

ATA DA QUARTA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS, REALIZADA EM 9 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 transportes de cargas, em face das legislações municipais. A reunião foi aberta pelo Vice Presidente da Emplasa, **Sr. Luiz Pedretti**, que, após saudar a todos e dar as boas vindas aos novos representantes, iniciou fazendo uma retrospectiva da reunião anterior e informou que foi enviado um e-mail para os senhores André e Xavier, ambos da Secretaria dos Transportes, reforçando a necessidade do envio da documentação sobre as Plataformas Logísticas, o mais rápido possível.

Sandra Teixeira Malvese (Consórcio Intermunicipal do grande ABC) – falou das pesquisas que embasaram as propostas do ABC e do Plano Diretor; disse que enviou a proposta do ABC e que **Bernabé Gastão (SINDICAN SP, SINDITANQUE e ABICAM)**, ficou de enviar a proposta, mas que até o momento não fora encaminhada.

Em seguida, a palavra voltou para o **Pedretti**, e este disse que agora é a hora de agregar e se fazer uma composição para melhor aproveitamento de todas as informações e propostas. Reforçou que esperava a vinda do senhor Xavier, para apresentar a documentação referente à O/D. Em seguida pediu para **Ana Karina Nouer (Secretaria dos Transportes de Diadema)** checar se Osasco e Franco da Rocha possuem ou não rota alternativa.

Fábio Roberto A. Brigidio (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do ABC) falou que, infelizmente, não dá pra se discutir logística sem que se coloquem na mesma mesa empresário, fornecedor, montadoras, etc. Todos, dividindo o mesmo espaço, uma vez que para se resolver um problema é necessário que o conjunto chegue a um consenso, já que existe uma cadeia e a atitude de um afeta diretamente o outro.

Gilson Pichioli (Centro das Indústrias do Estado de São Paulo) coloca o detalhe da restrição das 3 (três) horas, sugerindo que a restrição não ultrapasse as 3 (três) horas. Lembrou ainda que, com a restrição de cargas na capital, muitos caminhões param na entrada da cidade, esperando o horário de circulação. O ideal é que os caminhões se dirigissem às suas garagens.

Oscar Buturi (Secretaria de Transportes e Mobilidade Urbana) fez uma observação, dizendo ter a impressão de que a câmara deverá ter trabalho permanente.

Em seguida, tomou a palavra **Altamir Cabral (SETCESP)**, que fez um resumo das 5 (cinco) propostas apresentadas na reunião anterior, lembrando, mais uma vez que, o SETCESP é, por princípio, contrário a qualquer tipo de restrição ao tráfego de veículos de carga, até porque tais restrições foram impostas sem discussão da sociedade. Considera que a restrição impacta na restrição da economia e o desenvolvimento locais e que é muito importante que se tenha em mente o que se pretende obter, pois os impactos virão no curto, médio e longo prazos. Segundo ele, melhor seria se as restrições não existissem, mas se estão aí e que sejam racionais e equilibradas.

A **proposta de número um** é a inclusão da carga nos planejamentos de transportes Urbanos e Metropolitanos.

A **proposta número dois** é a adoção de políticas de uso de solo no entorno do rodoanel, ferroanel e contornos rodoviários, para fins logísticos. Lembrou que o SETCESP defende a aceleração das obras do Rodoanel, bem como o projeto e o financiamento de outros contornos rodoviários que possam retirar veículos de passagem das vias urbanas.

Falou na necessidade de se oficializar a rota alternativa no território do próprio Município.

A **proposta número três seria a padronização dos conceitos e elementos que compõem as restrições a caminhões**, sugerindo assim, a padronização dos elementos das restrições em toda a RMSP, a fim de ganharmos condições de melhor conviver com elas. Poderia ainda tentar solucionar com veículos leves, veículo urbano de cargas com 7,20 m de comprimento e 2,30m de largura, para operar livremente em todas as cidades, 24 horas por dia, sem nenhum tipo de restrição. Defende também uma segunda rota alternativa viável no Município.

O SETCESP defende também a uniformização dos tipos de veículos autorizados a circular nos horários restritos, ficando a sugestão de que sejam adotadas as excepcionalidades da legislação paulistana em toda a RMSP.

Lembrou também ser importante considerar que alguns segmentos de transportes merecem um estudo específico, como por exemplo, o transporte de produtos perecíveis, o alfandegário, os de guindastes, mudanças e outros.

Padronização e incentivo ao Veículo Urbano de carga Metropolitano, o VUC – veículos urbano de carga é um caminhão leve, regulamentado pela Prefeitura de São Paulo, com comprimento máximo de 6,30m, largura máxima de 2,20m e equipado com motorização padrão Euro 3, no mínimo. Considera um veículo ideal para a maioria das operações em áreas centrais das grandes cidades.

Entende que um VUC um pouco maior e livre de restrições fará com que os usuários o adotem, substituindo os utilitários e até mesmo caminhões maiores.

Lembrou mais uma vez que a Prefeitura de Osasco adotou exatamente as mesmas medidas para o seu veículo urbano, com muito sucesso.

Falou também que a SETCESP defende que seja padronizado para livre circulação nos corredores de ligação intermunicipais um veículo médio conhecido como “TOCO”, com 2 (dois) eixos, largura de até 2,60m e 10m de comprimento, trata-se de um veículo útil para o transporte de cargas mais concentradas, essencial a muitas atividades.

A 4ª (quarta) proposta – alternativas à restrição nas marginais Tietê e Pinheiros: como essas marginais ficaram sem alternativas adequadas, as empresas que são obrigadas a transportar cargas, dentro dos horários de pico, estão adotando rotas de fuga e até mesmo estacionamentos em locais indevidos, ou ainda deslocamento das empresas. Portanto, o SETCESP propôs as alternativas:

1. Redução dos períodos de restrição nas marginais
2. Liberação de um veículo médio nas marginais
3. Criação de um corredor, entre as rodovias Anhanguera e Dutra para caminhões autorizados.

Falou também da entrega noturna nos grandes polos geradores de abastecimento, dizendo que o SETCESP defende que sejam estimuladas

as operações de carga e descarga exclusivamente noturna para todos os estabelecimentos comerciais de grande porte, como os Hipermercados, Atacadistas, Home Centers, Shopping Centers, Centros de Distribuição, Revendedoras de Veículos.

Luiz Gregório (Prefeitura Municipal de São Paulo), fala que levou à FIESP a sugestão para padronização do VUC e salientou que o DSV tem uma estrutura muito deficitária tornando morosa qualquer solução.

Tomou a palavra **Ana Karina (Secretaria dos Transportes de Diadema)** que se colocou para tirar uma dúvida, dizendo que, no seu entendimento, quando houve a determinação da Prefeitura de São Paulo para restringir a circulação dos veículos de carga na Grande São Paulo não se pensou numa rota alternativa e que, portanto, não concordava que, agora, os Municípios afetados tivessem que propor soluções de escoamento ou Rotas Alternativas, uma vez que não tinham sido consultados.

Nesse momento, **Luiz Pedretti** retomou a palavra, informando que a intenção é de que os municípios afetados coloquem a forma como isso se deu, angariando sugestões e propostas alternativas e que o grupo não tomará decisões, visto tratar-se de grupo técnico de assessoramento ao Conselho de Desenvolvimento. As propostas serão apresentadas em 5 de junho. Falou, ainda, que será muito importante a leitura de todas as propostas e apontar os pontos de convergência. Mencionou o impacto que está sendo causado em função da restrição em São Paulo, Municípios em obras, etc. Insistiu que é de suma importância a apresentação do senhor Xavier e da leitura por todos.

Em seguida, houve a manifestação do senhor **André Nozawa Brito (Secretaria Estadual de Transportes – DERSA)**. Ele disse que seria importante pressionar o senhor Xavier na Secretaria da Fazenda, para que se consigam os dados de Origem/Destino, legislação, documentos e rotas alternativas.

Ao final **Fábio Brigídio (SETRANS)** falou de sua experiência na SETRANS, a respeito do cartão caminhão, implantado e operando com muita eficiência e já atrelado ao sistema de multas e da localização das empresas de transporte de cargas.

Luis Pedretti finalizou agradecendo a presença de todos e reiterando que na próxima reunião serão discutidas as propostas.

Nada mais havendo a tratar, encerrou-se a reunião e foi lavrada a presente ata que, em conformidade, vai assinada por todos.