

2. Cenário Socioeconômico

O presente estudo contou com a projeção de dois cenários socioeconômicos. O cenário principal foi utilizado para as simulações de comportamento da rede segundo a cronologia de implantação. Este cenário será abordado neste capítulo e é designado por cenário Principal Tendencial. O segundo cenário foi utilizado para a avaliação de políticas de adensamento populacional e de emprego em determinadas áreas da metrópole. Este segundo cenário, designado por Cenário Equilibrado, está detalhado no item 3.2. Uso do Solo deste documento.

A adoção do cenário socioeconômico principal desse estudo partiu da avaliação de três diferentes abordagens de previsão de cenários macroeconômicos disponíveis no âmbito da RMSP. A primeira estimativa é fruto de um estudo da CPTM;

a segunda refere-se a um estudo do METRÔ; a terceira abordagem é relativa àquela incorporada pelo Plano Plurianual 2012 – 2015 do Governo do Estado de São Paulo – PPA.

Inicialmente foram analisadas as três estimativas de projeção, de forma a investigar qual delas seria a mais adequada do ponto de vista metodológico. Observou-se que o cenário do PPA não possui previsões das variáveis necessárias para o presente projeto. Em uma comparação entre os outros dois cenários observa-se uma diferença metodológica fundamental: o cenário da CPTM é “forward looking” (incorpora expectativas sobre o futuro nas previsões) enquanto o cenário do METRÔ é “backward looking” (pois realiza suas projeções exclusivamente com base em dados passados).

2. Cenário Socioeconômico

Após a análise das duas metodologias, e considerando as variáveis de cada estudo, optou-se pela combinação das duas projeções conforme demonstrado na Tabela 2.1:

As projeções das variáveis socioeconômicas basearam-se em premissas sobre a evolução do cenário econômico brasileiro, considerando-se as hipóteses de crescimento do PIB observadas na Tabela 2.2.

Os resultados das projeções conduziram aos valores totais das variáveis consideradas apresentados na Tabela 2.3.

Uma das principais características da projeção demográfica utilizada é a leve queda no total de população a partir de 2015. Essa hipótese se diferencia de outros cenários tradicionalmente projetados, nos quais a população sempre cresce em todo o período, embora a taxas decrescentes. A evolução adotada para os empregos apresenta um pico em 2020, após o qual passa por decréscimo, retornando ao patamar próximo àquele de 2010, embora essa oscilação seja muito pequena, caracterizando uma estabilidade no número de empregos previstos para a área de estudo no período de análise. A diminuição evidenciada no número de matrículas é consideravelmente intensa, fenômeno resultante do envelhecimento da população. Contrariamente ao número de matrículas, a frota de veículos passa por um aumento até o último ano horizonte estudado, como consequência da previsão do enriquecimento da população, evidenciado pela expectativa de crescimento da renda total.

Variáveis e Cenários Adotados		Cenário adotado
População por faixa de renda	0 a 2 SM; 2 a 4 SM; 4 a 8 SM; 8 a 15 SM; acima de 15 SM	CPTM
Matrículas escolares	Ensino fundamental, médio e superior	CPTM
Empregos por setor de atividades	Construção civil, Administração pública, Comércio e serviços	CPTM
Renda média familiar e renda total	em R\$ / out2007	CPTM
Frota de veículos particulares	veículos leves	METRÔ

Tabela 2.1 Variáveis e cenários adotados

Crescimento do PIB	2010	2011 em diante
Brasil	7.6% a.a.	entre 3,6% e 4,4% a.a.
Estado de São Paulo	6.9% a.a.	entre 3,1% e 4,1% a.a.

Tabela 2.2 Projeção de Crescimento do PIB

Dados Globais	2010	2015	2020	2025	2030
População (x mil)	20.392	20.480	20.439	20.315	20.093
Emprego (x mil)	9.738	9.924	9.987	9.944	9.782
Matrículas (x mil)	5.409	5.143	4.583	4.221	3.560
Frota (x mil)	3.714	3.883	4.027	4.140	4.229
Renda Total (x milhões)*	14.953	18.085	21.700	25.782	30.198

* Em R\$ de outubro/2007.

Tabela 2.3 Dados Globais utilizados no estudo

Atualização da Rede Metropolitana de Alta e Média Capacidade de Transportes da RMSP

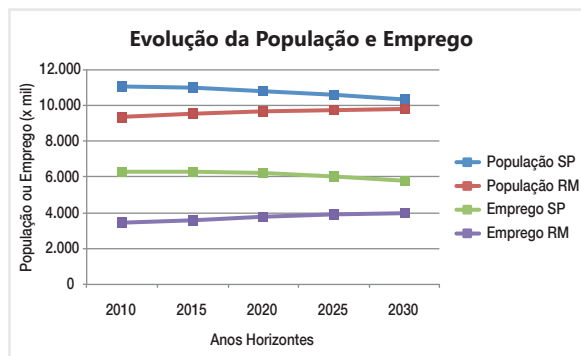


Figura 2.1 Evolução da População e Emprego

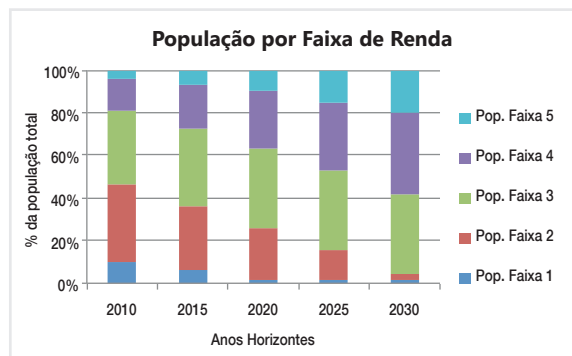


Figura 2.2 Distribuição da população nas faixas de renda

Ao separar as variáveis de emprego e população por “Município de São Paulo” e “RMSP”, destaca-se a tendência de diminuição de ambas as variáveis para a capital. Já para os demais municípios da RMSP, a tendência é contrária: é previsto crescimento tanto de população quanto de empregos conforme se observa na Figura 2.1.

No que diz respeito à distribuição da população por faixa de renda, o cenário adotado prevê uma acentuada queda do contingente de pessoas nas faixas mais baixas, o que, somado ao crescimento observado nas outras faixas de renda, explica o crescimento estimado para a renda total (Figuras 2.2 e Tabela 2.4).

Ano Horizonte	2010	2015	2020	2025	2030
Pop. Faixa 1	2.079	1.221	349	341	332
Pop. Faixa 2	7.429	6.201	4.927	2.754	600
Pop. Faixa 3	6.991	7.352	7.669	7.590	7.475
Pop. Faixa 4	2.962	4.210	5.447	6.543	7.598
Pop. Faixa 5	931	1.495	2.048	3.086	4.090
Total	20.392	20.480	20.439	20.315	20.093

Tabela 2.4 Dados populacionais por faixa de renda (mil hab)

2. Cenário Socioeconômico

Em termos de distribuição espacial das variáveis socioeconômicas na área de estudo, pela Figura 2.3 é possível notar que em 2010 existe uma maior concentração populacional na região do centro da cidade e em alguns bolsões distribuídos pela periferia, tais como a Zona Leste, São Mateus, Jardim Miriam, Jardim Ângela, Carapicuíba e Brasilândia. Avaliando-se a projeção da população para 2030, pela Figura 2.4, nas áreas mais centrais à metrópole, percebe-se uma diminuição generalizada da população até 2030, enquanto que as áreas de crescimento populacional encontram-se principalmente nas periferias da área urbanizada. Vale apontar que crescimentos consideráveis são esperados tanto na região do Tamboré quanto em Cumbica.

Avaliando-se a distribuição espacial de empregos na área de estudo, pelo mapa da Figura 2.5, em 2010 percebe-se uma grande concentração de empregos na região central da metrópole e uma gradual diminuição conforme o avanço para a periferia. De forma análoga ao crescimento da população, pela Figura 2.6 percebe-se a expectativa de um crescimento considerável de empregos nas regiões mais periféricas da metrópole e uma diminuição nas regiões centrais, embora o número de empregos nessas áreas ainda se mantenha alto.

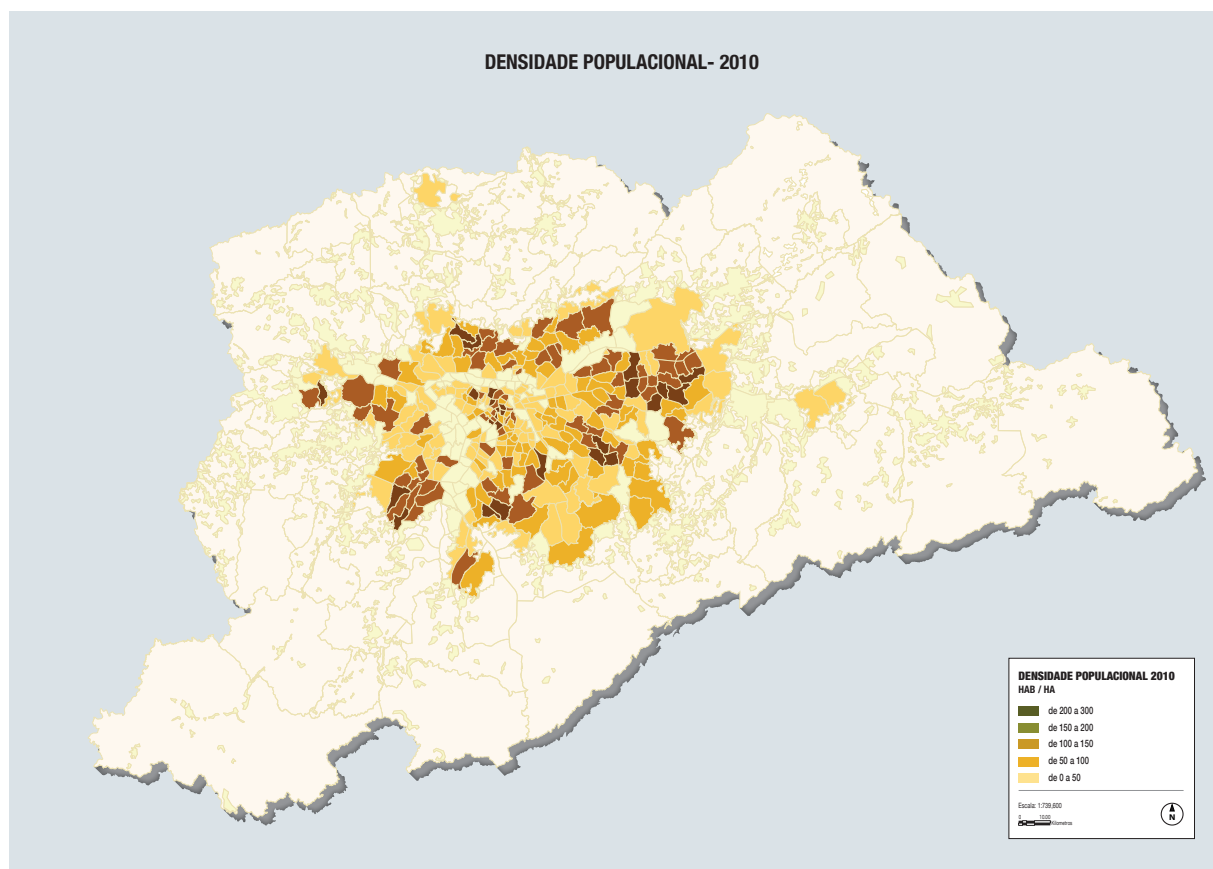


Figura 2.3 Densidade Populacional 2010

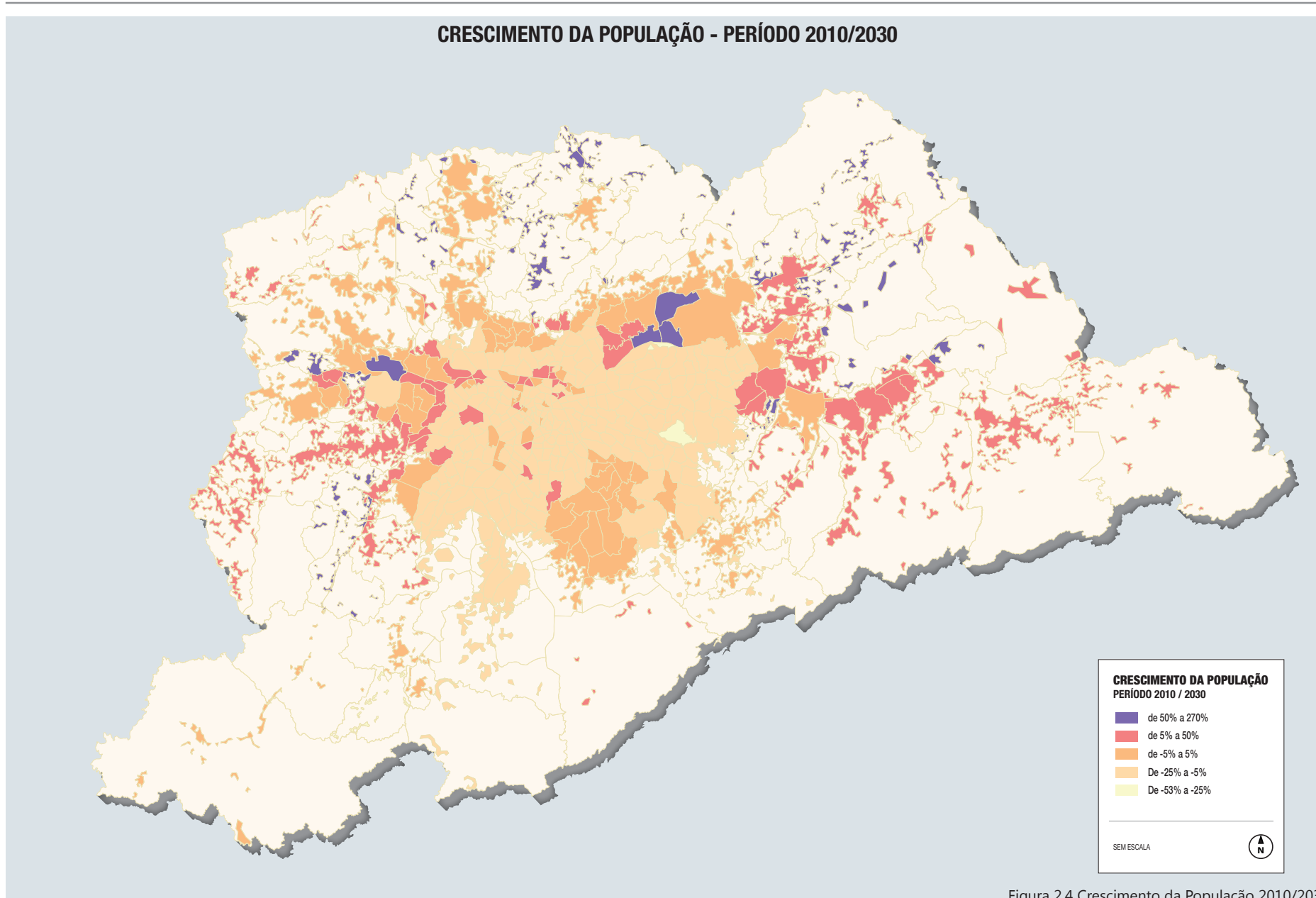
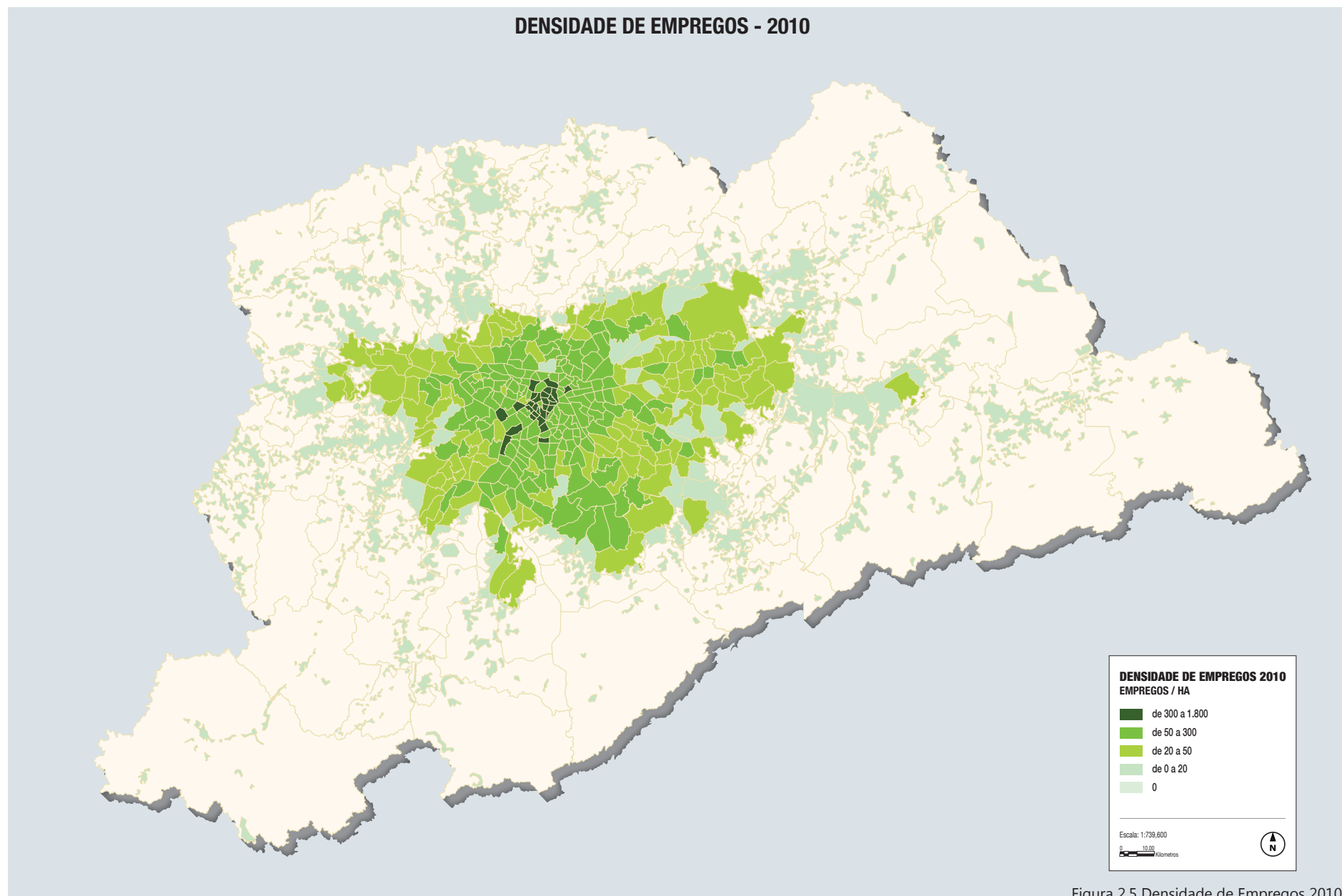


Figura 2.4 Crescimento da População 2010/2030

2. Cenário Socioeconômico



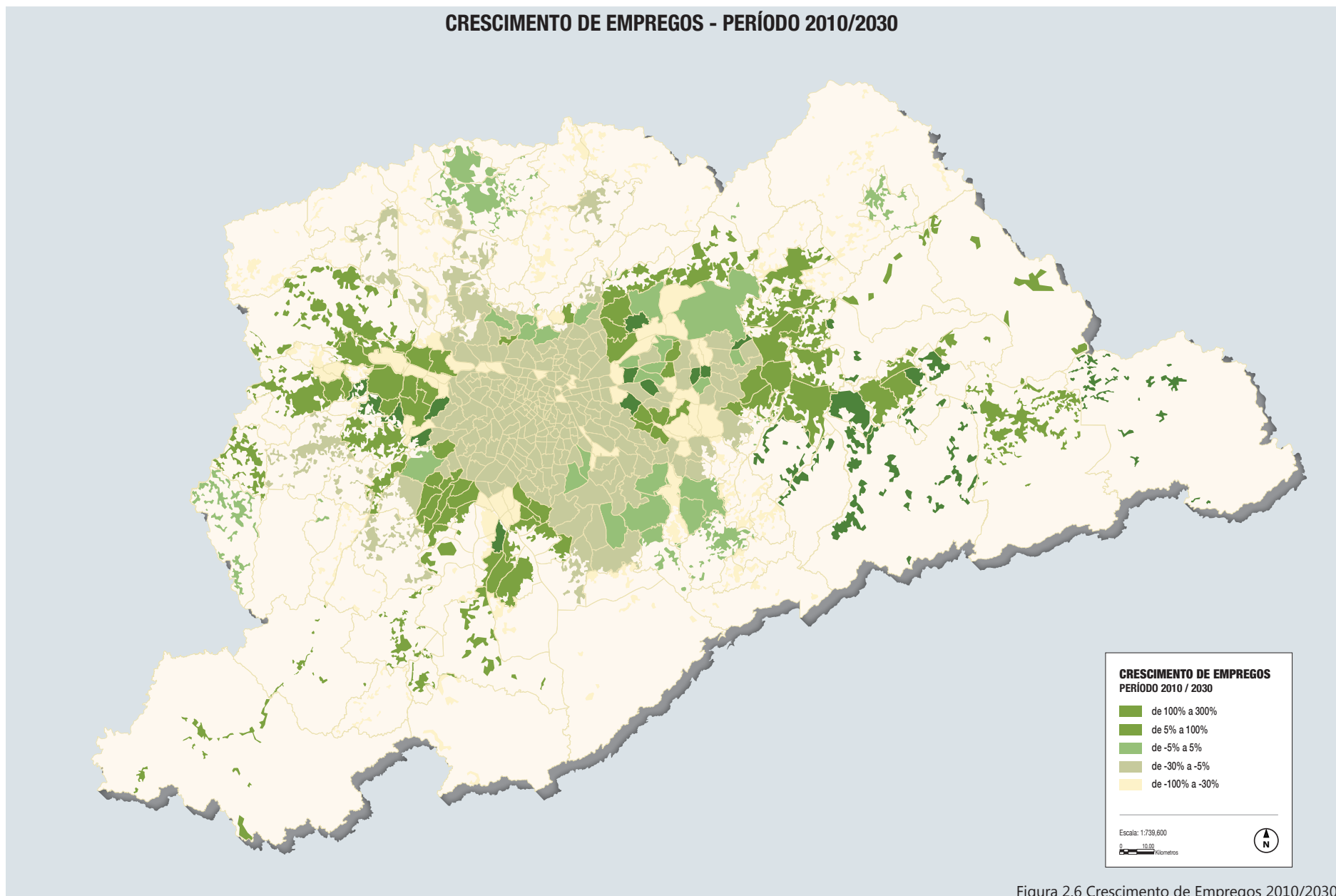


Figura 2.6 Crescimento de Empregos 2010/2030

2. Cenário Socioeconômico

Analisando as demais variáveis, a Figura 2.7 ilustra a concentração das matrículas em estabelecimentos de ensino na região central da metrópole bem como em determinados pontos espalhados da mesma no horizonte de 2010. Já para a evolução das matrículas na metrópole constata-se a tendência de decréscimo generalizado com a exceção de algumas regiões tais como César de Souza, USP Leste, Tamboré, Vila Socorro, entre outras, como pode ser observado na Figura 2.8.

Para o ano de 2010, a Figura 2.9 ilustra uma maior concentração de automóveis nas regiões Jardim Paulista, Higienópolis, Perdizes, Moema e Saúde. Vale apontar também que não só as regiões periféricas contam com baixas concentrações de automóveis - algumas regiões mais centrais também apresentam índices baixos em áreas como a faixa norte e os entornos da Marginal Tietê, bem como os entornos da Marginal Pinheiros, entre outras.

A distribuição geográfica da evolução do número de automóveis prevista, ilustrada na Figura 2.10, evidencia um comportamento com considerável tendência de crescimento, em especial nas áreas de periferia, onde o acréscimo de renda também ocorre com maior intensidade. Além disso, é possível notar também uma área considerável onde ocorre decréscimo na posse de autos, particularmente na região central da metrópole.

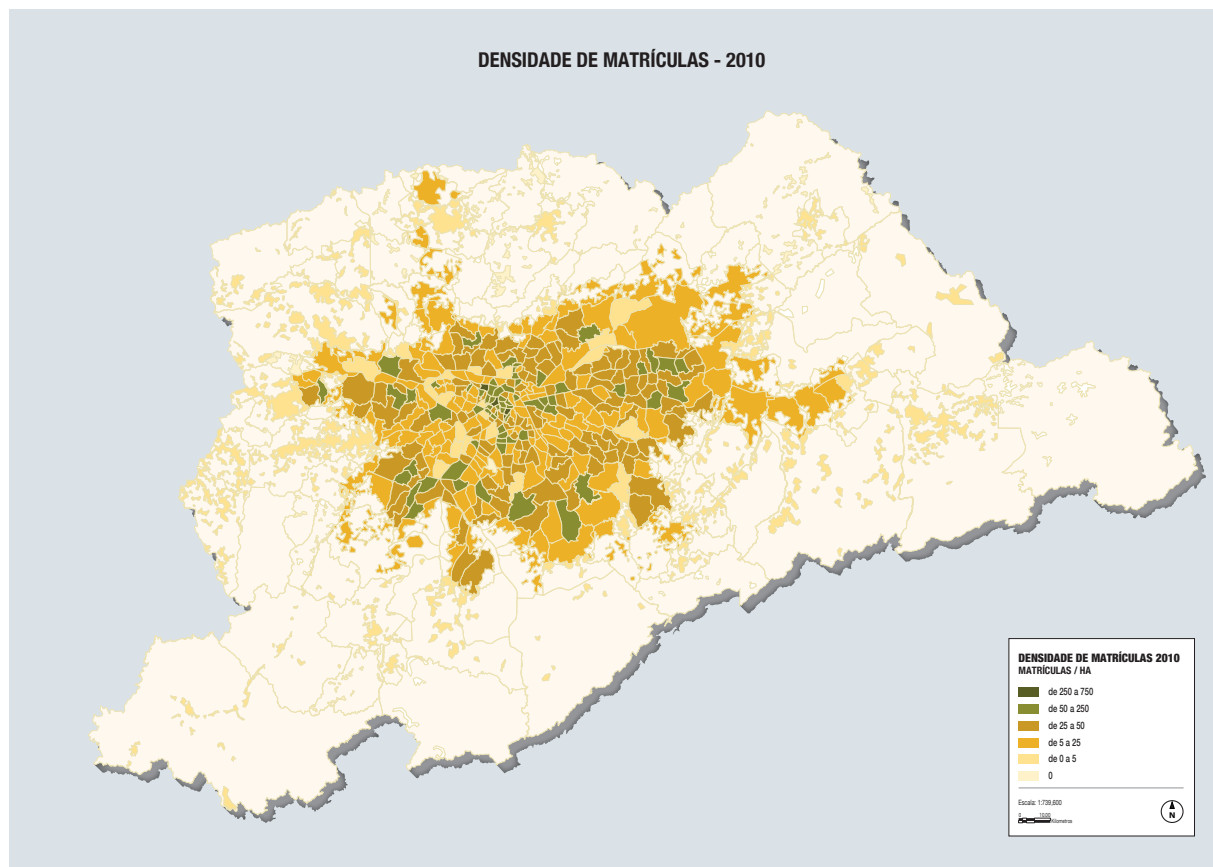


Figura 2.7 Densidade de Matrículas 2010

EVOLUÇÃO DAS MATRÍCULAS - PERÍODO 2010/2030

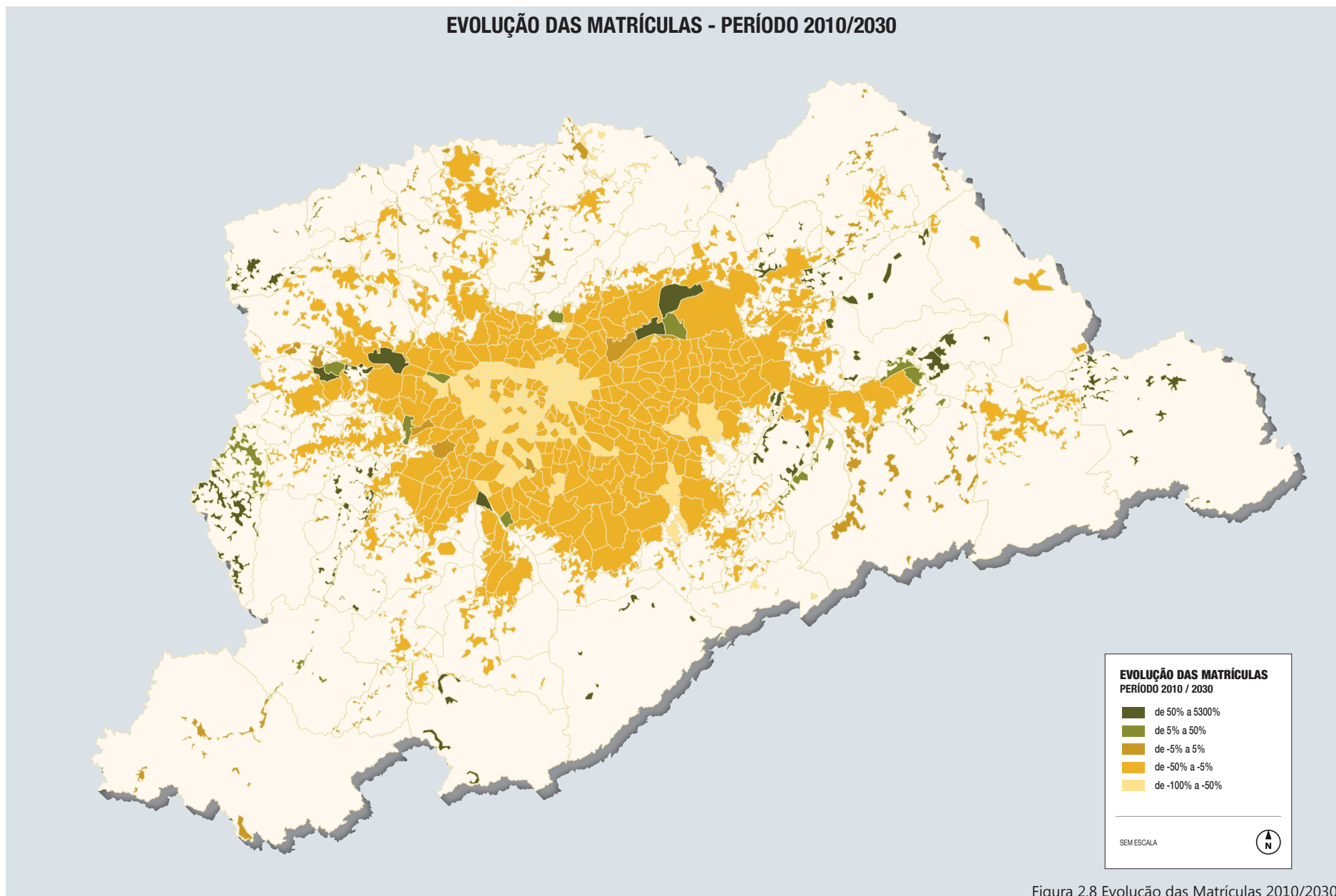


Figura 2.8 Evolução das Matrículas 2010/2030

2. Cenário Socioeconômico

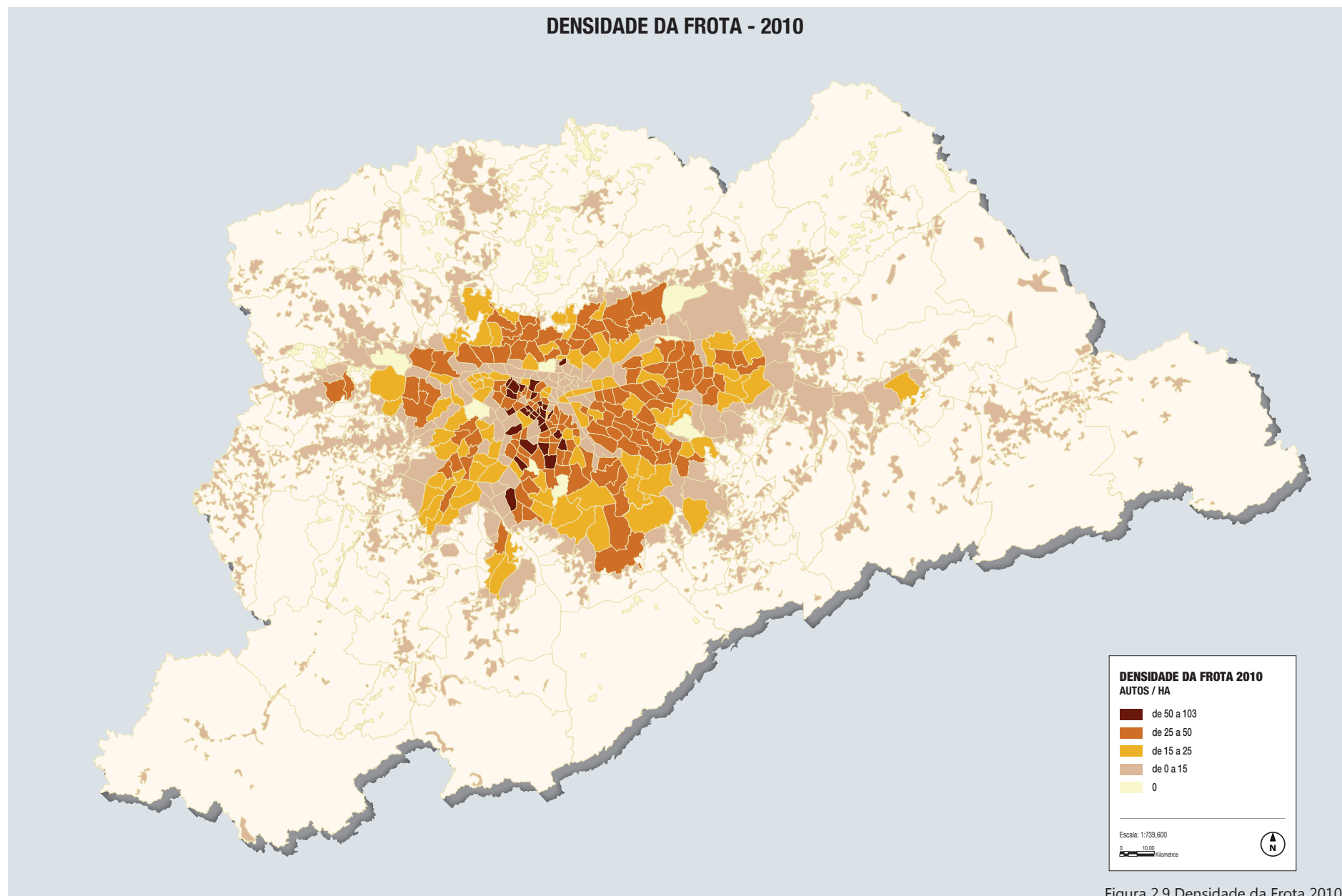


Figura 2.9 Densidade da Frota 2010

CRESCIMENTO DA FROTA - PERÍODO 2010/2030

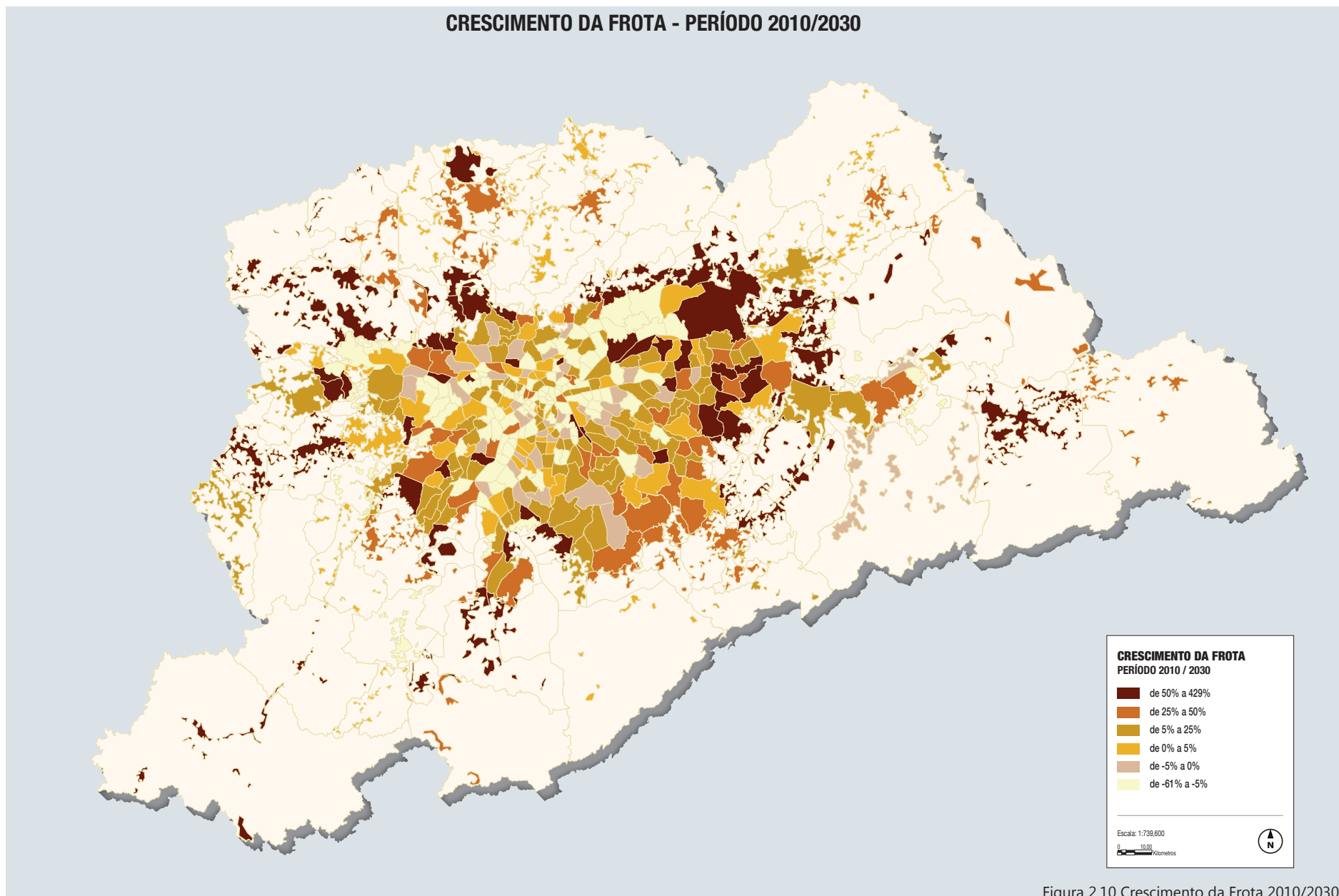


Figura 2.10 Crescimento da Frota 2010/2030



Foto: Nelson Kon