.

3. SANTO ANDRÉ E O GRANDE ABC

3. SANTO ANDRÉ E O GRANDE ABC

3.1. Apresentação Geral

Santo André é um município da região do Grande ABC localizado na Região Metropolitana de São Paulo.

Os termos “ABC Paulista”, “Região do Grande ABC” ou simplesmente “ABCD” são comumente empregados para delimitar um território formado por sete municípios da Região Metropolitana de São Paulo: Santo André (A), São Bernardo do Campo (B), São Caetano do Sul (C), Diadema (D), Mauá, Ribeirão Pires e Rio Grande da Serra. Além disso, algumas dessas cidades apresentam importantes subdistritos, como são os casos de Santo André (Utinga e Paranapiacaba), São Bernardo do Campo (Riacho Grande e Rudge Ramos), Diadema (Piraporinha) e Ribeirão Pires (Ouro Fino Paulista e Santa Luzia).

Juntos, esses municípios representam uma extensão territorial de 841 km², o que representa 0,33% dos 248.600 km² que compõem o território total do Estado de São Paulo (Nascimento, 2005).

No mapa a seguir é possível identificar o posicionamento dos municípios que compõem a região do Grande ABC a partir da Região Metropolitana de São Paulo (Figura 2).

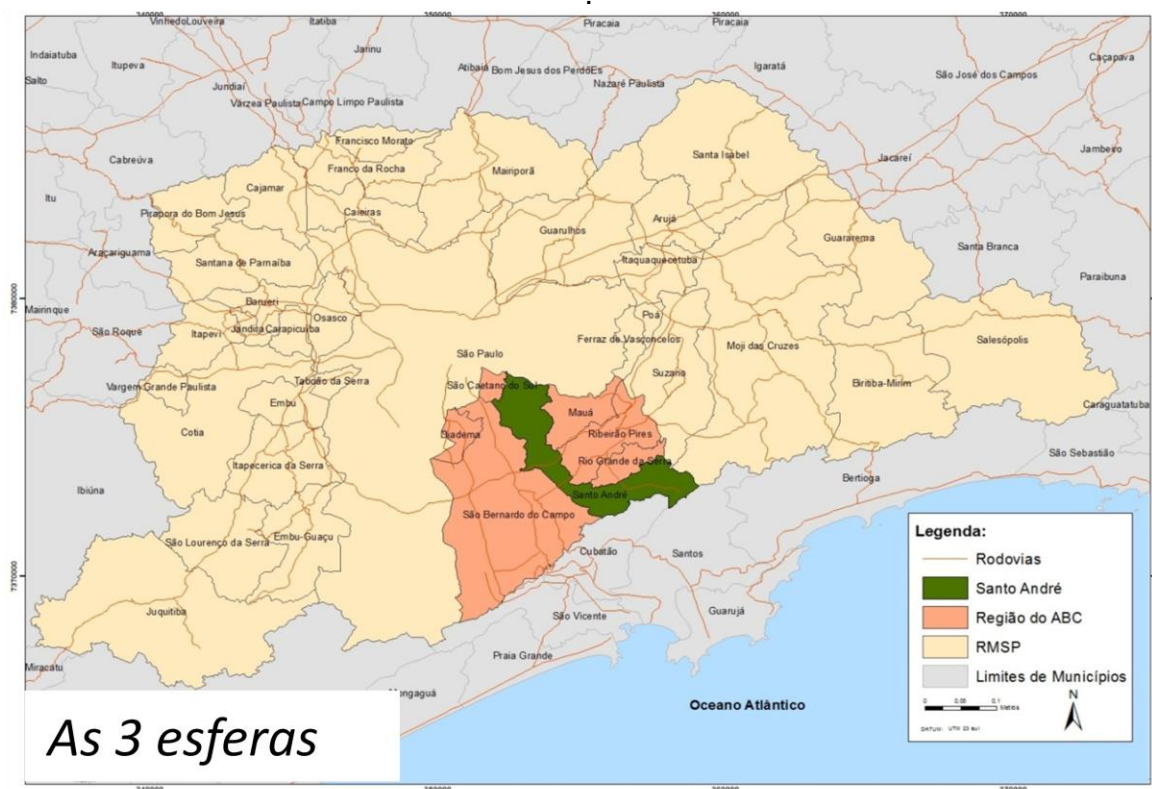


FIGURA 2 – As 3 Esferas.
Fonte: Setec/PMMA

A região do Grande ABC é considerada o principal polo industrial brasileiro e um dos mais importantes destaques no contexto da economia da América Latina (Moraes, 2003).

3.2. Sistema Viário na Região do Grande ABC

3.2.1. Infraestrutura de Acesso

A região do Grande ABC é favorecida em sua infraestrutura logística por muitos aspectos, inclusive por estar próxima ao Porto de Santos, o maior da América do Sul e importante eixo de importação e exportação do país. Não obstante, também localiza-se a poucos quilômetros da cidade de São Paulo, sendo entrecortada pela rodovia Anchieta e pela avenida dos Estados, as quais facilitam o abastecimento do próprio ABC, da capital e do interior.

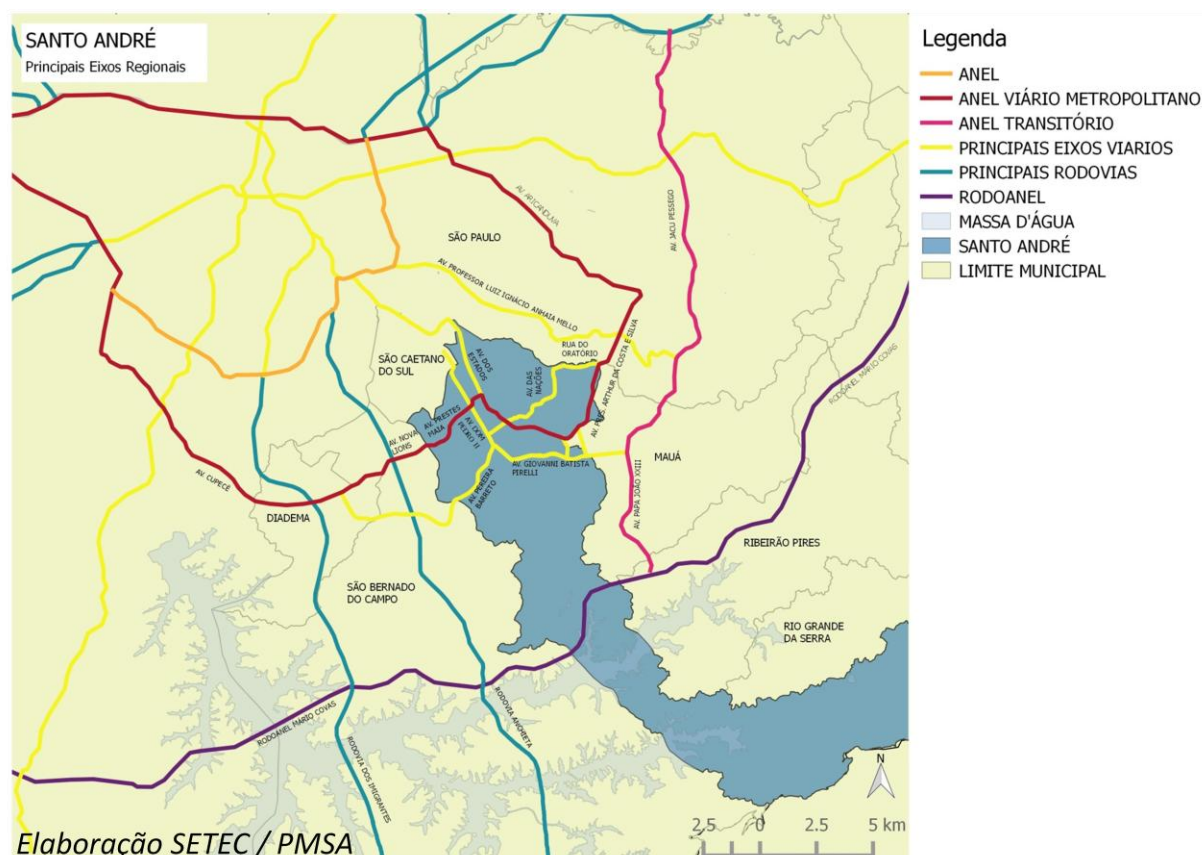


FIGURA 3 – Principais Eixos Regionais em Santo André.
Fonte: Setec/PMSA.

3.2.2. Constituição do Sistema Viário

O sistema viário que estrutura a Região do Grande ABC resulta da associação do caráter radial dos desejos de deslocamento às demandas perimetrais de conexão.

O caráter radial estruturou historicamente a ocupação da porção sudeste da Região Metropolitana de São Paulo, um ponto estratégico entre a Capital e o interior do Estado com o litoral. A partir da segunda metade do século XX, a política rodoviarista do desenvolvimento nacional consolidou esta conexão como uma das mais importantes no país, primeiramente pelo eixo do atual município de São Bernardo do Campo, pelos

caminhos de tropeiros e, posteriormente, mudando para a atual Santo André, com a construção da ferrovia, no final do século XIX, e, retornando para o planalto com a construção da rodovia Anchieta.

As ligações que estruturaram toda a região estiveram intrinsecamente relacionadas com a produção agrícola e industrial e o seu escoamento, configurando sucessivos sistemas viários radiais em relação à Cidade de São Paulo: Avenida Eng. Armando de Arruda Pereira / Avenida Conceição / Avenida Piraporinha; Estrada do Vergueiro; Avenida Presidente Wilson / Avenida Guido Aliberti / Avenida Lauro Gomes; Avenida Presidente Wilson / Avenida Goiás / Avenida D. Pedro II / Avenida Perimetral / Avenida Giovanni Batista Pirelli / Avenida João Ramalho / Avenida Capitão João / Avenida Santo André; Avenida do Estado / Avenida dos Estados.

A maior parte desses eixos se desenvolveu ao longo de antigas estradas, nas quais, à medida que a ocupação urbana avançava, se concentraram, em torno dos núcleos urbanos, as atividades comerciais. Também foram esses eixos que se consolidaram como os principais corredores viários para o tráfego geral, para o transporte de carga e para o transporte coletivo.

3.2.3. Limites do Sistema de Interligação

A exemplo do rio Tamanduateí e da estrada de ferro, as estradas, depois rodovias, exercem tanto o papel de interligação e articulação intra e inter-regional, quanto de barreiras para as relações locais.

Os exemplos de Diadema e São Bernardo do Campo, seccionados respectivamente pela Rodovia dos Imigrantes e pela Via Anchieta, são mais evidentes, dada as suas características rodoviárias, contudo o mesmo se repete em São Caetano do Sul, com a Avenida Goiás, em Santo André, com as avenidas dos Estados, Prestes Maia e Perimetral, em Diadema, com o Anel Viário Metropolitano, e outras. Ligações de característica perimetral, como o Anel Viário Metropolitano e, recentemente, o Rodoanel Mário Covas seguiram a mesma dinâmica, sempre contando com poucos pontos de transposição das barreiras naturais ou construídas.

Por outro lado, ruas projetadas e dimensionadas para o tráfego local se transformaram em verdadeiros corredores de transporte de tráfego de passagem, inclusive para veículos pesados. Esses corredores são intensamente utilizados pelo tráfego de automóveis, pelo transporte coletivo e por veículos de carga, apresentando, na maioria dos casos, problemas diários de tráfego, operando em níveis de serviço E ou F, com comprometimento do desempenho das atividades econômicas regionais, da integração dos sete centros urbanos e da configuração do ABC como uma centralidade importante na poli nucleação metropolitana.

O resultado desse processo foi a constituição de um sistema viário estrutural de interesse regional e até nacional, muitas vezes em conflito com as necessidades municipais; por outro lado, observa-se uma carência de conexões intraurbanas provocando uma indesejável fragmentação do tecido urbano.

RODOANEL MARIO COVAS

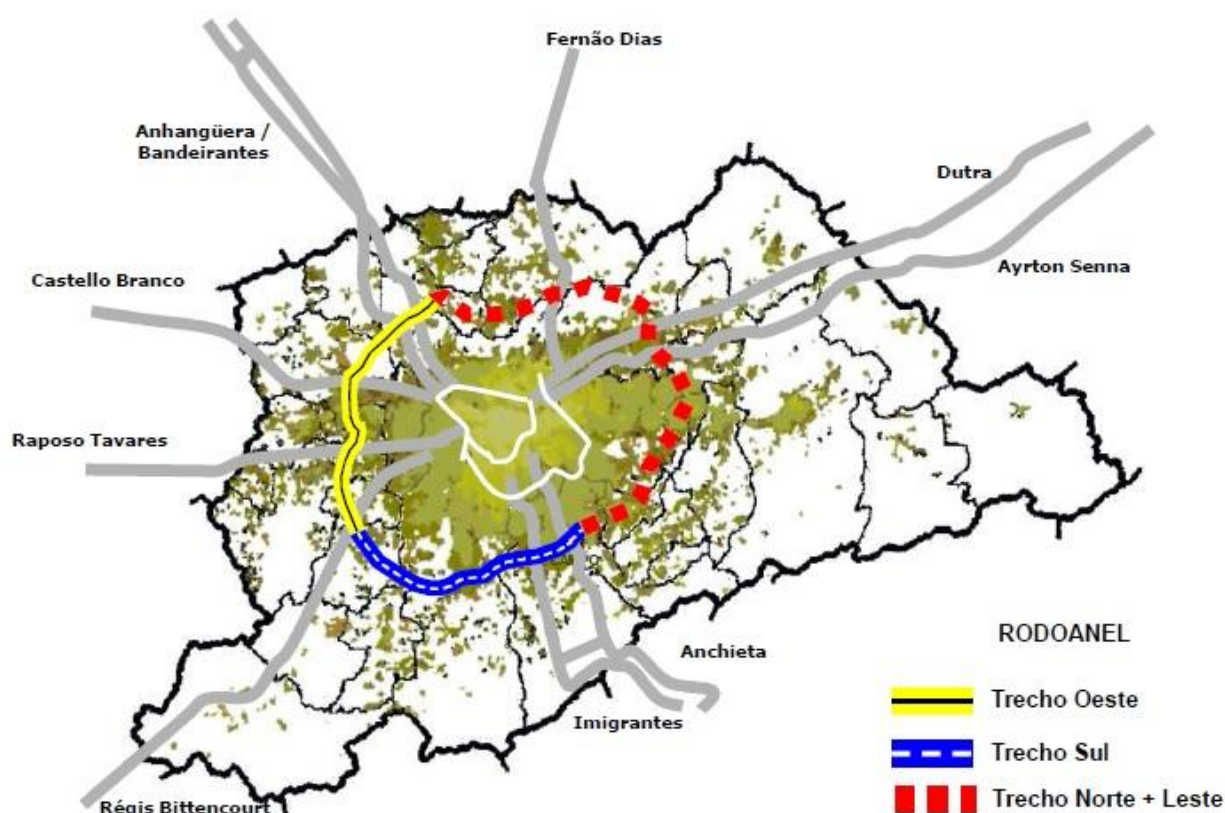
O Rodoanel Mário Covas foi criado a fim de contribuir para melhorar o fluxo de caminhões e ônibus nas marginais paulistanas, visando a acabar com o chamado “trânsito de passagem” na Região Metropolitana São Paulo (RMSP).

O empreendimento busca facilitar o fluxo de cargas que seguem para os países do Mercosul e para o porto de Santos, facilitando os deslocamentos de cargas entre o Norte e o Sul do país, reduzindo o custo dos transportes e melhorando a eficácia dos sistemas produtivos.

O rodoanel terá uma extensão total de 170 km, sendo dividido em quatro trechos: Norte (em obras), Sul (inaugurado em 2010), Leste (inaugurado em 2014) e Oeste (inaugurado em 2002).

O mapa seguinte exhibe o projeto total do Rodoanel Mário Covas.

Rodoanel



Anel metropolitano em branco

FIGURA 4 - Anel Viário Metropolitano.

Fonte: Conferência Estadual de Desenvolvimento Regional de São Paulo - 25/09/2012

4. OS DADOS DE TRÁFEGO DE CARGA EM SANTO ANDRÉ

4. OS DADOS DE TRÁFEGO DE CARGA EM SANTO ANDRÉ

Todos os dados apresentados nesse capítulo se baseiam nas pesquisas realizadas para elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Sustentável do Município de Santo André (2006), apresentado no Anexo 1.

Segundo as pesquisas origem-destino realizadas em 2005 no âmbito do Plano Diretor de Mobilidade Sustentável do Município de Santo André, mais de 37.000 caminhões circulam por dia no município, havendo portanto, uma **grande proporção de tráfego de passagem** de caminhões em Santo André (44,90%).

TABELA 1 – DISTRIBUIÇÃO DAS VIAGENS
(FONTE: PDMS SANTO ANDRÉ, 2006)

	Automóveis	Caminhões
Internas	37,80%	25,10%
Internas – Externas	24,50%	30,10%
Externas - Externas	37,70%	44,90%

O tráfego de caminhões, em Santo André, representa 7% do tráfego total.

A avenida dos Estados e o Anel Metropolitano concentram um volume importante dos caminhões tendo como origem ou destino Santo André: considerando só a produção e atração das zonas diretamente atravessadas pela Avenida dos Estados e pelo Anel Metropolitano, e a metade da produção/atração da zona centro, chegamos a aproximadamente 60% do volume total de caminhões com origem ou destino em Santo André.

Destaca-se que 63% do tráfego de caminhões entra ou sai do município de Santo André pela Av. dos Estados ou pelo Anel Viário Metropolitano. Em particular, são mais de 1.000 caminhões que chegam ou saem pela Av. Prestes Maia, mais provavelmente em direção da rodovia Anchieta, com conexão com São Paulo, o Rodoanel e o Porto de Santos.

PRODUÇÃO E ATRAÇÃO DE VIAGENS DE CAMINHÕES DE CADA ZONA DE TRÁFEGO - SANTO ANDRÉ

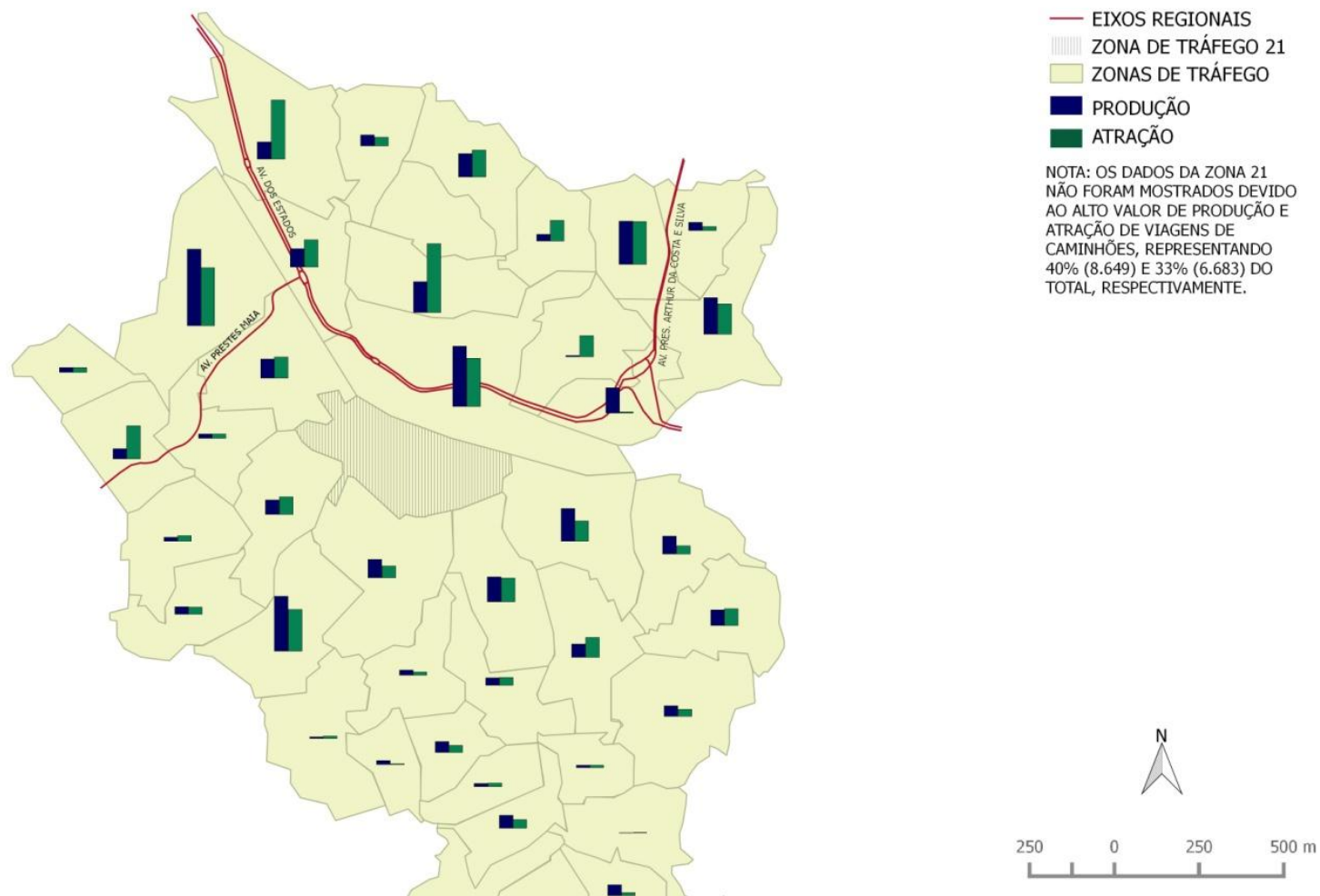
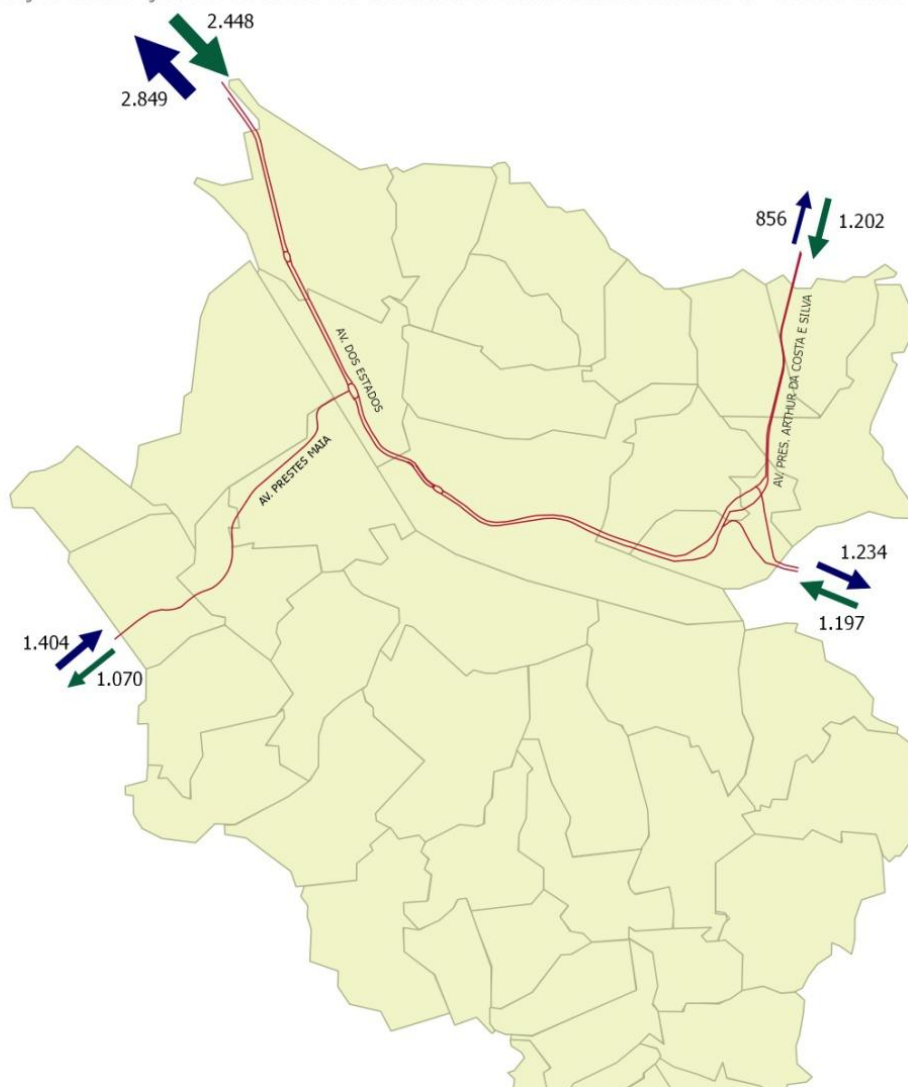


FIGURA 5 – Produção e Atração das Zonas Internas em Santo André.
Fonte: Setec / PDMS Santo André, 2006

PRODUÇÃO E ATRAÇÃO DE VIAGENS DE CAMINHÕES ENTRE ZONAS EXTERNAS - SANTO ANDRÉ



Legenda

- EIXOS REGIONAIS
- ZONAS DE TRÁFEGO
- PRODUÇÃO
- ATRAÇÃO

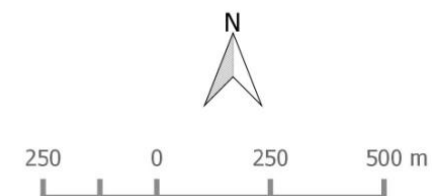


FIGURA 6 – Produção e Atração das Zonas Externas.
Fonte: Setec / PDMS Santo André, 2006

5. AVENIDA DO ESTADO, EIXO ESTRUTURANTE PARA PRODUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO

5. AVENIDA DO ESTADO, EIXO ESTRUTURANTE PARA PRODUÇÃO E DISTRIBUIÇÃO



FIGURA 7 – Principais Eixos e Polos Geradores em Santo André.
Fonte: Setec/PMSA.

5.1. Eixo de Distribuição Rodoviário

A Avenida do Estado (no trecho dentro dos municípios de São Paulo e São Caetano do Sul) e Avenida dos Estados (no município de Santo André) é uma movimentada ligação regional, marginal ao rio Tamanduateí, que faz a ligação entre a Marginal Tietê, o centro da cidade de São Paulo com os bairros da zona sudeste (Vila Prudente, Ipiranga, Cambuci, Mooca, Sé, Brás, Pari e Bom Retiro), os municípios de São Caetano do Sul, Santo André e Mauá e o Sistema Anchieta-Imigrantes.

É um importante eixo de escoamento de produção industrial para distribuição tanto nacional quanto internacional (essencialmente via Aeroporto de Guarulhos ou Porto de Santos), tendo a região do ABC como origem, destino ou simplesmente como passagem para o transporte de cargas.

Em Santo André, através da Avenida dos Estados no sentido São Paulo (noroeste), é possível acessar as avenidas Salim Farah Maluf e Marginal Tietê. Através da Marginal pode-se acessar a Rodovia Presidente Dutra, a qual faz ligação com o Aeroporto de

Guarulhos, bem como é possível chegar à Avenida Aricanduva e às rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Ayrton Senna. É importante lembrar que, nesse sentido, também se acessa a zona cerealista de São Paulo.

Na porção mais central da Avenida dos Estados, entre os bairros Jardim, Campestre e Santa Terezinha, encontra-se o Viaduto Castelo Branco, o qual tem um papel de suma importância para o sistema viário, pois faz a conexão entre a Avenida dos Estados e a Avenida Prestes Maia. Através da Prestes Maia e seu prolongamento, Avenida Lions, chega-se às rodovias Anchieta e Imigrantes para acesso ao Porto de Santos e Rodoanel Mário Covas.

No sentido de Mauá (sudeste), através da Avenida Aricanduva, também pode-se acessar a Rodovia Presidente Dutra, a Fernão Dias e o Aeroporto de Guarulhos (via Dutra), além do Rodoanel Mário Covas, através da Avenida Papa João XXIII – em Mauá, a qual também faz a ligação com o Polo Petroquímico, o qual importa e exporta produtos e recebe insumos de fornecedores do interior de São Paulo ou outras regiões que utilizam, em especial, a Presidente Dutra.

5.2. Eixo de Distribuição Ferroviário

Ao longo da Avenida dos Estados, no Eixo Tamandateí, situa-se a ferrovia com operação compartilhada da CPTM (passageiros) e a MRS (carga). Em Santo André, existem dois terminais de carga na linha ferroviária que atravessa o município, operados pela MRS, com os seguintes volumes de carga e descarga:

- Utinga com 445.604 toneladas por ano em 2011;
- Santo André: 592.650 toneladas por ano em 2011.

Nos volumes estão incluídos tanto os volumes de descarga na região como o volume que faz transbordo na malha ferroviária.

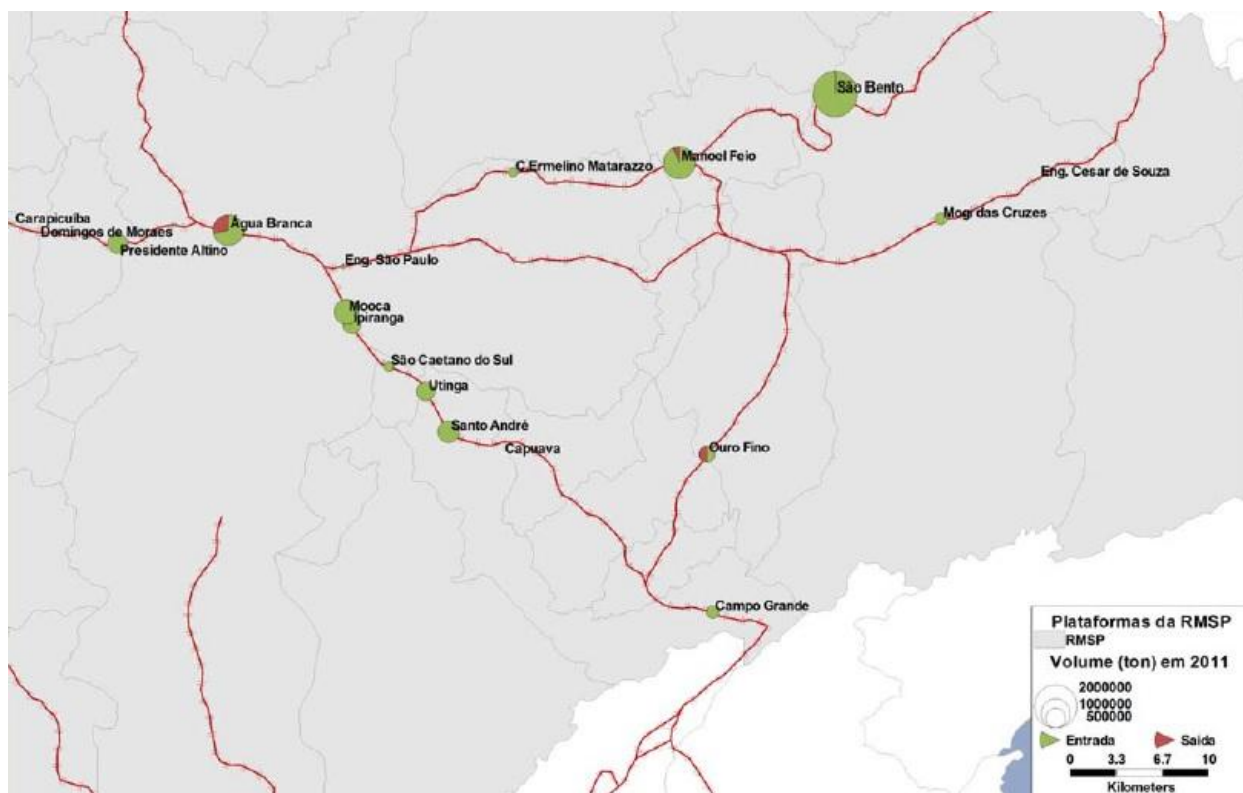


FIGURA 8 – Terminais de Carga na Rede Ferroviária da RMSP.
Fonte: ANTT

5.3. Eixo de Produção Regional

No município de Santo André, além de diversas indústrias de grande importância local e regional, estão situados na própria Avenida dos Estados alguns pontos significativos de recebimento e distribuição de carga como o EADI (porto seco), o Polo Petroquímico, o CRAISA - Companhia Regional de Abastecimento Integrado de Santo André e USIMINAS, os quais possuem relação com o mercado internacional, além do nacional e serão comentados mais adiante.

5.3.1. Portos Secos / EADI Santo André

Portos secos são recintos alfandegados de uso público, nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem, sob controle aduaneiro. Tais operações, bem assim a prestação de serviços conexos, sujeitam-se ao regime de concessão ou de permissão, salvo quando os serviços devam ser prestados em porto seco instalado em imóvel pertencente à União, caso em que será adotado o regime de concessão precedida da execução de obra pública. O porto seco é instalado, preferencialmente, adjacente às regiões produtoras e consumidoras.

No porto seco são também executados todos os serviços aduaneiros a cargo da Secretaria da Receita Federal, inclusive os de processamento de despacho aduaneiro de

importação e de exportação (conferência e desembaraço aduaneiros), permitindo, assim, a interiorização desses serviços no País. A prestação dos serviços aduaneiros em porto seco próximo ao domicílio dos agentes econômicos envolvidos proporciona uma grande simplificação de procedimentos para o contribuinte.

O EADI (Estação Aduaneira Interior) Santo André é um importante porto seco do Estado de São Paulo, o qual integra as operações de importação, exportação e distribuição nacional. Possui localização estratégica na Avenida dos Estados com fácil acesso ao Porto de Santos e principais aeroportos do estado. Nele atuam órgãos como a Receita Federal, Ministério da Agricultura e Abastecimento, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA).

Os principais fluxos de carga relacionada ao comércio internacional se dão através do Porto de Santos e do Aeroporto de Guarulhos. Uma parte da carga importada que chega ao Porto ou ao Aeroporto, não é desembarçada nesses locais, classificados pelo Decreto Nº 6.759, de 2009, como Zona Primária. Por razões logísticas – e com a permissão das autoridades competentes – a carga segue seu caminho, vindo a ser desembarçada em um porto seco (Zona Secundária), como o EADI Santo André. Só então a carga está apta a ser distribuída a estabelecimentos industriais para beneficiamento ou comerciais, para venda. A operação inversa – exportação – que passa pelo EADI, também é muito representativa e é despachada, em grande parte, pelo Porto de Santos e Aeroporto de Guarulhos. Um pouco menos representativa é a carga que passa pelo EADI oriunda ou destinada ao Aeroporto de Viracopos (Campinas).

Segundo informações da concessionária que o administra, Wilson Sons Logística, o EADI Santo André realiza cerca de 2.400 Declarações de Trânsito Aduaneiro (DTA) e 2.900 Declarações de Importação (DI) por mês. Por ele transitam mensalmente cerca de 5.000 veículos e 32.000 toneladas de carga. Conta com os seguintes regimes aduaneiros especiais: Entrepósito Aduaneiro, Depósito Alfandegado Certificado, MIC / DTA e Admissão Temporária.



FIGURA 9 – Vista aérea do EADI Santo André.
Destaque para o volume de contêineres no pátio.

5.3.2. Polo Petroquímico

O polo é composto por um conjunto de empresas, que, em uma mesma localização geográfica, formam uma cadeia petroquímica.

Um polo petroquímico produz os derivados do petróleo. O setor petroquímico é responsável pela transformação de subprodutos do refino do petróleo (principalmente a nafta) e do gás natural (principalmente o etano e o propano) em bens de consumo e bens industriais destinados às mais diversas finalidades. De maneira geral, o setor petroquímico brasileiro divide-se em três gerações distintas, cada uma das quais correspondendo a uma determinada fase de transformação das matérias-primas ou insumos petroquímicos.

O Polo Petroquímico do Grande ABC começou sua história em 1954, quando a PETROBRÁS instalou uma de suas primeiras unidades no Estado de São Paulo, a Refinaria de Capuava - na época, a maior refinaria de petróleo do país. Hoje ele é composto por 14 indústrias que produzem os petroquímicos (etileno, propileno e polietileno, entre outros), a matéria-prima essencial para a fabricação de resinas, borrachas, tintas e plásticos, por exemplo, que atendem a indústrias de todos os segmentos. A presença do Polo Petroquímico no Grande ABC é um fator fundamental para a economia da região uma vez que, atualmente, os setores Químico e Petroquímico são responsáveis por 36% da arrecadação de ICMS do município de Santo André e 66% do município de Mauá, além de empregar direta e indiretamente, quase 25.000 pessoas.

Situado no Bairro Capuava, concentra indústrias químicas como a Chevron do Brasil, Quattor (ex-Petroquímica União), RECAP (Refinaria de Capuava), Cabot, Oxiteno, entre outras.



FIGURA 10 – Polo Petroquímico.

5.3.3. Refinaria de Capuava

A Refinaria de Capuava (RECAP) começou suas operações em 18 de dezembro de 1954. Pela facilidade de obtenção de matérias-primas na região, sua instalação na divisa entre Santo André e Mauá atraiu outras indústrias, formando o atual Polo Petroquímico do Grande ABC. Atualmente, é responsável pela comercialização de cerca de 30% do volume de combustíveis consumido na região da Grande São Paulo.

Ligada aos terminais de Barueri, Cubatão e São Caetano do Sul, os produtos da Refinaria de Capuava abastecem o Polo Petroquímico do Grande ABC e parte da região metropolitana de São Paulo, o maior mercado consumidor da América do Sul.



FIGURA 11 – Refinaria de Capuava.

A maioria dos produtos fabricados no Polo que se destinam à Baixada Santista e interior do Estado são transportados por caminhões pelo Rodoanel Mário Covas, devido à sua proximidade. Há também muitas rotas que utilizam o mini anel viário, do qual faz parte a Avenida dos Estados, destacando-se as entregas em São Bernardo do Campo e Diadema, principalmente.

5.3.4. USIMINAS (ex-COSIPA)

Usiminas é uma empresa do setor siderúrgico líder na produção e comercialização de aços planos laminados a frio e a quente, bobinas, placas e revestidos, destinados principalmente aos setores de bens de capital e de bens de consumo da linha branca, além da indústria automotiva. Foi fundada em 25 de abril de 1956 em Ipatinga, no que viria a ser o Vale do Aço, Minas Gerais. Sua sede administrativa encontra-se em Belo Horizonte, em frente à Universidade Federal de Minas Gerais e ao lado do BH-TEC. O Sistema Usiminas destaca-se como o maior complexo siderúrgico de aços planos da América Latina e um dos 20 maiores do mundo. A Usiminas é a líder do Sistema, formado por empresas que atuam em siderurgia e em negócios onde o aço tem importância estratégica. Atualmente designa um pool de diversas empresas, estando empenhada com a transparência no relacionamento com o mercado de capitais.

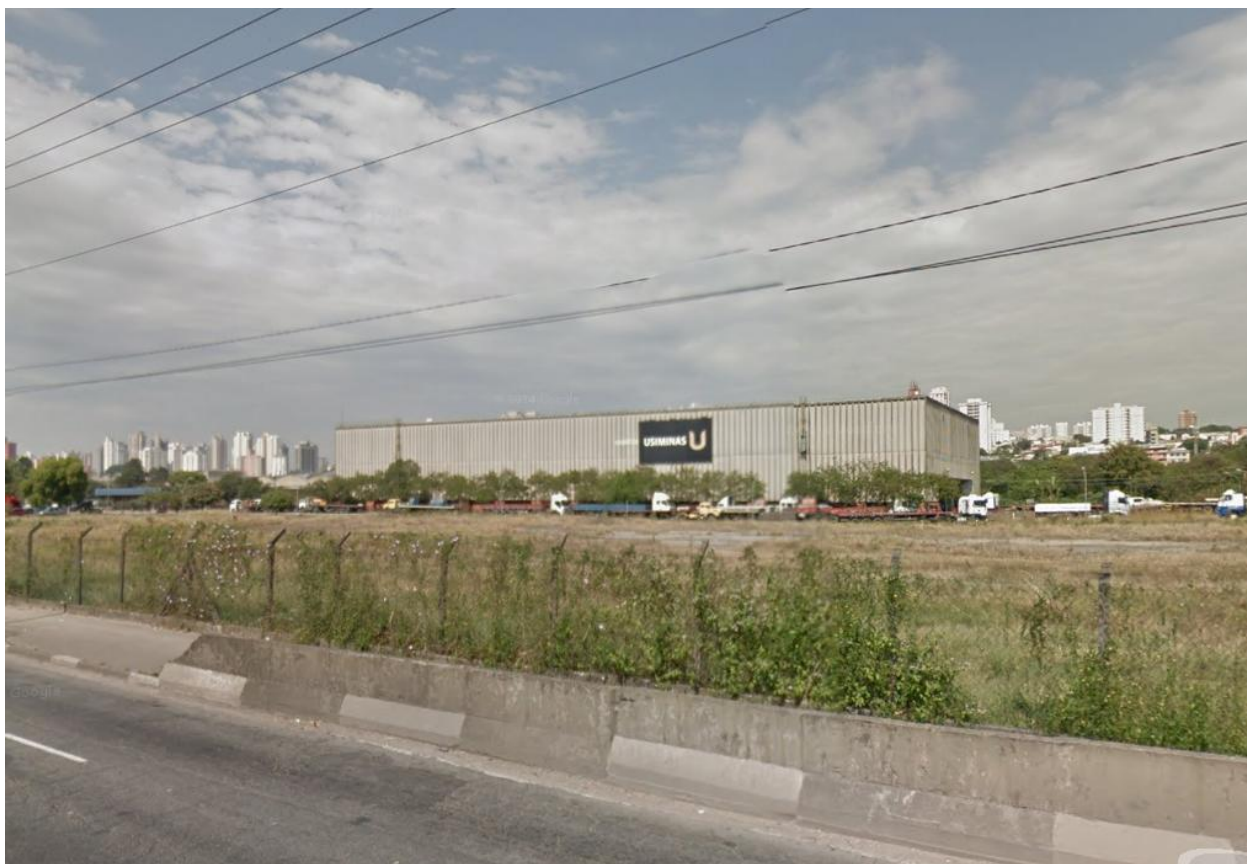


FIGURA 12 – USIMINAS (ex-COSIPA) vista da Avenida dos Estados.
Obs: o ramal ferroviário situa-se ao fundo do terreno.

A unidade localizada na Avenida dos Estados em Santo André fica em um lote compreendido entre a avenida e a ferrovia. Um ramal direto da ferrovia adentra na propriedade da USIMINAS, possibilitando a utilização dos dois modais para transportar suas cargas – traz material por trem e distribui para o Brasil através da Avenida dos Estados. O minério de ferro sai do quadrilátero ferrífero em Minas Gerais, nos arredores de Belo Horizonte, pela chamada Ferrovia do Aço, e segue até o terminal da MRS em Barra do Piraí (RJ), onde há a transposição da carga para outra composição que segue para São Paulo, por meio do ramal ferroviário do Vale do Paraíba, chegando até o terminal da MRS no pátio da USIMINAS em Santo André.

5.3.5. CRAISA

A CRAISA, localizada na Avenida dos Estados em um terreno de 160 mil metros quadrados, mantém em suas dependências um Mercado Atacadista, o CEASA do Grande ABC, que funciona em uma área construída de 9.500m². O mercado conta atualmente com 60 permissionários e mais de 20 produtores que comercializam anualmente, em média, 160 mil toneladas de hortigranjeiros. Esses números fazem do CRAISA um dos principais CEASAS do Estado de São Paulo tanto em comercialização como em produtividade por metro quadrado. Em quantidade de produtos comercializados, ele é

superado apenas pela CEAGESP (ETSP) e pelas CEASAS de Campinas e Ribeirão Preto.

Além de Mercado Atacadista, a CRAISA fiscaliza sacolões, feiras livres e acompanha a evolução dos itens da cesta básica nos supermercados – atividade que tem reflexos não apenas em Santo André, mas em toda a Região do Grande ABC, a qual ocupa a posição de 5º maior mercado consumidor do país, recebendo recentemente a instalação de grandes empresas de distribuição de alimentos e possui grande concentração de cozinhas industriais.

Localiza-se, estrategicamente, na Avenida dos Estados, tendo relativa proximidade com o cinturão verde paulista, principal zona produtora de hortifrutigranjeiros do estado, ou seja, um grande centro consumidor, articulado a uma importante área produtora, apoiada por uma rede de acessos fáceis para as principais Rodovias paulistas: a cinco quilômetros da Rodovia Anchieta e a 7 km da Rodovia dos Imigrantes.



FIGURA 13 – CRAISA.

6. O COMERCIO EXTERIOR DE SANTO ANDRÉ

6. O COMERCIO EXTERIOR DE SANTO ANDRE

Em Santo André, cerca de 120 empresas dirigem sua produção para o mercado internacional, sendo que aproximadamente 50% das exportações têm como destino a Argentina e os Estados Unidos da América. Em 2014, as exportações alcançaram US\$1,2 bilhão e as importações US\$1,5 bilhão².

Os principais produtos exportados pelo município estão fortemente ligados ao setor pneumático e químico. Merece destaque as exportações de pneus e de insumos químicos como polietileno, poliamida, entre outros, demarcando a força destes setores³.

Com relação aos principais produtos importados, também há uma forte correlação com as cadeias de produção do setor pneumático e do químico. Os principais produtos importados são insumos para a produção de artefatos de borracha, como os pneus, e também de produtos químicos pelas indústrias do Polo Petroquímico de Capuava⁴.

Segundo dados do ministério econômico, em 2014 em Santo André, todas as empresas que exportaram acima de 10 milhões de dólares, e 85% das empresas que importaram mais de 10 milhões de dólares, se localizam no eixo da Avenida dos estados/Anel Viário Metropolitano (ver figura 14 no capítulo 7).

² Fonte <http://www.ciesp.com.br/>

³ Fonte anuário de Santo Andre, 2012

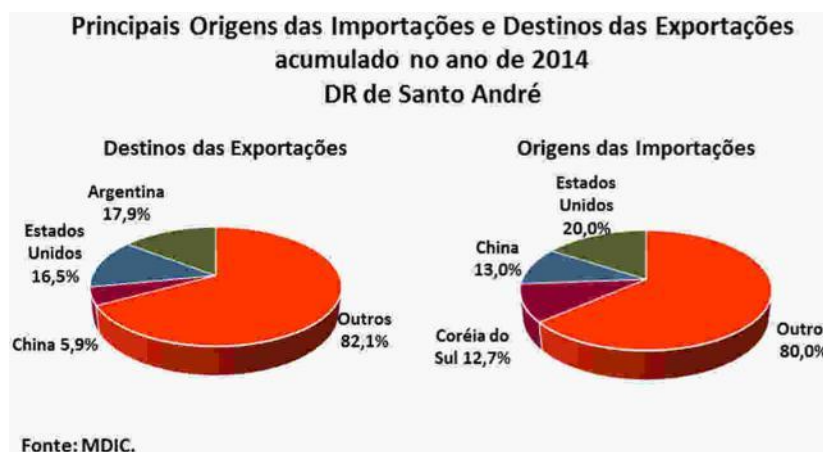
⁴ Fonte http://www.abcdmaior.com.br/noticia_exibir.php?noticia=43514

Dados da Diretoria Regional de Santo André dentro do CIESP⁵

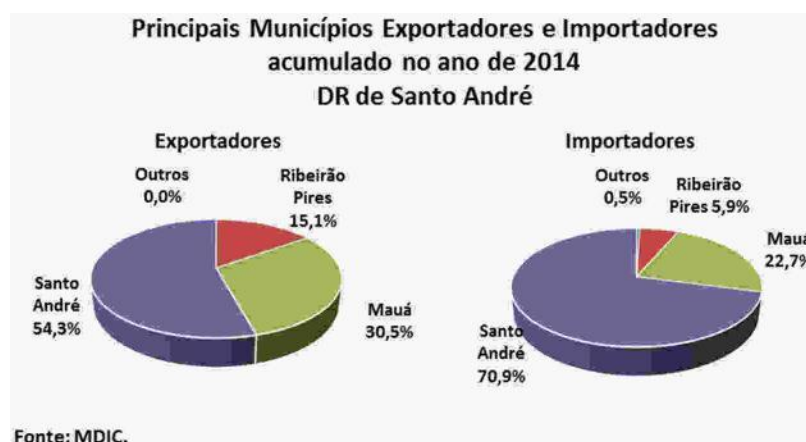
O saldo da balança comercial, no acumulado no ano de 2014, foi deficitário em US\$ 333,3 milhões, enquanto, no mesmo período de 2013, o saldo foi deficitário em US\$ 550,3 milhões, uma queda de 39,4%.

Nas exportações da região, os destaques são: Plásticos e suas obras (US\$ 331,5 milhões); Armas e munições, suas partes e acessórios (US\$ 145,3 milhões); Borracha e suas obras (US\$ 138,9 milhões). Os principais destinos das exportações da região foram: Argentina (17,9% do total exportado); Estados Unidos (16,5%) e China (5,9%).

Nas importações da região, os destaques são: Borracha e suas obras (US\$ 238,5 milhões); Plásticos e suas obras (US\$ 226,4 milhões); Veículos automóveis, tratores, ciclos e outros veículos terrestres, suas partes e acessórios (US\$ 219,8 milhões). As principais origens dos produtos importados pela região foram: Estados Unidos (20,0% do total importado); China (13,0%) e Coréia do Sul (12,7%).



O município de Santo André é o principal exportador da região, respondendo por 54,3% das exportações da região. O município de Santo André também é o principal importador da região, respondendo por 70,9% das importações da região.



⁵ Fonte <http://www.ciesp.com.br/>

7. RESUMO DO DIAGNÓSTICO

7. RESUMO DO DIAGNÓSTICO

O mapa a seguir apresenta uma síntese das principais questões de produção e distribuição da carga no município de Santo André.

AV. DOS ESTADOS / AV. PRESTES MAIA - EIXOS ESTRUTURANTES PARA PRODUÇÃO INDUSTRIAL E DISTRIBUIÇÃO

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA - PERÍODO: 2014

EMPRESAS EXPORTADORAS - FAIXA DE VALOR EXPORTADO (US\$ FOB)

Índice	Ord.	EMPRESA	FAIXA DE VALOR EXPORTADO 2014
1	291º	BRASKEM QPAR S.A.	Acima de US\$ 100 milhões
2	324º	BRIDGESTONE DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO LTDA.	Acima de US\$ 100 milhões
3	376º	BRASKEM QPAR S.A.	Acima de US\$ 100 milhões
4	590º	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões
5	596º	PARANAPANEMA S/A	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões
6	1092º	TRW AUTOMOTIVE LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
7	1463º	PIRELLI PNEUS LTDA.	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
8	1582º	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
9	2027º	SIANFER FERRO E ACO LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
10	2072º	PARANAPANEMA S/A	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

IMPORTAÇÃO BRASILEIRA - PERÍODO: 2014

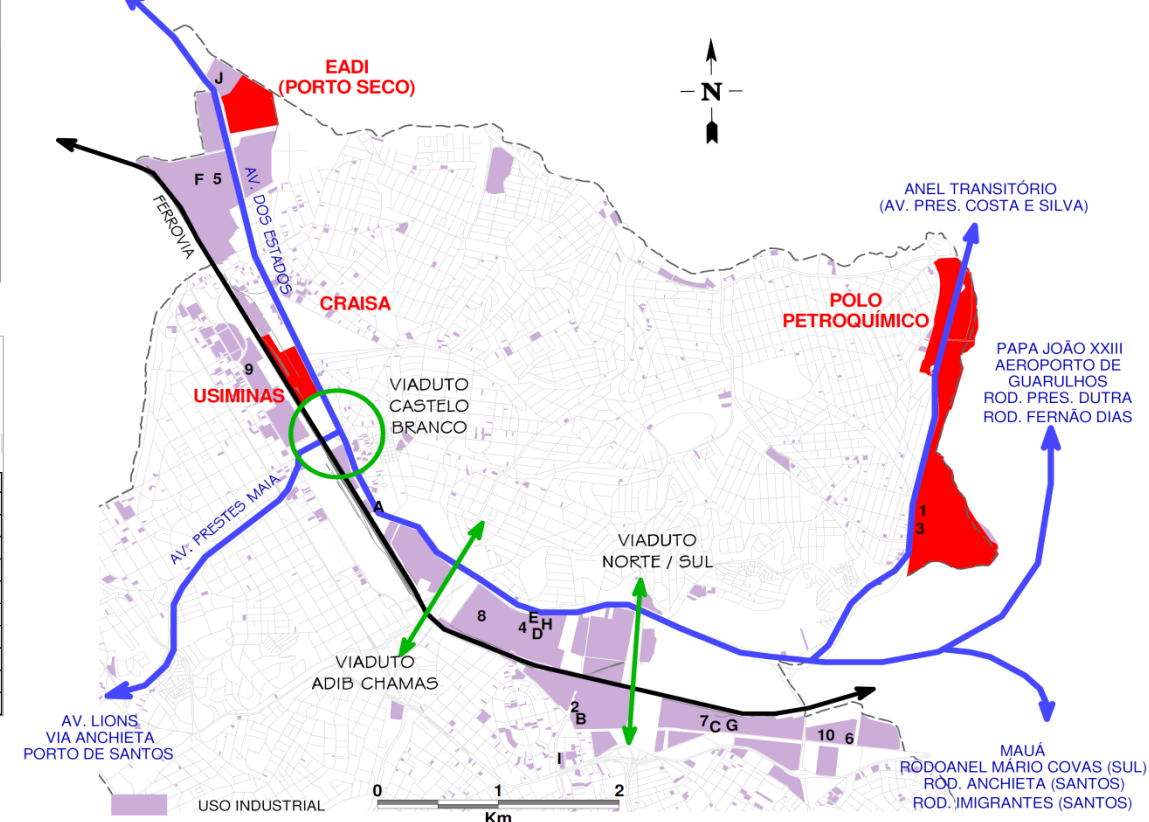
EMPRESAS IMPORTADORAS - FAIXA DE VALOR IMPORTADO (US\$ FOB)

Índice	Ord.	EMPRESA	FAIXA DE VALOR IMPORTADO 2014
A	89º	GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA	Acima de US\$ 100 milhões
B	169º	BRIDGESTONE DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO LTDA.	Acima de US\$ 100 milhões
C	235º	PIRELLI PNEUS LTDA.	Acima de US\$ 100 milhões
D	514º	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões
E	992º	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
F	1497º	ALCOA ALUMINIO S/A	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
G	1626º	PRYSMIAN ENERGIA CABOS E SISTEMAS DO BRASIL S.A.	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
H	1684º	BLUESTAR SILICONES BRASIL LTDA.	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
I	1941º	ROYCE CONNECT AR CONDICIONADO PARA VEICULOS LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
J	2587º	AKZO NOBEL LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões

Obs.: algumas empresas têm seus nomes repetidos dentro de uma mesma tabela por possuírem mais de uma unidade produtiva no território municipal.

ZONA LESTE E CENTRO DE SÃO PAULO
ZONA CEREALISTA
AV. MARGINAL TIETÊ
AEROPORTO DE GUARULHOS

ROD. PRESIDENTE DUTRA
ROD. ANHANGUERA
ROD. DOS BANDEIRANTES
ROD. AYRTON SENNA



FONTES: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior / Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia – PSA / BANCO DE DADOS MUNICIPAL (GEO/BDM). Organização: NÚCLEO DE PLANEJAMENTO EM MOBILIDADE URBANA - SA-TRANS - PSA

SA-TRANS | PREF. DE SANTO ANDRÉ
NÚCLEO DE PLANEJAMENTO EM MOBILIDADE URBANA

EIXOS ESTRUTURANTES

Escala gráfica

Abril/2015

folha única

FIGURA 14 – Mapa de Localização - Avenida dos Estados, Polos Geradores e suas Conexões.

8. PERSPECTIVAS E PROJETOS

8. PERSPECTIVAS E PROJETOS

Das avaliações precedentes, pode-se ressaltar que o sistema viário de Santo André, por ser um elo central de conexão entre os principais eixos de transporte de carga do país, carrega questões nacionais.

Dentro dele, destacam-se vias de maior importância por ter características de ligação regional e de produção regional (as avenidas dos Estados, Prestes Maia, Perreira Barreto, Giovani Batista Pirelli...) e **conectores centrais**: os viadutos que permitem as ligações transversais, desfavorecidas pela topografia e pelas barreiras naturais.

Por ora ressaltamos a imperiosa necessidade de intervenção nos viadutos existentes (Presidente Castelo Branco e Adib Chamas) além da construção de um novo viaduto (norte-sul), todos projetados no Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André, a fim de melhorar o fluxo de veículos e transporte de cargas e de proporcionar maior integração regional.

Essas intervenções são complementares e compatíveis com os planos e programas regionais no setor do transporte.

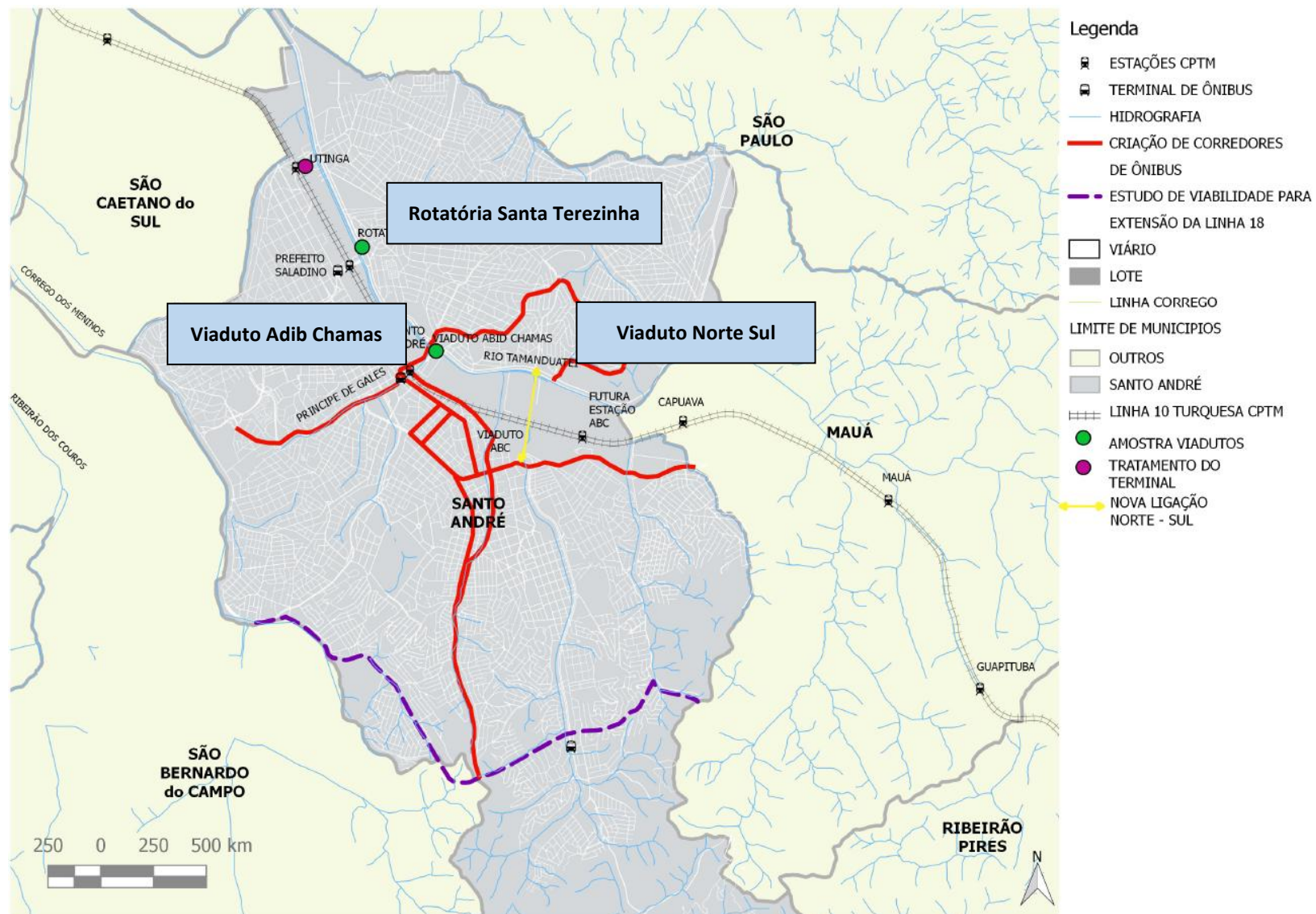


FIGURA 15 – Mapa das Intervenções do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável em Santo André.

**9. ANEXO 1 - ZONEAMENTO E QUADRO DE PRODUÇÃO E ATRAÇÃO
DE CADA ZONA DE TRÁFEGO – PDMS SANTO ANDRÉ 2006**

9. ANEXO 1 - ZONEAMENTO E QUADRO DE PRODUÇÃO E ATRAÇÃO DE CADA ZONA DE TRÁFEGO – PDMS SANTO ANDRÉ 2006

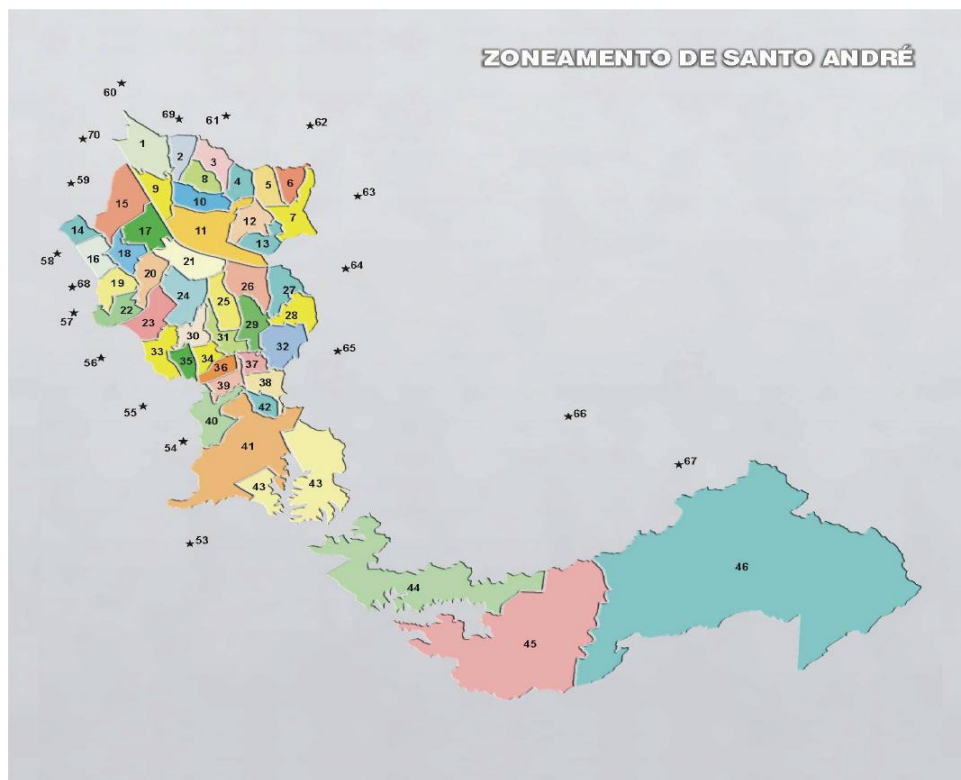


FIGURA 16 – Zoneamento.
Fonte: PDMS Santo André 2006

QUADRO DE PRODUÇÃO E ATRAÇÃO DE CADA ZONA
FONTE: PDMS SANTO ANDRÉ 2006

Produção e Atração de cada Zona de Tráfego				
Zona de Tráfego	Automóveis		Caminhões	
	Produção	Atração	Produção	Atração
1	6.982	12.849	327	1.121
2	9.927	10.897	208	165
3	10.965	8.501	444	510
4	3.457	2.292	126	390
5	8.747	8.276	821	808
6	2.062	2.877	158	76
7	4.051	4.788	693	573
8	1.997	1.459	62	71
9	10.523	10.755	351	518
10	11.918	11.322	586	1.305
11	7.468	6.874	1.137	912
12	2.234	2.322	23	401
13	828	311	478	23
14	1.366	1.861	95	89
15	30.766	17.040	1.448	1.099
16	4.033	8.410	194	624
17	15.867	14.847	362	400
18	2.091	1.291	87	86
19	2.986	3.723	78	106
20	13.142	12.041	276	334
21	42.233	63.135	8.649	6.683
22	4.101	2.433	141	135
23	28.067	22.676	1.035	789
24	6.780	9.409	347	226
25	8.237	11.224	476	449
26	16.507	5.594	623	384
27	5.767	3.111	338	157
28	3.912	2.767	297	321
29	5.696	9.135	250	375
30	1.175	991	102	64
31	4.184	6.993	145	149
32	1.671	1.728	205	136

Produção e Atração de cada Zona de Tráfego				
Zona de Tráfego	Automóveis		Caminhões	
	Produção	Atração	Produção	Atração
33	1.240	1.055	33	49
34	4.837	5.507	207	135
35	4.069	1.625	76	18
36	1.278	3.559	65	70
37	5.362	4.795	46	46
38	43	0	0	8
39	3.042	1.854	249	168
40	1.693	598	80	33
41	3337	2603	108	74
42	4302	4223	211	63
43	1909	1000	46	76
44	2410	2716	104	35
45	0	0	0	0
46	57	82	0	1
53	597	411	39	11
54	1174	1382	13	80
55	5871	6002	366	324
56	19861	20922	861	1.004
57	12321	12340	694	902
58	12565	11916	636	578
59	9406	17243	297	752
60	27917	35698	4.079	4747
61	6620	5510	310	282
62	13948	12497	2.003	1426
63	12023	10321	791	1175
64	26780	24229	1.994	2.056
65	4671	3389	371	427
67	6250	5268	216	287
68	18270	26668	1.783	2.339
69	4700	3330	209	279
70	17961	6241	725	497
TOTAL	1.029.170		74.595	

10. ANEXO 2 - EIXO TAMANDUATEI

10. ANEXO 2 - EIXO TAMANDUATEI

A administração pública municipal, lançando um olhar especial sobre toda a região ao longo da Avenida dos Estados, ferrovia e rio Tamanduateí, elaborou o “Projeto Eixo Tamanduatehy” na gestão 1997-2000. Para este projeto, o Plano Diretor de 2004, determinou os seguintes objetivos: a construção de uma dinâmica urbana que promova a inclusão social, a recuperação ambiental e a participação da comunidade; a criação de um ambiente propício à implantação de novos empreendimentos e a requalificação urbana com padrões diferenciados em toda área abrangida pelo projeto.

As diretrizes gerais do projeto compreendem: a produção de um desenho urbano onde o espaço público seja um elemento estruturante; a melhoria da macro acessibilidade por intermédio da qualificação dos sistemas de transportes metropolitanos e das interligações rodoviárias regionais; a promoção da diversidade e da compatibilidade de usos; a integração da área do projeto e seus elementos ao restante do tecido da cidade; a preservação e melhoria das condições de permanência dos usos existentes.

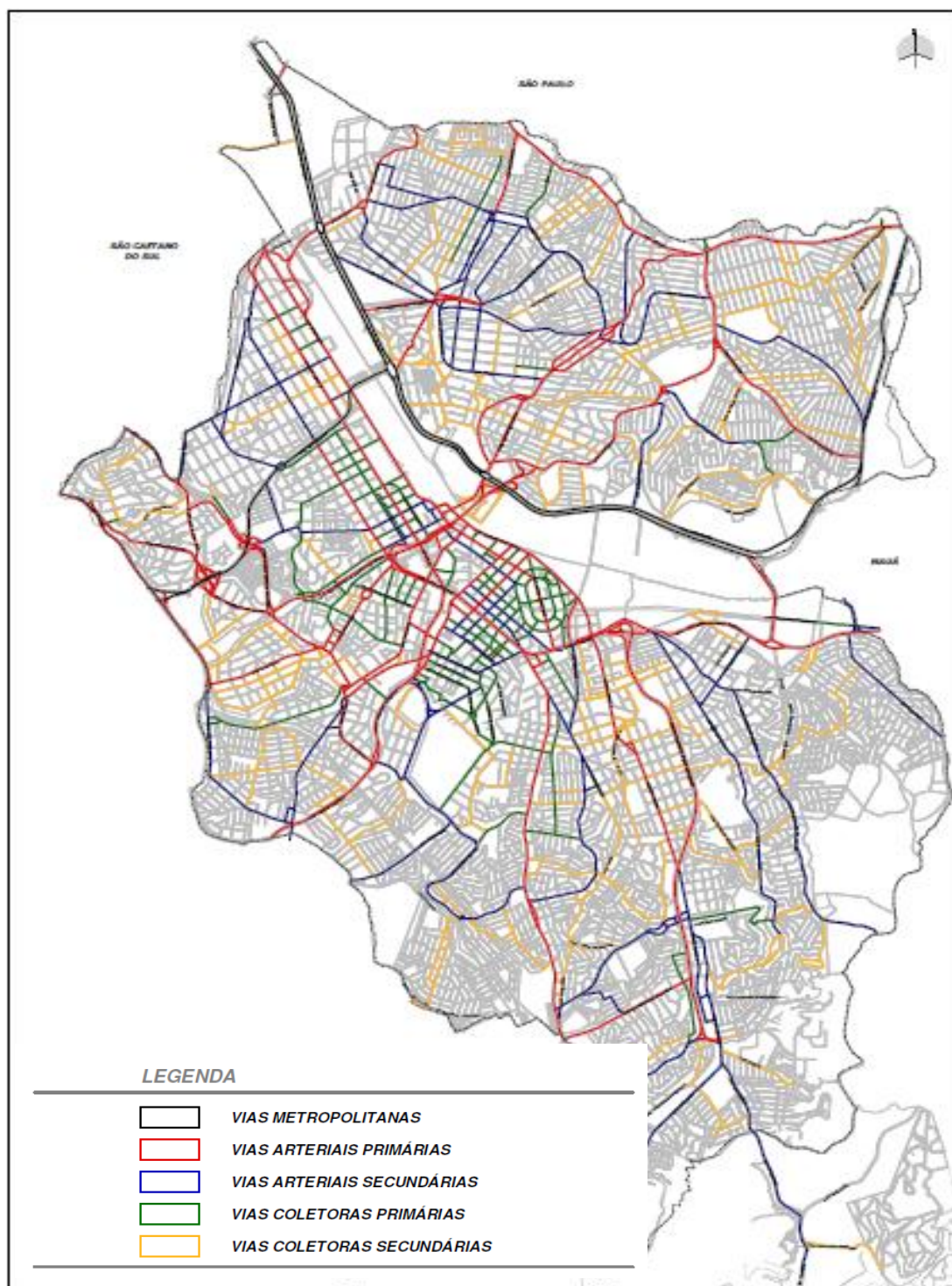


FIGURA 17 - Hierarquia Viária do Município de Santo André. Plano Diretor, Lei 8.696, de 17 de dezembro de 2004, atualizada pela Lei 9.394, de 05 de janeiro de 2012.



FIGURA 18 - Limite do Projeto Eixo Tamanduateí. Plano Diretor, Lei 8.696, de 17 de dezembro de 2004, atualizada pela Lei 9.394, de 05 de janeiro de 2012.

11. ANEXO 3 : OS PLANOS E PROGRAMAS REGIONAIS NO SETOR DO TRANSPORTE

11. ANEXO 3 - OS PLANOS E PROGRAMAS REGIONAIS NO SETOR DO TRANSPORTE

Os planos para o transporte de carga, em nível nacional e regional são:

- PLNT: Plano Logístico Nacional de Transportes, em nível nacional;
- PDLT: Plano Diretor de Logística e Transportes, em nível estadual (ou PDDT – Plano Diretor de Desenvolvimento de Transporte, na sua versão anterior);
- Plano Integrado de Transporte Urbano – PITU 2020;
- Sistema Integrado de Vias de Interesse Metropolitano - SIVIM.

Nesses planos, consta a importância de melhorar as ligações transversais na Região Metropolitana de São Paulo, para oferecer alternativas e descarregar os eixos radiais que são as 10 rodovias principais de acesso à RMSP (Rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Castelo Branco, Raposo Tavares, Regis Bittencourt, Anchieta, Imigrantes, Ayrtonn Senna, Dutra e Fernão Dias).

O Rodoanel é o principal projeto neste sentido, mas o SIVIM também destaca a importância dos dois eixos viários perimetrais já existentes (cujos projetos datam da década de 1970), a saber, o Mini Anel Viário Metropolitano (as marginais) e o Anel Viário Metropolitano. Essas duas vias entram no topo da classificação das vias de interesse metropolitano (classificação “vias macro metropolitanas”), o que demonstra a importância regional dessas vias e a sua função de integração regional.

12. ANEXO 4 - PRINCIPAIS EMPRESAS EXPORTADORAS E IMPORTADORAS EM SANTO ANDRÉ

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

IMPORTAÇÃO BRASILEIRA

EMPRESAS IMPORTADORAS - FAIXA DE VALOR IMPORTADO (US\$ FOB)

Localizadas no eixo Avenida dos Estados / Anel Viário Metropolitano

PERÍODO: 2014

Ord.	CNPJ	EMPRESA	FAIXA DE VALOR IMPORTADO 2014
89º	59275792007758	GENERAL MOTORS DO BRASIL LTDA	Acima de US\$ 100 milhões
169º	57497539000115	BRIDGESTONE DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO LTDA.	Acima de US\$ 100 milhões
235º	59179838000560	PIRELLI PNEUS LTDA.	Acima de US\$ 100 milhões
419º	61460325000494	SOLVAY INDUPA DO BRASIL S/A	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões
514º	15179682002243	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões
992º	15179682003053	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
1095º	03513203000170	SOLVAY DO BRASIL LTDA.	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
1497º	23637697009834	ALCOA ALUMINIO S/A	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
1626º	61150751000260	PRYSMIAN ENERGIA CABOS E SISTEMAS DO BRASIL S.A.	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
1684º	07790648000158	BLUESTAR SILICONES BRASIL LTDA.	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
1941º	59122234000154	ROYCE CONNECT AR CONDICIONADO PARA VEICULOS LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
2587º	60561719009775	AKZO NOBEL LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR
SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR

EXPORTAÇÃO BRASILEIRA

EMPRESAS EXPORTADORAS - FAIXA DE VALOR EXPORTADO (US\$ FOB)

Localizadas no eixo Avenida dos Estados / Anel Viário Metropolitano

PERÍODO: 2014

Ord.	CNPJ	EMPRESA	FAIXA DE VALOR EXPORTADO 2014
291º	09017802000340	BRASKEM QPAR S.A.	Acima de US\$ 100 milhões
324º	57497539000115	BRIDGESTONE DO BRASIL INDUSTRIA E COMERCIO LTDA.	Acima de US\$ 100 milhões
376º	09017802000502	BRASKEM QPAR S.A.	Acima de US\$ 100 milhões
590º	15179682002243	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões
596º	60398369000800	PARANAPANEMA S/A	Entre US\$ 50 e US\$ 100 milhões
1092º	60857349000680	TRW AUTOMOTIVE LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
1463º	59179838004477	PIRELLI PNEUS LTDA.	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
1582º	15179682003053	RHODIA POLIAMIDA E ESPECIALIDADES LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
2027º	54094768000109	SIANFER FERRO E ACO LTDA	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões
2072º	60398369000983	PARANAPANEMA S/A	Entre US\$ 10 milhões e US\$ 50 milhões