

ATA DA SEGUNDA REUNIÃO DA CÂMARA TEMÁTICA LOGÍSTICA E TRANSPORTE DE CARGAS, REALIZADA EM 25 DE ABRIL DE 2012.

Reuniram-se, na Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano, representantes dos municípios das 5 (cinco) sub-regiões 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.

Luiz Pedretti (Emplasa) fez uma pequena remissão à reunião anterior, dizendo tratar-se de um problema comum a todos os municípios e estado. A Câmara Temática tem o objetivo de realizar propostas e sugestões, para posterior encaminhamento ao Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo, em junho. Esclareceu que nada será decidido nessa Câmara, mas, neste âmbito, cabe a cada membro, como agentes públicos, técnicos, apresentar sugestões, debater o que se pode e levar ao Conselho de Desenvolvimento, para que esse venha a deliberar.

Comentou que, na reunião passada, a técnica Cecília Nahas iniciou os trabalhos de mapeamento da legislação municipal, que restringe a circulação de caminhões, para que se conheça **o problema de maneira coletiva e se entenda o que está acontecendo na região**. Preliminarmente, foi entregue aos participantes da reunião um caderno com o início desse mapeamento. Pedretti salientou a importância de os municípios enviarem essa legislação, a fim de se conhecer o quanto isso impacta no município. É importante que se mapeiem as **rotas alternativas**. Outro trabalho iniciado é o de serem localizadas **as empresas de carga** na região metropolitana de SP, assim como os terminais de carga. É necessário que se estabeleça uma metodologia de trabalho, ouvir o que é possível incorporar nesse trabalho, de maneira que se obtenha um quadro da realidade metropolitana, e, a partir desse quadro, atinjam-se soluções e alternativas. Calcula-se que em três semanas será possível ter uma visualização melhor do quadro.

Manoel Souza Lima (Setcesp) – Sugeriu que fosse encaminhado um pedido a todos os municípios para que se conheça a legislação pertinente dessas restrições. O sindicato fez um apanhado geral, porém, percebeu que faltam legislações, a exemplo de Barueri.

Sandra Malvese (Consórcio do Grande ABC) - Informou que existe uma restrição em parte de Diadema. No ABC, a regulamentação proposta não foi aplicada. Foi suspensa, antes do início das autuações.

Osasco já encaminhou a legislação.

Não existe restrição em **Franco da Rocha**, mas um impedimento natural: Rodoanel.

Mairiporã trouxe as restrições e um estudo de vias locais. Lá, existe trânsito forte em uma via central, que poderia ser desviado, entretanto, faltam investimentos. Sugere que a Secretaria de Transportes estipulasse essa obra, para que não existisse mais rodízio. Trouxeram um pré-projeto de rota alternativa.

Celso Masson (Guarulhos) – Disse que, em **Guarulhos**, não existem restrições. Está sendo feito um plano para carga. Pretende-se fazer um estudo que deverá ser compartilhado com a área de transportes e com atores da cidade. Será realizado um convênio, um diagnóstico para definição, a fim de que os problemas não migrem para outros lugares. O viário dos municípios não comporta o fluxo, pois as estradas viraram avenidas. Acredita-se que, com a notícia das verbas do PAC para a mobilidade, Guarulhos receberá uma quantia significativa.

Luiz Pedretti - Comentou que Guarulhos possui três fatores que merecem uma atenção especial: apresenta a segunda maior população do estado, a Via Dutra/Fernão Dias e o Aeroporto com seu terminal de cargas. Também propôs aos municípios que tiverem **projetos viários ou obras em execução** que informassem a respeito, para que se construa um mapa específico do coletivo. **Itapecerica** tem restrição e atinge diretamente Embu Guaçu. O único acesso a Embu-Guaçu é por Itapecerica. Embu das Artes não tem restrição. **Barueri** tem restrição.

Bernabe Rodrigues (Presidente Sinditanque) – Representa as empresas de transporte e parabenizou a iniciativa de diálogo. Afirmou que se essas reuniões tivessem ocorrido tempos atrás, quando procuraram o município de São Paulo, não haveria, hoje, esse problema seríssimo. Citou várias questões e problemas enfrentados com as restrições e afirmou que a Marginal não poderia ter restrições sem a conclusão do Rodoanel. Disse que há empresas que não podem entrar na marginal do Tietê e fazer as entregas, outras que ainda não se adequaram para o recebimento dessas encomendas no período noturno, problemas com empresas de ônibus, busca pelas rotas de fuga, onde se coloca em risco a sociedade, o aumento do índice de roubos e ainda o excesso de multas. Citou que os autônomos não estão conseguindo honrar seus compromissos. Exemplificou com a substituição do caminhão truck (máximo 12 metros), colocando em seu lugar 6 VUCS - 6 metros e trinta a mais e cinco motores poluindo mais. Qual é o custo para a sociedade? Citou o preço que a sociedade terá de pagar. **O que se pode fazer é que autônomos e empresas, em conjunto, apresentem uma sugestão para cadastrar essas frotas, de maneira que possam circular dentro do centro expandido, até que se termine o Rodoanel.** O sindicato fará suas sugestões e tentará buscar alternativas mais coerentes, pois não quer a indústria da multa.

Luiz Pedretti apresentou o Sr. Milton Xavier da Secretaria Estadual de Logística e Transportes, que é o maior especialista em logística do Estado, salientando a importância dessa parceria. Informou que esta era a primeira reunião técnica e que o objetivo dessa Câmara é encontrar um consenso comum, para, com o apoio do Estado, tentar minimizar as restrições. Já existe uma série de trabalhos já realizados pelas secretarias e sindicatos que não podem ser ignorados. O que se procura é levar para a próxima reunião do Conselho de Desenvolvimento propostas, alternativas, para que sejam analisadas e, depois, mediante uma resolução daquele colegiado, possam ser estabelecidos critérios mínimos no âmbito metropolitano, a fim de que uma restrição de um município não afete o outro. Salientou a importância de colocar no mapa as rotas alternativas.

Fernanda Casagrande (Prefeitura São Bernardo do Campo) - Como São Bernardo do Campo (SBC) está no meio da região, o fluxo de passagem de carga é grande (Anchieta/Imigrantes/Rodoanel) o foco principal é o Porto. As indústrias são pulverizadas em toda a cidade, daí a dificuldade de restringir os eixos. **Sugeriu como contribuição de encaminhamento, uma pesquisa realizada por SBC, do índice de acidentes de caminhão por eixo, em cada via, uso e ocupação do solo, indústrias em SBC.** Um problema sério em SBC é que as vias principais de acesso ao município vão para o paço municipal (vindas de Pereira Barreto – Santo André, Lucas Nogueira Garcez, Piraporinha - Diadema. Virou um grande nó. Teriam que restringir nesse eixo. O apoio do Consórcio foi muito importante para conseguir construir junto esse eixo. Em 19 de maio **será entregue um eixo principal de ligação** que vem de Sto. André, passa por São Bernardo e liga para Anchieta e Imigrantes, **Av. Lions**, Anel viário da cidade. Acredita-se que, com esse eixo, melhora a situação. Esse trabalho foi direcionado pelo Consórcio e será

repassado. Não são as sete cidades que estão envolvidas nesse assunto, Ribeirão Pires, Rio Grande da Serra e Mauá saíram. Só o ABCD faria parte dessa restrição. A restrição do ABC foi pensada em 3 eixos intermunicipais e não como uma zona. A Av. Lions seria uma rota alternativa. Não chegaram a um consenso com relação ao setor produtivo.

Renelis Pedroso – Em Mairiporã, as avenidas se tornaram um corredor viário, ligação de Rodovias (Fernão Dias/ Rodoanel). Mencionou que as restrições em São Paulo atingem muito Mairiporã. O rodízio existente disciplina, não restringe (das 7 as 11 e das 16 as 20). Na verdade, não gostaria de ter o rodízio. Mesmo com a restrição, estudam-se mudanças de horário. Com a construção do Rodoanel Norte esse problema seria amenizado. O rodízio de Mairiporã foi para a sobrevivência da cidade.

Altamir Cabral (Setcesp) – Disse que o setor de transporte é um setor auxiliar da economia e presta serviços às atividades comerciais e industriais. O comércio e a indústria baseiam-se nos seus próprios ritmos de negócio, que são gerados pelas demandas de seus clientes e compradores. **Não é com decretos de restrição que se fará a mudança de hábitos econômicos do país.** Se minha empresa está situada em um local com restrições, vai ficar menos competitiva economicamente em prazos e em preços. Essas restrições, a médio e longo prazos, será a evasão das empresas. Citou como exemplo uma empresa, situada em Guarulhos, que perdeu o eixo da marginal do Tiete no horário principal de atividades e não pode trafegar. Eliminou 50 postos de trabalho em Guarulhos e criou 50 postos em Osasco às margens da Anhanguera. Campinas já está adotando restrições. Há de se considerar politicamente o peso dessas decisões. Um efeito colateral são os caminhos alternativos que atingem outros municípios. Mairiporã e Franco da Rocha se tornaram o acesso das empresas de Guarulhos e do Alto Tietê pra ligar com o Rodoanel Oeste e Sul. A indústria e o comércio dificilmente mudarão os seus regimes de operação. Ninguém faz mais estoque. Para conseguir disciplinar um pouco essa questão, no caso das entregas, surgiu em São Paulo uma legislação de 2005, durante a gestão Serra, que limitava o recebimento de mercadorias em grandes estabelecimentos no período diurno, o que levaria à entrega à noite. Por pressão do segmento de comércio e indústria, foram liberados os VUCs (Veículo Urbano de Carga). Esses grandes polos geradores deveriam ser abastecidos à noite.

Pedretti – Falou da ineficácia da medida, pois, na verdade, aumentou - se o número de VUCs. O Denatran informou que aumentou em 40% o número de utilitários emplacados.

Altamir Cabral – Afirmou que o VUC é bom para pequenos comércios. A prefeitura errou, já que estabeleceu o VUC e depois criou restrições com relação a esse transporte. As empresas passaram então a adotar os utilitários, camionetes (leva até 1000/1500 kg). Com os utilitários, a carga passa a andar em todos os grandes corredores (Nove de Julho, 23 de Maio, Rebouças).

Pedretti disse que esses números são importantes, à medida que se possa mapear o que deu certo. O Sindicato pode ajudar no levantamento desses números e, então, pode-se propor correção de rota.

Segundo Altamir, essa troca dos VUCs pelos utilitários agrada o cliente em termos de prazo e atendimento, porém, não satisfaz o transportador do ponto de vista econômico.

Pedretti lembrou que, pela importância e pelos limites, o município de São Paulo pertence às 5 sub-regiões. E passou a palavra ao Sr. Gregório da CET.

Gregório – Disse que existem estudos que precisam de ajustes. A intenção é realmente sentar com todos os municípios para que haja um alinhamento. A cidade de SP foi a primeira a ser afetada com essa

restrição. Era inadmissível haver um caminhão de grande porte, circulando num viário que não era adequado, no mesmo horário em que as pessoas saem para trabalhar. Foi aí que começaram as primeiras restrições. É uma tendência mundial a ocorrência de circulação de cargas predominantemente à noite, exceto de veículos menores (daí, a adoção do VUC). Está na pauta do prefeito de São Paulo a liberação total dos VUCs. São Paulo não deseja o tráfego de passagem, 11 rodovias cruzam São Paulo e é necessário racionalizar esse espaço. Não é possível um caminhão de 15 toneladas cruzando o centro de São Paulo, já que pode usar outros viários, mesmo que o Rodoanel não esteja totalmente pronto. Gradativamente, trabalha-se para que a carga de passagem não utilize mais o sistema viário de SP e para que a distribuição urbana seja feita nos entrepicos ou em veículos menores. É preciso alinhar as novas políticas e discutir, para que todos tenham benefícios. O CET provocou tudo isso de uma maneira direta, desde 1986, quando houve a primeira restrição em SP. O importante é existir esse foro de discussão, a fim de equacionar soluções que sejam boas para todos. Citou a pesquisa OD (origem-destino), que ajudou a pautar as decisões e possibilitou a identificação desses caminhões, o que os traz a São Paulo, qual o destino dos mesmos. Viu-se que 40% dos caminhões tinham SP como destino e 60% constituíam tráfego de passagem.

Luiz Pedretti – Lembrou que esta é a primeira questão metropolitana de que se trata. Um problema que não conhece limites territoriais, embora, obviamente, exista legislação municipal. Mas, o caminhão não conhece esse limite e muito menos o consumidor, que está do outro lado do balcão. O objetivo deste grupo de trabalho, num curto espaço de tempo, é tentar encontrar algumas soluções para minimizar esse problema, por meio de uma solução conjunta. De outro lado (Xavier), existem as grandes obras, os terminais intermodais. É preciso apresentar sugestões ao Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de São Paulo.

Mário Fagá (Franco da Rocha) – Afirmou que, em qualquer lugar do mundo, todas as regiões metropolitanas enfrentam grandes problemas de transporte, tanto de passagem como local, e que são tratados na esfera federal. No Estado de São Paulo, nunca se coloca o problema de recursos federais. É preciso parar de achar que SP é autossuficiente, pois não há investimentos por parte do governo federal.

Waldir Ribeiro (Osasco) – Disse que se está implantando um programa de fluidez. A restrição tem se mostrado eficiente. É necessário usar a ferramenta certa, o veículo correto, com capacidade de transporte e velocidade um pouco maior e que não cause transtorno, que seja adequado à via. É preciso estabelecer horário de restrição dentro de uma coerência. Existem alguns pontos críticos na cidade, justamente onde se quer transpor obstáculos e onde há um grande gargalo: Rio Tietê, Ferrovia e Castelo Branco. Com a restrição, principalmente no horário da tarde, conseguiram dobrar a velocidade, sem impedir que os veículos de carga de pequeno porte pudessem trafegar. Osasco também tem indústrias no centro. Essa restrição em São Paulo impacta Osasco, criando um bolsão de estacionamento na Castelo Branco.

Luiz Pedretti – Questionou se no eixo da Castelo, entre Jandira, Carapicuíba e Itapevi, existem restrições. Os presentes disseram que não há restrições.

Milton Xavier (Secretaria Estadual de Logística e Transportes) – Informou que a Secretaria possui o sistema viário bem detalhado da Região Metropolitana de São Paulo. Com o levantamento de dados que está sendo feito pela Câmara Temática e com o tipo de restrições de cada município, haverá condições técnicas de serem testadas alternativas para minimizar os impactos regionalmente.

Luiz Pedretti questionou se o Governo do Estado tem alguma obra em andamento no âmbito da Região Metropolitana que venha a melhorar o sistema viário.

Milton Xavier citou o Rodoanel Leste em construção (2014); Norte, em processo de licitação avançado, e que deverá estar concluído no prazo de três anos. Disse achar interessante que os municípios apontem as obras consideradas importantes, para serem mapeadas e incluídas. Um primeiro tema para levantar: jogar em cima do sistema viário todas as rotas que estão sendo utilizadas para tráfegos de carga – **Restrições de cada município.** - e **Rotas alternativas** que estão sendo utilizadas. O Secretário defende que é **preciso montar um esquema operacional de como contatar, de forma eficiente, os municípios.** Seria possível, na visão dos municípios, lançar obras no sistema viário, consideradas importantes e verificar qual seria o desempenho delas a partir de sua implantação. Exemplo o caso da Av. Lions. Quanto ao **sistema viário “versus” rotas definidas**, o Secretário mencionou, como exemplo de deficiência na origem e destino dessas viagens, o que se verifica na pesquisa OD 2005, que tratou, no Estado inteiro, das cargas de dentro para fora e de fora para dentro. Não houve a abordagem de dentro para dentro. Seria interessante, num segundo momento, junto com o setor de transportes e junto com os municípios, conseguir caracterizar com detalhamento maior, mapear os grandes polos ou zonas de tráfego de origem e destino dessas cargas. Isso melhoraria a base de dados sobre a qual estariam sendo feitas as simulações. As empresas do Setcesp (Sindicato das Empresas de Transporte de Cargas) teriam uma grande contribuição a dar. Esse grupo pode gerar informações importantes e resultados mais rapidamente. Mencionou, ainda, que a Secretaria de Transportes está desenvolvendo o **Plano Diretor de Logística 2030**, o que será uma importante base de dados. Disse também que a CET já está fazendo um convênio com a Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP e com o Banco Mundial, para análise OD de carga para o município de São Paulo.

Algumas questões levantadas no final da reunião:

1. Pedir a liberação do VUC, questão importante em curto prazo, que aliviaria toda a RM.
2. No ABC, proibir o transporte de passagem.
3. As secretarias precisam se cercar, São Paulo precisa de investimentos e só o VUC não vai ser a solução.
4. Altamir Cabral (Setcesp) - A pior de todas as restrições foi a da Marginal Tietê. Propõe que se crie, dentro da Marginal Tietê, um corredor entre a Rodovia Anhanguera – Rodovia Presidente Dutra, sem acesso para nenhuma outra via do município, sem acesso para nenhuma outra pista da marginal. Seria um alívio grande aos represamentos que, hoje, ocorrem em Osasco e em outros municípios.
5. Na pesquisa OD, sugere-se transporte eletrônico e nota fiscal eletrônica. O estado tem banco de dados que permite rastrear a origem e o destino por embarcador (por CNPJ, CEP, etc). Através do cruzamento desses bancos, será possível chegar à origem e destino desses embarques e destinatários.
6. Manoel Sousa Lima - Acha importante que as sugestões estejam embasadas na realidade atual e que se tirem de circulação os carros irregulares.

7. Bernabe Rodrigues - (Sinditanque) – afirmou que restringir quem está trabalhando é fácil. Perguntou se existe restrição em algum município para automóvel com um passageiro? Não vê uma saída imediata para a liberação de caminhões na Marginal.
8. Luiz Pedretti – lembrou que tem uma reunião do Conselho de Desenvolvimento da RMSP marcada e, em face disso, sugere que se prepare apresentação (power point), mostrando o que está acontecendo, a fim de que se coloque no mapa. Solicita a todos que enviem as rotas alternativas. Essas propostas pontuais não podem ser afastadas, pois farão parte de um pacote. Pede ainda que, na reunião do conselho, a apresentação gere mais trabalho para esta câmara. Lembrou que falta um mês e pouco para essa construção.
9. Milton Xavier – entende necessário montar um esquema eficiente em busca dessas informações, saber quem fala com quem, por exemplo.
10. Pedretti – afirmou que esta Câmara Técnica Especial pode receber todas as informações e, depois, Emplasa/ Secretarias de Desenvolvimento e de Transportes consolidam o material. Daí a necessidade de serem enviadas as informações o quanto antes. Disse também que, respeitadas as competências de estado e municípios, é preciso haver troca de informações. Pensando no futuro, o resultado poderá ser apresentado em um Seminário, abordando todas as propostas, não só do governo como dos municípios. Trata-se de impacto na região metropolitana e é importante levar para a população esse sentido de integração, de construir uma cidadania metropolitana.

No final, todos se comprometeram enviar sugestões e demandas para o email do Conselho. Ficou definida a próxima reunião para o dia 3 de maio de 2012, quinta-feira, às 14h00, na sede da Secretaria de Desenvolvimento Metropolitano. E, nada mais havendo a tratar, lavrou-se a presente que, lida e achada conforme, vai assinada por todos.