

## ATA DA REUNIÃO DE 20 DE ABRIL DE 2012

### Câmara Temática: Logística e Transporte de Cargas

Na data supra, reuniram-se representantes dos municípios das 5 (cinco) sub-regiões da Região Metropolitana de São Paulo (prefeitos, secretários municipais, especialistas, assessores, chefes de gabinete), da Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A – Emplasa, de Sindicatos ligados a transporte de carga, Secretaria Estadual de Desenvolvimento Metropolitano, Secretaria Estadual de Logística e Transportes, conforme lista de presença anexa, para discussão dos impactos causados pelas restrições de circulação de transportes de cargas, em face das legislações municipais na referida região. O tema foi levantado na Reunião do Conselho de Desenvolvimento da RMSP, ocasião em que se deliberou pela criação de Câmara Temática pertinente, de modo que, no dia 05 de junho de 2012, data da próxima reunião do Conselho, que será realizada em São Bernardo do Campo, seja apresentada proposta no sentido de padronizar diretrizes relativas às restrições. Desta forma, evitam-se medidas isoladas e se passa a buscar solução de caráter regional, tendo em vista a conexão existente entre tais municípios.

O representante do Consórcio Intermunicipal do Grande ABC e Prefeito de Diadema, Mário Reali, salientou que já existe, no Estado, um importante instrumento de articulação de transporte e chegada de carga na RMSP, qual seja, o Rodoanel Mário Covas. Os veículos utilitários de carga (VUC), por exemplo, assim como outros tipos, poderiam circular na RMSP. Mencionou ainda que distritos industriais, embora pertençam à mancha urbana da RMSP, não estão próximos do Rodoanel. As restrições de tráfego aos transportes de carga provocam impactos nos municípios e, diante disso, um grande desafio, na região do ABC, é separar veículos de passagem e veículos de abastecimento. No caso dos de passagem, os veículos que utilizam o Grande ABC deslocam-se para o Porto de Santos, enquanto que o fluxo de abastecimento implica fortes impactos na economia local. Percebe-se então a necessidade de tratamentos diferentes para tais casos.

O senhor Saulo de Castro Abreu Filho, Secretário de Logística e Transportes, lamentou a ausência de representante do município de São Paulo e ressaltou que a maior parte das restrições relacionadas a transporte de cargas encontra-se nesse município. Disse ainda que é necessário estudar os viários locais (ciclovias, hidrovias, perimetral, etc) e que a STL não tem permissão para cuidar de tudo. Citou que a Fundação Getúlio Vargas – FGV tem, no Departamento de Logística, um professor de 1ª linha, senhor Manuel, que pode fazer um diagnóstico, cidade a cidade, pesquisa Origem-Destino – OD. Mencionou também o fato de que não há metrópole no mundo que tenha caminhão dentro da cidade; falou que a Câmara precisa ter claro que deve ser repensada a questão de caminhões não mais passarem por grandes cidades. Para ele, de restrição em restrição, caminhões não saem mais das garagens. Levantou alguns cenários: com hidroanel e sem hidroanel; com ferrovia e sem ferrovia; com crescimento e sem crescimento. Frisou a necessidade de se juntarem forças e dividir.

O Prefeito Chico Brito parabenizou o Governo do Estado de São Paulo pela iniciativa, na instância da RMSP. Disse ainda que este pode ser um dos primeiros produtos, sem o que os municípios não param de impor restrições. Falou da necessidade de ser estabelecido um cardápio mínimo, contendo um documento aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento da RMSP, de forma que os municípios adiram ao acordo. Mencionou que a ação deve ser metropolitana. Sugeriu que o transporte de cargas seja executado à noite e, no dia a dia, circulariam, no máximo, os veículos utilitários de carga (Vuc). Para tanto, deveria haver pátios de carga, por exemplo, próximos do rodoanel. Isso, todavia, levará tempo, daí a necessidade de se operar uma transição, enquanto não exista um instrumento apropriado. É o que se deve fazer agora para ser apresentado na próxima reunião do Conselho de Desenvolvimento da RMSP.

O senhor Manoel Sousa Lima, vice-presidente do SETCESP, aponta a necessidade de que se distingam os veículos de passagem dos veículos de abastecimento. É preciso estabelecer horários para um e outro e analisar em que isto resultará. Segundo o senhor Manoel Sousa, a restrição de tráfego na Marginal Pinheiros foi um erro e deve-se fazer padronização das restrições. Lembrou que shopping centers e redes de supermercado, por exemplo, têm estrutura para receberem a carga durante a noite, mas as pequenas lojas/pequeno comércio não têm essa estrutura. Neste caso, a carga poderia ser transportada por VUC.

O senhor Waldyr Ribeiro Filho, Secretário dos Transportes de Osasco, entende ser necessária a existência de regras básicas e que cada município se adapte à realidade. Lembrou que Osasco ainda tem um pedágio do qual muitos tentam fugir (os autônomos que não possuem o valor de pedágio na composição de seus preços). Afirmou que é necessário padronizar horários. Assim, a restrição seria, na região central, das 5h00 às 21h00 e, nas vias estruturais e corredores, das 7h00 às 9h00 e das 17h00 às 19h00.

O senhor Atilio Pereira, Secretário dos Transportes do Município de Guarulhos, ressaltou que, antes das 10h00, existe uma fila de caminhões na chegada a São Paulo. No caso da Dutra, a alternativa, durante o dia, Cumbica-Santos Dumont, que já era saturada, está pior. Mesmo que tardiamente, entretanto, é possível corrigir. Os municípios estão aguardando uma decisão. Entende que deva ser feito um Plano Metropolitano de Cargas e não um Plano de Restrições. Quando houver o Rodoanel e legislação metropolitana para transporte de cargas, os municípios terão que entender o impacto.

O senhor Márcio Cecchettini, Prefeito de Franco da Rocha, alertou que o problema é complexo. Sugeriu restrição de veículos de abastecimento para os horários de pico e, para os veículos de passagem, apenas de madrugada. Disse que em Guarulhos poderia ser construído um anel, a partir do aeroporto, para fazer ligação, futuramente, com o rodoanel e, ainda, a construção da Jacu Pêssego com corredor de cargas.

Para a reunião do Conselho de Desenvolvimento da RMSP do dia 05 de junho de 2012, ficou decidido:

1. A Câmara Técnica vai se reunir uma vez por semana, na sede da Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano, para discussão, levantamento de dados e materiais, de maneira que seja apresentado cenário (ou cenários) apropriado ao consenso entre os municípios da RMSP;
2. Definir transição até que se encontre uma solução de médio e longo prazos, identificando-se as restrições. Na reunião da próxima semana, dia 25 de abril de 2012, às 14h00, vão comparecer os técnicos e representantes da EMPLASA para unificar as regras de transição. Será feito levantamento do básico acerca do tema, com a concordância de todos, a ser apresentado em 05 de junho/2012, de maneira que se determinem as regras de transição para padronização das restrições;
3. Estabelecer um plano estratégico, sob a coordenação da Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano e da Secretaria de Transportes e Logística, que será apresentado ao Conselho de Desenvolvimento da RMSP;
4. O senhor Saulo, da Secretaria de Logística e Transportes disse que vai pedir ao senhor Marcelo Branco para trazer o estudo que levou às restrições, a fim de discutir o emergencial e os termos que vem sendo alinhavado;
5. Os trabalhos terão a seguinte metodologia: levantamento da legislação restritiva, estudos técnicos, verificação das vias de fuga, identificação de eventuais estudos precursores, considerando que cada município tem estudo viário diferente aprovado.

Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião, com aprovação da presente.