

## **ATA DA TERCEIRA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS, REALIZADA EM 3 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 Secretário de Desenvolvimento Metropolitano, Sr. Edson Aparecido que, após saudar todos os presentes, iniciou sua fala propondo que se tente fazer uma reunião, antes da reunião do CDRMSF em 5 de junho, com os prefeitos que fazem parte da Comissão (11 prefeitos), para configurar a proposta e que essa comissão tenha uma posição única. Pretende encaminhar essa posição para que o Governador a aprecie. Luiz Pedretti informa que estão sendo mapeadas todas as restrições impostas por regulamento, e depois vão ser mapeadas as rotas.

O Sr. Manoel Souza Lima (Setecesp) disse que estão encaminhando sugestões restritas à cidade de SP. Sugere que, depois, deverão ser estudadas sugestões para os 39 municípios da RMSF.

**Bernabé Gastão (Fetrabens)** – Falou um pouco dos impactos causados pela restrição. Problemas das Companhias de Petróleo e sobras de mercadoria.

**Secretário Edson Aparecido** – Afirmou que esses números seriam importantes para embasarem os impactos que estão causando.

**Luiz Pedretti** – O importante disso é o fato de ser o primeiro grande trabalho do conselho, um aprendizado para todos.

A palavra foi passada para o **Sr. Gilson – CIESP** – Embora seja a primeira vez, temos procurado participar em cada cidade com restrições. Além do ABC, Campinas também. Disse que a primeira maior preocupação, ao se promover a restrição numa RM ou aglomeração urbana, é que as empresas que têm planos de investimentos começam a segurar esses investimentos. Em segundo lugar, as empresas que têm projetos pra se deslocar para outras regiões, aceleram esse processo e, em terceiro lugar, se isso acontecer acarretará desemprego. Falou ainda que vai haver reuniões com as montadoras e que levará a elas algum resultado da presente reunião.

**Luiz Pedretti** – Deu boas vindas aos novos representantes. Fez uma retrospectiva das últimas reuniões.

Lembrou que, na última reunião em Osasco, por intermédio do Sindicato de Cargas, foi solicitado que o Conselho criasse uma Câmara para tratar da questão das restrições impostas à circulação de caminhões de carga na Grande São Paulo. Essa câmara foi instalada, com os representantes das prefeituras envolvidas. Estão sendo feitas reuniões nesse sentido e sabe-se que essas restrições provocam impacto de maneira geral. Ressaltou que o grupo não tomará decisões, pois trata-se de grupo técnico de assessoramento

ao Conselho de Desenvolvimento. As propostas serão apresentadas em 5 de junho. Em seguida, passou o material para os membros novos. Informou a respeito das conclusões obtidas na última reunião: 1. Terminar o Mapeamento das legislações municipais; 2. Questão das Rotas alternativas - transportadores e municípios é que podem informar. 3. Obras viárias (investimentos do estado e municípios). A plotagem será feita pelo Xavier. Será elaborado um grande mapa. Paralelamente é preciso informação a respeito da deseconomia acarretada, em função de roubo de cargas, bem como levantar as autuações realizadas e as empresas com planos de saída da RM. É necessário trazer todas as informações disponíveis para criar esse universo e, dentro desta realidade, iniciar um processo de planejamento. Qualquer atitude isolada nesse momento, como liberar marginal etc, pode gerar outro impacto e, uma vez que o assunto vem sendo tratado no âmbito político, com os governos municipais, governo do estado e apoio de toda a sociedade civil, é importante que seja levado de uma forma coletiva, de maneira que o conselho delibere a respeito.

**O Secretário de Desenvolvimento, Edson Aparecido**, disse que está vendo recursos para o Plano de Cargas da Região Metropolitana de São Paulo. Segundo ele, é preciso aprofundar os estudos, ver alternativas legais que possam ter com relação às restrições para tentar solucionar, ao menos momentaneamente, esse problema. Numa outra fase, estudam-se obras viárias de planejamento. Propôs que se levasse um leque de propostas consistentes ao Conselho de Desenvolvimento, para que este delibere a respeito. Nestas propostas, devem ser exemplificados os fatos, os números, comparações entre VUCs e outros modelos citados.

**Maria Cecilia Nahas** apresentou trabalho, levantando alguns pontos do debate e sugestões, as rotas de fuga encaminhadas. O trabalho será disponibilizado no site da RMSP.

**Gilson (Ciesp)** – Falou de um Seminário de Logística em Jundiaí, onde constatou a preocupação que a Artesp e as concessionárias têm com o crescimento do volume de transportes municipal e intermunicipal. Desejam que a ferrovia ocupe bem mais espaço para alívio do fluxo de transporte rodoviário. Lembrou que não se pode mais abrir rodovias, sem interferir no meio ambiente. Com a restrição de cargas na capital, muitos caminhões param na entrada de SP, esperando o horário. Isso tende a crescer, e se pretende planejar os investimentos nas rodovias para os próximos anos, tentando entender para onde vai a ferrovia. Ressaltou que o CIESP poderia ajudar a fazer um levantamento nas principais empresas que estão na região metropolitana. E, para tanto, sugeriu que se envie documento, no qual são solicitados origem e destino na região metropolitana. Assim, tentar-se-ia segregar as cargas de passagem.

**Luiz Pedretti** – Lembrou que, em reunião do Conselho de Desenvolvimento, em Jundiaí, foi mencionado que o rodízio de São Paulo está afeta aquele município.

**Gustavo Ley (Fazenda)** – Afirmou que algumas empresas possuem o CTE – Conhecimento de Transporte Eletrônico (278). Este mecanismo permite a

extração de dados, levantamento das principais transportadoras, emitem os conhecimentos eletrônicos e, a partir de setembro, será de maior obrigatoriedade. O mapeamento através da Nota Eletrônica nem sempre será o mais eficiente, porque a carga, às vezes, está aglomerada dentro de um caminhão, em várias notas fiscais. Afirmou que se pode ter uma idéia de fluxo, mas, mas que não há uma resposta 100% fidedigna. Propôs, então, colaborar com o levantamento dos estabelecimentos de transportadoras do estado.

**Altamir (SETCESP)** – Deu a ideia de acessar o banco de dados da Fazenda, onde se associaria o CEP de origem e o CEP de destino da mercadoria – portanto OD. Disse que não teria o detalhamento da rota e que, talvez, nem as transportadoras fossem capazes de dar o detalhamento dessas informações. Mas, se esse dado, for relevante acredita que o dado da Fazenda possa ser útil.

**Gustavo Ley** – Disse que o transporte eletrônico ainda não atinge todas as empresas e, mesmo com essas 278 empresas (as maiores), é possível subsidiar outras informações para o planejamento. Quanto à carga que passa por São Paulo, provavelmente essa não há informações a respeito, pois esta pode vir de outro estado. Quanto à interestadual, que sai de São Paulo, ou que chega a São Paulo, esta é possível de ser obtida.

**Pedretti** – menciona que o trabalho do sr Luiz Gregório, relativo à pesquisa OD, poderá agregar.

**André (Artesp)** – Falou que foi feita uma pesquisa OD, em 2005, que abrangeu a carga intermunicipal. Citou ainda o trabalho do Metrô, que tem pesquisa OD para cada entrada rodoviária. Esse fluxo de passagem está bem mapeado. Citou também que está em atualização o PDDT.

**Pedretti** entende ser importante disponibilizar todas as informações captadas. Lembrou que falta a justificativa referentes às restrições em São Paulo. Acrescentou dizendo que deve existir justificativa técnica que levou a prefeitura a fazer essas restrições.

Seria interessante na próxima reunião um esboço do mapa.

**SETCESP** – Trouxe as seguintes propostas: primeiramente, afirmou que nunca foi prioridade das prefeituras a análise das cargas nas políticas de transporte urbano, pois elas sempre se preocuparam com veículo de passageiros e com o transporte público. O transporte de carga, assim, foi ficando para outro plano. O Sindicato vem colocando aos candidatos a prefeitos a necessidade de se ter uma Secretaria de Logística, ou Diretoria especializada em logística de cargas. Entretanto, nunca houve adesão a essa ideia. A carga foi tratada somente com restrição, sem justificativa técnica, aparentemente por ambição política. Pediu que a questão do transporte de carga fosse incluída nos planejamentos urbanos das prefeituras. Com relação às políticas de uso do solo em torno do Rodoanel, do Ferroanel e contornos rodoviários, salientou que são cedidos terrenos para habitação, grandes incorporadores e grandes especuladores imobiliários. Os terminais logísticos multimodais, que poderiam ser a solução

para se retirarem dos centros urbanos as empresas de transporte, não se concretiza. Seria importante, no âmbito desta câmara, a questão de se reservarem áreas para a ocupação multimodal.

**Pedretti** – Sugeriu a constituição de uma nova Câmara Temática para trabalhar junto com os municípios. Citou também o Monitoramento do Rodoanel e solicitou à sra Maria Cecília para ver se, no Estado, existe alguma proposta nesse sentido.

**Celso** – Mencionou que tem participado de alguns encontros, inclusive com a presença do Milton Xavier, e fez algumas explicações sobre o **PLANO DAS PLATAFORMAS LOGISTICAS**, que estava sendo bem avaliado pelo Governo do Estado. Citou o município Guarulhos, especificamente a Fazenda Albor, que seria usada para habitação, mas o plano foi abortado, embora trate-se de uma área bem localizada, próximo ao Rodoanel, e que seria um lugar ideal para a implantação de uma Plataforma Logística.

**Pedretti** – sobre o que falou o Sr Celso, disse que a proposta vem ao encontro do que se está tratando na presente Câmara Temática, já que é importante não começar do zero. Trata-se de um trabalho feito pelo DERSA há alguns anos. O respeito salientou que já existem trabalhos jurídicos. Falou da possibilidade de apresentação desse trabalho pelo Milton na próxima reunião, inclusive com a possibilidade de ser objeto de PPP, levando-se ao Conselho das PPPs. Citou ainda as Propostas de incentivos fiscais, citadas na lei que reorganiza a RMSA, e que trará na próxima reunião. Destacou ser possível elaborar uma lista de apresentação para o Conselho no dia da reunião, na qual se mostre a experiência de São Paulo X Osasco.

**Gilson** – Achou que a identificação das principais vias, em curto prazo, e a idéia da padronização da restrição para as 39 cidades é muito boa idéia. Disse ainda que existem pequenas, médias e grandes empresas, não só de transporte, como também existem muitos condomínios logísticos, com várias empresas de transporte dentro delas. Assim, ouvir essas empresas, as montadoras e esses segmentos logísticos é importante. Entende que a restrição veio para ficar, como já ocorre em outros países do mundo.

**Pedretti** questionou se a proposta de padronização de horários seria conveniente para todas as vias em todos os municípios.

**Gilson Osasco** – entende que deveria haver um pacote mínimo ao qual cada município deveria se adequar. Sugeriu que se levasse a proposta à discussão do Conselho, de maneira que cada município faça sua adequação.

**Manoel** – Citou a restrição de São Paulo, de onde os caminhões têm de sair até as 17 horas e não entram em Barueri das 17 às 20h. O caminhão tem de ficar perambulando até as 20 horas. Surgem então problemas com segurança e com o Ministério Público. Tem de ter uma padronização e os municípios precisam entender as dificuldades do abastecimento.

**Waldir (Osasco)** – Afirmou que é preciso uma padronização que valha para todos, com horário padrão e acordado entre todos.

Foi lembrada a regularização da profissão de motorista, para a qual se determina descanso de meia hora a cada 4 horas trabalhadas.

Propostas:

- 1. 3 alternativas para a restrição nas Marginais do Tietê e do Pinheiros:** A opção zero seria não ter restrição na do Tietê, até a conclusão do Rodoanel (trecho Norte). A Prefeitura não dá nenhum sinal de retroceder. **a)** Redução no período de restrição (6/9 – 17/20 horas); **b)** Liberação de um veículo médio para trafegar especificamente na Marginal do Tietê, com 10 metros de comprimento e 2,60 de largura, TOCO, CAPAZ DE LEVAR CARGA DE 2VUCs, e **c)** a criação de um corredor de caminhões entre a Rod. Anhanguera e Dutra.

**Manoel:** Não haveria intervenção, a própria Anhanguera já prevê a saída e entrada na via expressa.

**Altair** – Complementou que, para não se privilegiar o tráfego de passagem e sim o tráfego urbano, que presta serviço para a região metropolitana, esses veículos seriam previamente cadastrados na CET, mediante comprovação de endereço da empresa transportadora. Os de passagem poderiam se programar dentro dos horários restritos.

- 2. ENTREGA NOTURNA** – Existe um decreto municipal que normatiza essa questão, mas que virou letra morta porque possibilita uso de veículos urbanos de cargas, utilitários para abastecer grandes estabelecimentos comerciais, que pelo, seu potencial econômico, têm condições de se programar para o abastecimento a noite.

**SBC** - Sugeriu que se mostrassem as zonas centrais, os gargalos, a carga que passa pelo centro da cidade.

**Bernabé** – Colocou a questão de roubos e assaltos. Retroagindo no tempo, já havia esta preocupação. Em 1999, lembrou que foram apresentados ao então Governador Mário Covas, bolsões de estacionamento, no entrocamento Anchieta- Imigrantes, km 56 da Bandeirantes e km58 da Castelo e terminal de cargas na Fernão Dias.

**Pedretti** – Disse que, quanto aos bolsões, a Dra. Carla, presidente da Artesp conversaria com Xavier a respeito. Há projeto na área da Artesp, para criação de bolsões, estacionamentos.

**Manoel** citou o decreto 96044/88, que rege o transporte de cargas perigosas, pelo qual o governo se obriga a ter um bolsão para estacionamento de caminhões, mas que não conhece nenhum.

**Pedretti** – Disse ser possível verificar junto à Artesp se existe um projeto, ou estudo a esse respeito. Se não houver, a Câmara poderia apresentar proposta neste sentido por meio da Artesp e/ou da Dersa.

**Gilson** comentou que, em Cubatão, foi montado um **ECOPATEO - bolsão de estacionamento para caminhões**, com toda a assistência médica, alimentação etc. Dali, os transportes esperam a liberação para poderem seguir ao Porto. Mencionou também que há um projeto muito bom em Indaiatuba. Essa ideia de tirar a transportadora do centro e colocar no entorno funciona.

**Osasco** – Contou a respeito de uma experiência do município. Existe, em Osasco, uma região que, basicamente, abriga indústrias e empresas de logísticas. No final de ano, ocorreu um problema sério, pelo volume de carga, que é muito grande, e o viário é muito restrito, trazendo consequência na via Anhanguera. Conversaram, então, com a CCE, empresa detentora da concessão, no sentido de criar bolsões para que esses caminhões pudessem esperar. As empresas de logística têm de ser mais flexíveis. Eles estabelecem horários e não criam estrutura, pátio, pulmão. Contam com as ruas do município como se fossem pátios. Quando se cria uma regra em virtude da qual o caminhão tem um horário para entrar, é necessário que se crie um lugar para ele ficar. A prefeitura poderia conceder um terreno para que se fizesse esse bolsão, mas, com uma exigência: que se construísse a infraestrutura mínima. Até hoje, não há resposta. As coisas não são tão fáceis. *“Cada município, cada empresa, e cada setor tem que dar sua parcela de contribuição”*.

**O Consórcio do Grande ABC** fez uma observação quanto à padronização das excepcionalidades (ambulâncias, caminhões da Eletropaulo, Sabesp etc). O Setcesp fará a inclusão na proposta.

**Pedretti** – Concluiu a reunião, lembrando aos presentes que estão surgindo as propostas e é preciso classificá-las em curto, médio e longo prazos. Há um consenso em tudo o que foi dito, de uma maneira geral. Recebendo as propostas, será possível criar colunas e propostas, de acordo com importância e prioridade, de modo a serem levadas ao Conselho de Desenvolvimento, paralelamente à construção do mapa. Entende, ainda, que estão faltando dados técnicos. Por exemplo, o caso da troca dos VUCs, da incidência de assaltos, da deseconomia gerada, das empresas que não estão fazendo investimentos. Com esses dados, a análise dos números poderá levar a uma avaliação melhor dos impactos.

**O Consórcio do Grande ABC** sugeriu um levantamento feito pelo SETRANS.

Como compromisso para a próxima reunião, decidiram os presentes pela apresentação de estudos e materiais sobre: a) rotas de fuga, b) a deseconomia (assaltos), c. informações da Secretaria da Fazenda, d. breve apresentação do Sr Milton Xavier a respeito das Plataformas Logísticas.

Nada mais havendo a tratar, lavrou-se esta ata que, uma vez acordada em seus termos, é assinada por todos.