

ATA DA QUINTA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS, REALIZADA EM 16 DE MAIO DE 2012.

Reuniram-se na Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano, representantes dos municípios da Região Metropolitana de São Paulo, técnicos das Prefeituras e Estado, representantes dos sindicatos ligados a transporte de cargas, conforme lista anexa, para discussão dos impactos causados pelas restrições de circulação de transporte de cargas, em face das legislações municipais.

A reunião foi aberta pelo **Vice Presidente da Emplasa, Sr. Luiz Pedretti**, informando que o prefeito Kassab, por um problema de agenda, deixou a próxima reunião da Região Metropolitana de São Paulo para o dia 12/06. Na reunião passada, ficou acertado que esta Câmara traria propostas para serem levadas à reunião do Conselho de Desenvolvimento da RMSP. Informa que tem em mãos a proposta do Sindicato dos Transportadores de Carga, distribuída a todos. São recebidas mais duas propostas: do Sindicato dos Autônomos e do Grande ABC.

O Sr **Oscar Buturi (Osasco)** informa ter enviado também, nesta data, o comentário sobre a proposta do Sindicato dos Transportadores de Carga.

O Sr **Pedretti** informa que fará xerox das Propostas que chegaram, a fim de serem distribuídas a todos. Sugere que se dê mais uma semana para discutirem essas propostas. Com as informações, será feito um mapeamento das vias que estão com restrições de circulação, rotas de fuga, etc. e este quadro, não definitivo, será apresentado ao Conselho. Há pendências de alguns documentos, inclusive da Secretaria da Fazenda, que irá enviar a relação dos transportes de carga em São Paulo. Ao que parece, existe concordância de todos, no sentido de se propor a realização de um projeto maior, uma pesquisa O/D Metropolitana, tentando aproveitar o que está sendo feito em São Paulo. Ou, ainda, fazer um plano Metropolitano de cargas para longo prazo, com a colaboração do pessoal da Secretaria dos Transportes e projeto das plataformas logísticas.

É preciso apresentar ao Conselho de Desenvolvimento as medidas para curto prazo, não com o intuito de resolver os problemas, mas, ao menos, diminuir os transtornos causados, respeitando-se as autonomias municipais. Existem a proposta do SETCESP, com dois comentários (São Paulo e Osasco), e as proposta do sindicato dos Autônomos, do Consórcio do Grande ABC. É necessário que se faça um cruzamento dessas informações para que seja verificado se há propostas semelhantes ou idênticas. Diante disso, é necessário estabelecer uma linha de corte para ser feita a análise dos documentos.

Votou-se pela linha de corte na próxima semana.

Em seguida, discutiu-se a proposta da SETCESP e também o que seria possível ser considerado a curto, médio e longos prazos. Assim, deu-se início à discussão do documento do SETCESP. Foi destacada a delicadeza do tema, que envolve municípios e Estado, sendo necessário prevalecer o consenso, tendo em vista a autonomia dos municípios, interesse do Estado e da sociedade civil como um todo.

A primeira questão tratada pelo SETCESP é a inclusão da carga no planejamento dos transportes urbanos e metropolitano, tratando-se de proposta de médio e longo prazos. Cabe, aqui, elaboração de um projeto O/D e também de um plano de Transportes de Carga. Neste sentido, o Secretário de Desenvolvimento Metropolitano já está conversando com o Secretário Saulo, dos Transportes, e há um entendimento de que o Estado poderia financiar tal trabalho.

Oscar Buturi (Osasco) - Diz que a proposta do SETCESP apresenta os seguintes pontos: 1) as administrações municipais são assessoradas por uma Secretaria, Diretoria, ou algo dessa natureza e 2) conforme falado pelo Sr Pedretti, a proposta de São Paulo é muito semelhante à de Osasco, já contemplado no âmbito do Conselho de Desenvolvimento Metropolitano. Em Osasco, a atuação pode ser por intermédio de um órgão da Secretaria relacionado com mobilidade urbana.

Pedreti firma que a proposta é realizar um plano para todos os municípios da região metropolitana, com participação compartilhada na execução desse plano.

Sr **Celso Masson (Guarulhos)** disse que é de extrema importância o plano de cargas, com estrutura para fiscalização de trânsito e transporte. Com relação às propostas apresentadas, considera que já existem elementos suficientes para dar prosseguimento ao plano.

Sr **Pedretti** afirmou que o item 2 da trata-se de plataformas logísticas.

Sr **Ruy Marcelo (Mairiporã)** - Com relação a Mairiporã, existem alguns empecilhos, principalmente de ordem financeira. Lembrou que o rodízio em Mairiporã existe, não porque houve um estudo ou se conhecia pesquisa O/D, mas porque houve solicitação popular. Hoje, um rodoanel passa dentro da principal avenida do município. Isto traz uma série de encargos, destrói o asfalto, já que são carretas pesadíssimas. Portanto, acredita que os municípios pequenos precisam de alças de saída, que não passem no centro da cidade. O rodoanel passa por uma parte de Caieiras e uma parte pelo centro de Mairiporã.

Sr **Altamir (SETCESP)** enfatizou a questão do item dois (a aceleração da construção do rodoanel) e também de alças rodoviárias, que possam ligar vias de grande movimento com eixos rodoviários. Por esta razão, as rotas de fuga são as vias urbanas, o que causa transtornos. Assim, a questão de planejamento, que está no item 2, deve ser vista a médio e longo prazos. Na proposta, existe uma medida de mais curto prazo: o planejamento emergencial, uma vez que, ao que parece, São Paulo não pretende abrir mão daquilo que já está implantado. Logo, é preciso encontrar alternativas, dentro desses municípios que se tornaram passagem, como alças rodoviárias, ou outros contornos, para viabilizar um trânsito mínimo de caminhões, a fim de não acarretar tantos estragos.

Sr **Pedretti** observa que já é possível levar à apreciação do Conselho, como proposta, que, diante da complexidade do assunto, não basta só a adoção de medidas de curto prazo, mas que é necessário fazer um planejamento maior que envolva pesquisa OD (origem/destino), plano metropolitano (desde a construção de um rodoanel, terminais intermodais, outras vias, que estão sendo construídas ou projetadas pelo governo, estradas, etc.). Será necessário sentar-se com o DERSA, que já tem trabalho do rodoanel Norte e, nesse momento, poderia ser estudada a possibilidade de alteração do projeto.

Sr **Luis Gregório (CET)**, com relação ao Rodoanel de São Paulo, menciona a importância da intervenção do Conselho de Desenvolvimento neste estudo.

Sr **Pedretti**, neste momento, pede ao grupo que se manifeste quanto a levar essas duas propostas ao Conselho de Desenvolvimento.

Sr **Celso Masson** pede ao grupo que defina datas e compromissos.

Sr **Pedretti**: será feita reunião final com os Prefeitos e Secretários, para apresentar proposta para que, depois de apreciada, seja deliberada.

Sr **Oscar Buturi (Osasco)**: menciona os problemas que existem no entroncamento do Rodoanel com a Raposo Tavares, além do entroncamento com a Anhanguera, uma vez que Osasco detém o Rodoanel no seu trecho Oeste, que corta 20 km da cidade, interligando assim 3 (três) rodovias: Castelo Branco, Anhanguera, ao norte, e Raposo, ao sul. No entroncamento dos extremos, há problemas com os caminhões que ficam fora dos estacionamentos. É preciso organizar esses espaços no que diz respeito ao uso do solo.

Sr **Pedretti** - aborda o item 3 (três) da proposta SETCESP, que não deve ser tratado isoladamente, uma vez que mostra a deseconomia gerada em função de um sistema de restrição. Trata-se de embasamento para as demais propostas.

Sr **Altamir** - observa que é necessário observarem-se as peculiaridades econômicas de cada segmento de atividade empresarial, pois, com relação ao transporte de cargas, empresas e indústrias vão sempre procurar locais onde se instalar, caso não tenham alternativas.

Sr **Pedretti** - o grupo deve se ater às propostas de curto prazo . Alerta sobre a necessidade de um pacto metropolitano e que o papel desta Câmara é o de dar assessoramento técnico ao Conselho de Desenvolvimento, levando subsídios necessários para que esse pacto seja construído com base política.

Fez o seguinte resumo do que deve ser abordado:

1. a questão do horário da restrição das vias;
2. alteração nas restrições existentes, como, por exemplo, liberar uma via aos sábados e
3. estudar o tipo de veículo, se é possível aumentar o tamanho do VUC, por exemplo.

Sr **Fábio Brigidio (SETRANS)** - pessoal da indústria está preparando uma pesquisa, para ser trazida na próxima reunião, sobre impactos e evasão das empresas. A pesquisa é feita diretamente com indústrias instaladas na região metropolitana de São Paulo. No ABC, é necessário analisar várias situações e se o caso é restringir caminhão. Verifica-se o quanto isto impacta de forma positiva no trânsito, a ponto de se cobrar preço tão alto do setor produtivo. É necessário encontrar soluções. Por exemplo, fracionar entrada das empresas, rodízio de horário de entrada dos funcionários, levar as áreas de restrição para estudo a médio prazo. Enfim, pensar em outras propostas, antes de se restringir o setor produtivo porque a restrição causará um efeito imediato.

Sr **Sérgio Ojima (CIESP)** diz que a pesquisa cuida de questionário com 4 perguntas. 1) se a empresa tem projeto de investimento e/ou ampliação na região metropolitana; 2) se a empresa tem projeto de investimento e/ou ampliação e, caso a restrição venha a ser implantada, se a empresa vai reavaliar o projeto de investimento e/ou ampliação; 3) diante da provável implantação da restrição, se a empresa planeja a mudança da planta para uma outra região; 4) se a empresa gostaria de encomendar alternativas ou apresentar sugestões. As respostas formarão a base para as propostas atingirem os seus objetivos.

Sr **Pedretti** acrescenta que o resultado da pesquisa, constatada deseconomia, servirá de subsídio a ser apresentado ao Conselho de Desenvolvimento.

Sr **Pedretti** pede para o Sr **Luiz Gregório (CET)** apontar o que é possível ser feito neste momento.

Sr **Luiz Gregório** diz que, além do horário da restrição, existem também as excepcionalidades que foram criadas e que podem ser discutidas, entre elas está o VUC, que tem liberação total, porém o importante é que estão tentando preservar o sistema viário que é único e que todos precisam utilizar. Diz ainda que o caminhão transporta carga e não pessoas, portanto, nesses horários (de restrição) as vias precisam estar liberadas, para que as pessoas se movimentem. Os caminhões e suas cargas podem ter o horário alternado. As grandes necessidades estão contempladas. Trata-se das exceções, mas não vê, nessa gestão, qualquer possibilidade de se alterar algo em relação a vias liberadas.

Sr **Altamir** acha que o interessante seria que as regiões centrais tivessem seus horários padronizados.

Sr **Luis Gregório**: observa que caminhões de 10m carregam 2/3 de sua capacidade e, ainda assim, durante a jornada de trabalho, não conseguem entregar toda a mercadoria, porque os impedimentos diários fazem-no voltar com 1/3 da carga. Um caminhão menor tem vantagens, como velocidade melhor, desempenho melhor, manobrabilidade. Nesse momento, talvez seja importante pensar em troca de frota. É o caso do VUC até 10 m.

Sr **Altamir** - alega que a ociosidade faz parte da rotina dos caminhões de carga, pois nunca se sabe quando o cliente irá solicitar uma coleta. Muitas vezes, há ocorrência de Nota Fiscal de última hora que implica transporte. Outras vezes o caminhão sai com a mercadoria a ser entregue e, ao chegar, o cliente se nega a receber. Desta forma, percebe-se a grande complexidade. Ressalva que se ao menos o caminhão TOCO for liberado já é mais uma possibilidade.

Sr **Fábio Brigidio** - a saída para o escoamento é Diadema. A partir do momento em que a Prefeitura de São Paulo não aceita discutir esse assunto, está penalizando Diadema, já que todo tráfego é desviado para esse município, absorvendo 100% do tráfego da região da zona sul.

Sr **Pedretti** fala da importância da Secretaria da Fazenda em entregar a pesquisa. Ressalta que, com o tempo, o cenário mudará e, nesse sentido, é de extrema importância o papel da Câmara Temática e do Conselho. Afirma ser importante classificar as propostas apresentadas e, em especial, avançar a respeito das de curto prazo. Talvez, adiantar estudo

a respeito do tamanho dos VUCs. Questiona ao Sr **Luis Gregório** sobre a viabilidade de se conversar a respeito de alternativas de horário. Sr Gregório entende ser possível.

Sr **Pedretti** - solicita que seja preparada uma proposta para a próxima reunião.

Sr **Altamir** - propõe-se a fazê-la e colocar no site. Também, irá citar o que se está mapeando, as justificativas dos impactos causados na Região Metropolitana, a liberação das empresas que estão localizadas no município sensível a essas situações, mostrando as alternativas de curto, médio e longo prazo, propostas das vias, dos VUCs e horário. Além disso, preparar um documento com todas as propostas, sem ignorar absolutamente nada, inclusive Ata. E, também, um resumo para que seja distribuído a todos os Conselheiros. Apresentar alternativa no sentido de conseguir liberação mínima de "Rota de Fuga.

Sr **Pedretti** - pede para acrescentar que o pessoal de logística está fazendo mapeamento. Sugere, finalmente, que se inclua o material em *power point*, no qual se resuma tudo, passando o conhecimento do problema, o que está sendo mapeado na RMSP, vias de restrição, rotas de fuga, municípios que têm legislação, pontos que estão em compasso de espera, como a região do grande ABC, justificativa dos impactos que têm sido causados na RMSP, propostas de viário e, a partir daí, mostrar as alternativas discutidas.

Ao final, informa que não estará na empresa no dia 05/06, mas que a próxima reunião está confirmada para o dia 23/05. Diz ainda que a próxima reunião do Conselho de Desenvolvimento da RMSP está marcada para o dia 12/06 e, daí, a importância de se fechar o documento no dia 23.

Nada mais havendo, encerrou-se a reunião e a ata foi assinada por todos.