

Caminhões x cidades: o que está em jogo?

Caminhões: fazer orbitar, sem exorbitar...

LAURINDO MARTINS JUNQUEIRA FILHO*

A cada meia volta no parafuso que a Prefeitura de São Paulo vem dando, desde há 20 anos, restringindo a circulação de caminhões na cidade, esse novo aperto vira manchete nacional. Surpreendentemente, até mesmo uma greve geral de sindicatos de carga do Brasil

inteiro veio a ser proposta para fazer com que o prefeito de São Paulo voltasse atrás de uma decisão municipal. Na verdade, essa decisão, aparentemente de âmbito local, tem repercussões sobre toda a logística nacional, indo muito além dos limites da cidade e do estado.

Todas as cidades de porte médio e gran-

de do Brasil estão observando uma crescente escassez de vários recursos e insumos que são fundamentais para a produção de riquezas pelo país: cada vez mais falta espaço nas ruas, falta tempo no dia e na noite, a energia nas tomadas é escassa, falta ambiente respirável, falta internet e faltam meios de transporte rápidos, confortáveis, seguros e

confiáveis para dar conta dos novos fluxos que estão surgindo.

Existe uma lei econômica que diz que quanto mais circulação tiver uma cidade, mais desenvolvida ela é. E vice-versa, quanto maior for o desenvolvimento, mais circulação é necessária para sustentá-lo. Mas o país não se preparou para essa coisa tão óbvia: hoje não há meios financeiros e econômicos locais que possam dar conta dessa escassez generalizada de recursos e insumos essenciais para continuar a promover a circulação urbana, em prazo compatível com as exigências e com as oportunidades que o mundo em crise ora nos oferece.

Em São Paulo, a circulação de passageiros urbanos mais do que duplicou nos últimos sete anos e, com certeza, isto produziu desenvolvimento não só nessa cidade como

no Brasil inteiro, dado o peso dessa cidade e de São Paulo na economia brasileira. A interpretação dos dados de demanda de passageiros, apresentados pela NTU, associação que representa as empresas de ônibus nacionalmente, mostra que das sete grandes capitais brasileiras, São Paulo foi a que mais teve crescimento de passageiros, arrastando a média nacional para cima, dado o alto peso que representa na média. Enquanto São Paulo aumentou em mais de 100% a procura por viagens, a média das sete cidades foi de 25% (incluindo São Paulo).

Esses vários tipos de escassez são todos causados pelo uso abusivo que o Brasil fez – e continua a fazer – dos meios rodoviários de transporte, do transporte individual e dos combustíveis fósseis. Ao se decidir deixar de lado as ferrovias e as hidrovias para privilegiar os carros e os caminhões e ao se decidir usar o petróleo e não a eletricidade, embora sejamos pródigos em hidrelétricas e em rios perenes e energeticamente aproveitáveis, o caminho seguido pelo país só poderia levar à insustentabilidade generalizada que ora preside nosso modelo de desenvolvimento, não só nas cidades, como em todo o território nacional. De fato, os investimentos em logística não ultrapassaram recentemente 0,8% do PIB, quando já foram 1,84% em 1975 e 0,23% nos anos 1990. Rússia, Índia e China investem de 7% a 10%, segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT). E a matriz de transporte de carga, que havia voltado a dar espaço para o crescimento das hidrovias e ferrovias, voltou a ver crescer a fatia dos caminhões.

Mas o tamanho da encrência em que o Brasil vem se metendo, desde os anos 1950, quando da instalação da indústria automobilística, é de tal ordem, que a racionalização da circulação urbana interna a São Paulo e a outras cidades, para buscar fugir do impasse da falta de espaço, de tempo, de ambiente e de energia barata, limpa e confiável, não pode vir a ser feita de modo apressado, em detrimento puro e simples da circulação de caminhões, seja os de travessia (o chamado “trânsito de passagem”), seja os que fazem a distribuição interna à cidade. Considerações econômicas e sociais mais amplas têm que ser feitas para melhor embasar as decisões, bem como as correspondentes reações corporativas a elas contrapostas.

Das mais de duas centenas de milhares de caminhões que passam diariamente pelo espaço viário urbano da cidade de São Paulo, 46% deles (100 000 caminhões!) circulam... vazios. Segundo estudos da FAU-USP (Carin Homonnay Petti, Valor 30-03-2012) se-

riam 440 000 as viagens por dia na Grande São Paulo. Esses caminhões contribuem de forma exacerbada para a congestão urbana, não só porque ocupam muito espaço para circular, estacionar, carregar e descarregar, mas também porque são mais lentos que os demais veículos (felizmente) e porque (infelizmente) causam, relativamente, muito mais acidentes, conforme a CET. Os caminhões, apesar de representarem não mais do que 5% da frota paulistana, são responsáveis por 10% das mortes em acidentes, ou seja, o dobro do que se poderia esperar. Além disso, 20% dos veículos removidos por panes nas ruas são caminhões, resultado do envelhecimento geral da frota, que tem idade média de quase 20 anos. Os caminhões, somados aos ônibus a diesel, respondem por 16,4% dos gases nocivos liberados nas ruas, ainda segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Cada acidente de trânsito ocasionado por um caminhão causa muitos quilômetros de congestão urbana e produz muito mais consequências do que a média dos demais veículos. O tempo de normalização, após um incidente ou um acidente com caminhão, é muito maior do que os tempos usualmente verificados com os demais veículos, exigindo vários guinchos, viaturas e pessoal especializado. Além do mais, eles induzem a novos acidentes e fazem propagar por toda a cidade uma lentidão que, ao cabo, prejudica toda a atividade circulatória e o metabolismo urbano e, por consequência, toda a economia, causando prejuízos de alta monta para todo o país e, também, para os próprios caminhões. De fato, a imagem dos caminhões tem estado sempre “mal na fita”...

Por mais que os fluxos de carga venham a ser fundamentais para a manutenção de São Paulo e do país, os planos urbanos acabam sempre por privilegiar o transporte de pessoas. Parece natural que assim venha a ser, pois, afinal, são as pessoas que votam e não os caminhões... Assim como é compreensível que o setor de carga queira reverter essa situação, já que sem caminhão, o Brasil para... e o próprio setor também para. Só na cidade de São Paulo seriam 52 000 os caminhoneiros autônomos e, em todo o Estado, seriam 211 000. Mas os caminhões e os caminhoneiros têm hoje uma má imagem junto à população, a qual vem piorando dia a dia e, após a greve atabalhoada feita por um dos sindicatos (mas com possíveis ligações com as empresas), prejudicou sobremaneira a imagem de todo o setor.

Os velhos e bons motoristas de caminhão



que, quase sempre muito solícitos, paravam nas estradas para ajudar a todos, que ligavam as setas para anunciar mudanças de faixa, que dirigiam com cuidado e ostentavam frases engraçadas e cheias de esperança nos para-choques, hoje estão cada vez mais raros, sendo substituídos por jovens que dirigem perigosamente as novas e cada vez mais potentes máquinas, sobrecarregadas e sempre apressadas, competindo com os carros e dirigindo muito mal e perigosamente. Não é por menos que assim seja: estima-se que faltem cerca de 40 000 motoristas nas frotas de ônibus e de caminhões do Brasil, já que ficou muito estressante e inseguro dirigir no trânsito por horas a fio, e os antigos motoristas estão se aposentando. O déficit de motoristas, que já está se tornando crônico, está trazendo para o mercado de trabalho, jovens que, apesar de serem afoitos em demasia para circular nas estradas e nas vias urbanas, são também, visivelmente, mais preparados sob o ponto de vista escolar... Os jovens motoristas são instados a prolongar demasiado as suas jornadas de trabalho e a aproveitar ao máximo cada viagem, fazendo os caminhões circularem frequentemente com excesso de peso e em grande velocidade, aceleração e desaceleração, o que provoca desgaste extraordinário no pavimento das vias e exige das suas máquinas esforços dinâmicos e estáticos para os quais elas não foram projetadas.

Quanto aos fluxos de travessia de caminhões, que fazem uso das vias urbanas para poder chegar aos seus destinos, apesar de não se destinarem diretamente à cidade, eles são parte essencial de todas as atividades econômicas que fazem hoje de São Paulo a

potência que é, não devendo ser ignorados como se fossem seres espúrios aos interesses paulistas e paulistanos. Dado o modelo rodoviário adotado pelo país nos últimos 60 anos, quase dois terços da carga nacional circula por caminhões e rodovias. Como 70% da logística nacional estaria concentrada no triângulo SP-RJ-MG, as cidades principais desses estados viraram verdadeiros depósitos de caminhões, parados, estacionados ou “em movimento”, oriundos de todo o Brasil. As restrições crescentes ao fluxo urbano de cargas por caminhão irão impactar, inevitavelmente, o funcionamento de todos os processos econômicos do país, mas impactará especialmente São Paulo. Por outro lado, ao não impor restrições, as cidades principais estarão se submetendo a condições cada vez mais inaceitáveis de circulação, com engarrafamentos monumentais, aumento da poluição e acidentes cada vez mais graves e frequentes. E isso também causará desconomias de alta ordem de grandeza, que afetarão o país inteiro, aumentando ainda mais o já elevado “Custo Brasil”.

A regulamentação da circulação de caminhões por São Paulo, portanto, é, sim, necessária e tem se mostrado benéfica para a circulação urbana em geral, inclusive para muitos dos próprios caminhoneiros e empresários de carga. O aumento das restrições de acesso, entretanto, tem que continuar a ser acompanhado pela construção de novas alternativas viárias, como o foram a construção parcial do Rodoanel Mario Covas (trechos Oeste, Sul e Leste – parcial), da nova Avenida Jacú-Pêssego (com 23 quilômetros), da nova Marginal do Tietê (mais de 50 quilômetros de vias),

da extensão da Radial Leste etc., totalizando mais de 180 quilômetros de novas vias internas à metrópole, construídas nos últimos dez anos. Com essas medidas, as travessias de São Paulo por caminhões, que duravam mais de três horas, quando feitas passando pelas avenidas marginais ao núcleo central, hoje podem ser feitas em tempos que são não mais do que um terço disso, com economias expressivas para as empresas transportadoras, para os motoristas de caminhão e para a economia em geral (segundo declarou a própria FETCESP, federação que representa as empresas de transporte de carga). Para São Paulo, houve significativa redução da poluição em 11 bairros próximos às vias restringidas, nas quais circulavam caminhões, onde moram milhões de cidadãos. E a velocidade do trânsito nas vias principais aumentou bastante. Embora esses ganhos sejam temporários, até que novos veículos venham a preencher os vazios causados pela retirada dos caminhões, esse fôlego permitiu à CET sair do sufoco em que São Paulo se encontrava (2009). Se essa medida não tivesse sido adotada, como estaria a cidade agora, com a sua frota de quase 7,5 milhões de veículos?

Mas a restrição aos caminhões – deve-se insistir – não pode ser feita de repente nem de forma absoluta e, muito menos ainda, discriminatória, sob a pena de, ao cabo, prejudicar, por outro viés, a própria economia da cidade e, por decorrência, a do estado e a de todo o país. Toda e qualquer ação tem que ser feita de forma concertada, negociada e adremente anunciada – aliás, como vem sendo feito pela prefeitura paulistana há tempos.

São Paulo é, por razões históricas e geográficas, uma cidade que articula caminhos nacionais, tanto em direção ao Centro Oeste e o interior do país como na conexão litorânea do Norte e Nordeste com o Sudeste e com o Sul. Essa função conectiva nacional tem importante papel geopolítico e geoeconômico para a cidade e para o estado e, de resto, para o país inteiro, já que também atrai fluxos internacionais, os quais representam riqueza para o Brasil inteiro. Não por menos São Paulo vem sendo incluída no estreito rol das 12 assim chamadas Cidades Mundiais, que reúne as urbes mais destacadas da economia global.

A mitigação dos problemas causados pelos caminhões não poderá ser feita simplesmente retirando-os da cena urbana. Assim, algumas das medidas que ora vêm sendo tomadas, como a continuidade da construção de anéis viários progressivamente

periféricos e de vias diamétricas a eles associados; o incentivo à instalação de plataformas logísticas, centros de distribuição e armazenagem na periferia do Centro Expandido, assim como de terminais de carga dedicados e internos a essa mesma região, todos eles próximos dos anéis e das diamétricas, bem como dos nós de articulação rododiferroviários e hidroviários; são medidas cada vez mais necessárias para São Paulo, as quais os governos – das três instâncias administrativas – teriam que aplicar com rapidez. Também os órgãos executivos de trânsito e de transporte das principais cidades brasileiras, assim como dos Estados e da União, não deveriam mais continuar a estar ausentes da administração dos fluxos de carga. E não basta continuar a tomar, com respeito à carga, apenas medidas restritivas. É preciso propor coisas novas.

Já o setor de carga – especialmente o de carga rodoviária – não pode mais continuar ausente da definição das políticas públicas referentes ao setor, nas três instâncias de governo. Os cursos de logística do Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte (Senat) e das universidades não podem mais se eximir de incluir a disciplina de logística urbana nos currículos. Identicamente, também os fluxos de informações e de pequenas entregas (“courrier”) por via terrestre (motos, pequenas viaturas etc.) e os fluxos de viaturas de serviços urbanos (vans, veículos urbanos de carga etc.), por ocuparem os mesmos já referidos – e cada vez mais raros – espaços, tempos e ambientes urbanos, e por consumirem as mesmas e cada vez mais escassas fontes de energia, também deveriam vir a fazer parte das políticas de circulação urbana, que continua a ser, quase sempre, toda ela voltada para cuidar dos fluxos de pessoas e, especialmente, de automóveis, sem a participação ativa do setor de carga, do setor de serviços e do setor de informações.

Quanto à política de circulação de carga urbana e à organização das empresas, falta aplicar à logística de movimentação de cargas e de bens, de informações e de serviços, os mesmos princípios de organização adotados para o transporte de passageiros desde os anos 1970: ao invés de só se praticar ligações ponto-a-ponto (que causam muitos caminhões vazios no trânsito), é preciso passar a integrar os fluxos em organismos tronco-alimentados, em que fluxos capilares suprem veias, artérias e troncos de transporte, e vice-versa. Por fim, deve-se também adotar a fundamental disposição em redes integradas, como no transporte de passageiros paulistano. Para tal dever-se-ia construir

terminais dos mais diversos tipos e tamanhos (públicos e privados), de acordo com os vários portes dos caminhões que os servem, situando-os em locais mais adequados do que os atuais, que, embora construídos na antiga periferia da cidade, hoje estão em lugares que se tornaram centrais.

As medidas circulatórias urbanas devem vir a contemplar todo o conjunto complexo de fluxos que hoje ocupa as cidades, sem privilegiar demasiadamente

a nenhum deles, embora considerando que os caminhões concorrem exacerbadamente com os fluxos de pessoas, fluxo esse que é e vai continuar a ser considerado como prioritário. Mas, para dar aos órgãos de planejamento urbana uma visão mais consonante com o papel diferenciado que tem São Paulo no contexto nacional e, cada vez mais, também no contexto mundial, não há como evitar, do dia para a noite, que os caminhões continuem a dominar o cenário das cargas brasileiras. A necessária mudança de paradigma, que deverá priorizar o transporte de cargas feito por hidrovias e ferrovias, tomará várias décadas para vir a ser totalmente instalada. Mas ela não poderá jamais ignorar o papel fundamental dos caminhões para acessar cada célula urbana que compõe o território, onde nem os trens nem os barcos conseguem chegar. O que de fato se assistiu em São Paulo, com o aumento progressivo das restrições, é que alguns milhares de caminhões que circulavam diariamente em busca do Porto de Santos deram lugar a trens (de açúcar, de soja). Esses caminhões, caso viessem a ser enfileirados nos longos períodos de safra, significariam cerca de 100 quilômetros, concentrados em duas ou três principais avenidas. A abertura do Trecho Sul do Rodoanel assistiu, em relação a 2009, nos primeiros sete meses de 2010, ao acréscimo de 14% do fluxo de caminhões nas rodovias Anchieta e Imigrantes, que dá acesso a Santos. Em sete meses, 3 641 152 caminhões (15 000/dia) desceram a serra em busca do

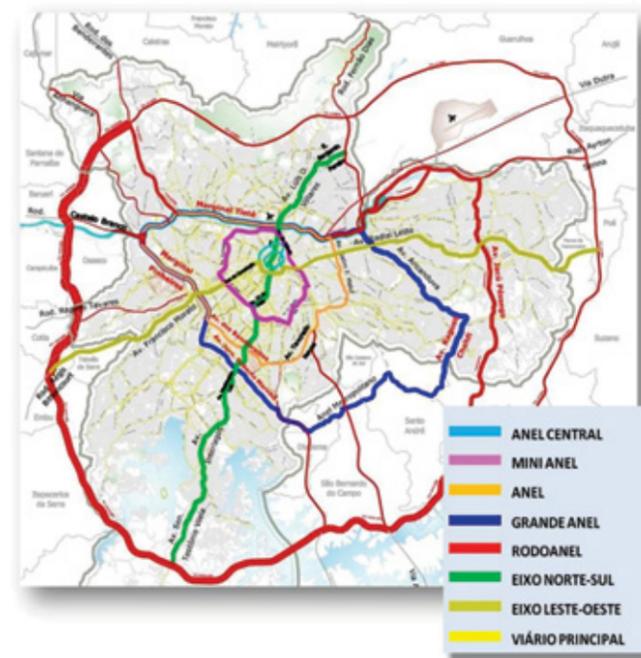


Figura 2 - Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo

litoral e do porto, totalizando, 441 000 caminhões a mais do que em 2009!

Uma no cravo, outra na ferradura, há que se ir tentando estabelecer metas progressivas para resolver a questão. Ao cabo, o setor de carga terá que se acostumar com a nova realidade que se impõe: muitas empresas de carga já se tornaram empresas de logística, e não meramente de caminhoneiros, como alguns ainda insistem em ser. Apesar de esta situação estar mudando rapidamente e de já haver muitos empresários e administradores conscientes da situação e das medidas necessárias, ao que parece, a “logística” que hoje se pratica ainda ignora a necessária ação técnica e política do setor na circulação em São Paulo e em outras cidades metropolitanas.

Recentemente, a crise mundial fez balançar as principais fábricas de automóveis do mundo, acompanhando centenas de bancos que fecharam as portas. O Brasil, ao invés de aproveitar o momento de crise para resolver os seus graves problemas de logística, responsáveis por grande parte do indesejável Custo Brasil, e valer-se do momento de crise global como uma belíssima oportunidade para crescer, resolveu – tudo ao contrário – incentivar as fábricas mundiais de automóveis, assim como resolveu fomentar o consumo de combustíveis fósseis, subsidiando-o por quase uma década, a título de adotar “medida anticíclica” para a crise, como se a produção de ônibus, de trens e de

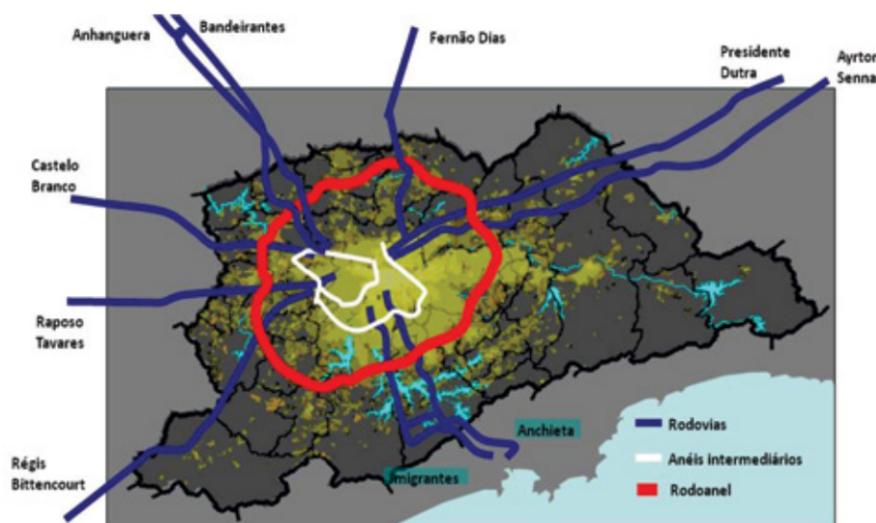


Figura 1 - Acessibilidade da Região Metropolitana de São Paulo – Plano Diretor de Transporte do Estado de São Paulo - PDDT

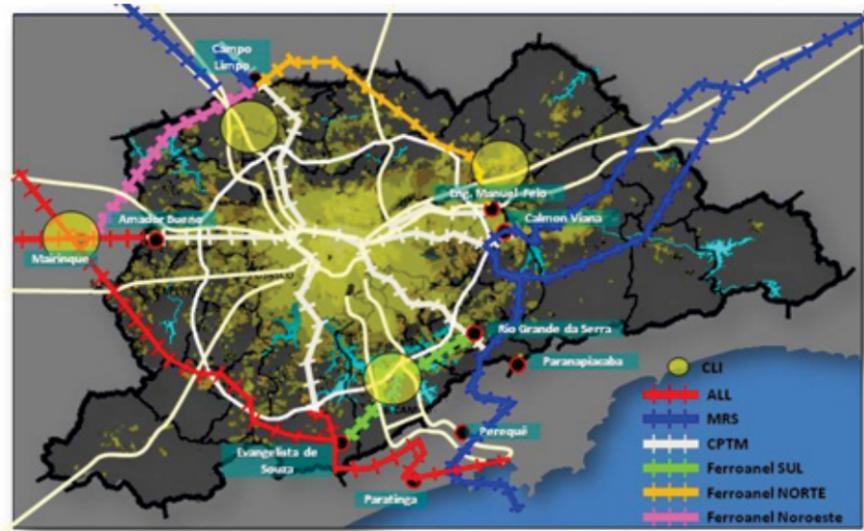


Figura 3 - Ferroanel em projeto – Plano Diretor de Transporte do Estado de São Paulo - PDDT

outros meios de transporte coletivo também não pudesse assumir esse papel. O próprio mandatário do governo federal foi, no auge da crise mundial, ao alto da Rocinha, no Rio de Janeiro, para proclamar que “o sonho de todo brasileiro é ter o seu carrinho”. Ato contínuo, foram prolongados os financiamentos para carros novos, desviados recursos (da CIDE) do transporte público para subsidiar a gasolina e o gás, isentados os carros de IPI... Com isso, todas as cidades de médio e grande porte do País foram verdadeiramente inundadas por carros a partir de 2010. Num único bairro paulistano (Itaim Bibi), cerca de 29% dos carros flagrados circulando nas ruas andavam à procura de uma vaga para estacionar, num movimento jocosamente chamado de “tontódromo”..., demonstrando que os caminhões não são os únicos “culpados” pela monumental congestão urbana de todas as cidades de porte médio e grande do Brasil. E é verdade, também, que grande parte dos espaços liberados pelos caminhões passam a ser preenchidos, ato contínuo, por esses automóveis da “medida anticíclica” e por outros mais, que estavam estacionados em suas garagens, fato que tem lhes valido o apelido pouco meritório de... “Samambaias”...

No caso do uso da CIDE pelo governo federal, o equívoco está sendo monumental em suas consequências, embora esse fato continue a passar inadvertido para as várias instâncias de governo. Esse tributo foi criado em 2001 na tentativa de fomentar medidas em defesa do ambiente (tanto que seu nome original era Imposto Verde). Para ser realmente “verde”, a CIDE foi concebida para tributar o consumo de combustíveis fósseis

e, com esse expediente, reunir fundos para incrementar meios mais sustentáveis de locomoção. Para tanto, em sendo o automóvel o principal agressor do ambiente no Brasil, coube aos donos dos carros vir a pagar, inicialmente, R\$ 0,28 em cada litro de gasolina consumido, destinando-os para um grande “fundo”, com o fito de fomentar o transporte coletivo e público, dado o seu papel notoriamente economizador de espaço, de tempo, de energia e de ambiente. Com o passar do tempo esses vários centavos foram sendo reduzidos um a um, para desonerar o preço da gasolina e para compensar os prejuízos crescentes da Petrobras. Inverteu-se a função original do antigo “Imposto Verde”. A CIDE, em 2012, veio a ser de fato “zerada” e não tem hoje quase nada mais do “verde” que a viu nascer. Desde 2001 ela já arrecadou quase 100 bilhões de reais, dos quais o transporte público pouco ou nada viu, não só por culpa da União, mas também por culpa dos estados e municípios, nenhum dos quais dá a devida aplicação aos recursos dela providos. A isenção do IPI para os carros montou a dezenas de bilhões de reais de renúncia fiscal da União. A importação de gasolina vem custando outras dezenas de bilhões de reais/ano. Isso tudo daria para ter construído metrô, ferrovias, corredores, acessos a portos e aeroportos e terminais logísticos em todas as grandes cidades brasileiras. E isso seria, verdadeiramente, a grande medida de governo, não só anticíclica, mas de desenvolvimento do país, que deveríamos tomar.

Da mesma forma, a título de incentivar a renovação da depauperada frota de caminhões (e de ajudar a salvar a indústria automobilística com mais uma “medida anti-

cíclica”), o BNDES injetou recursos públicos para financiar a compra (ou a venda?) de caminhões novos. A economia do país (que cresceu enquanto a crise continua a devastar outros países), ao depender quase exclusivamente dos velhos caminhões para movimentar as suas riquezas, estaria sendo ameaçada de insolvência em curto prazo, pela falta de meios de transporte. Com o incentivo ao automóvel e ao caminhão, as vias urbanas e as rodovias foram entupidadas por quase dez milhões de novos veículos. Hoje, não há cidade de porte médio ou grande no Brasil que não tenha vários engarrafamentos cotidianos e inclusive à noite e em fins de semana.

Quanto às aerovias, dos 15 principais aeroportos brasileiros (84% da demanda), nove estão operando com 136% acima de suas respectivas capacidades e a perspectiva de crescimento médio de todos os aeroportos é de 9% ao ano nos próximos dez a 15 anos. Somente em 2009 e 2010 o crescimento dos passageiros nas aerovias foi de cerca de 45%, com o preço médio por quilômetro voado tendo sido reduzido em 48% no período (Intellog, 10/04/2011).

Mas, irracionalidade pouca não existe, assim como é muito comum ver-se passar o cavalo arriado à nossa porta... A Pesquisa OD da Dersa, feita para conhecer mais de perto o transporte de carga, identificou que quase a metade dos caminhões na Grande São Paulo rodam... vazios. Isto porque o setor de logística de carga não conseguiu organizar os fretes, até o presente, de molde a evitar que cada caminhão faça carregado apenas uma “perna” da sua viagem a cada ida e volta que faz dentro de São Paulo.

Evidentemente, o custo que tal desperdício representa para os caminhoneiros e para as empresas de logística ou de transporte de carga, é muito elevado. E o custo generalizado para São Paulo, que recebe mais de 200 000 caminhões por dia, também o é. De fato, caso houvesse a iniciativa de organizar várias centrais de fretes, quem sabe quantas dezenas de milhares de viagens de caminhões poderiam estar sendo economizadas diariamente. Quanto aos automóveis, a CET constatou que, em 2011, a média de ocupação dos carros da cidade caiu ainda mais, acompanhando o conselho presidencial feito na Rocinha, tendo atingido o índice médio de 1,4 passageiros por veículo. Ou seja, caminhões e carros circulam hoje, em grande parte, vazios, sem passageiros ou sem cargas, no Brasil. E todos reclamam da congestão e do “caos” urbano.

Dizia o ex-ministro de Transporte, Cloraldino Severo, que, nos anos anteriores à década de 1980, a cada unidade de PIB

acrescida às contas nacionais correspondia o aumento de uma unidade de transporte (ton/km) aos meios de transporte. O corolário da Lei de Say funcionava na base do “um a um”, nessa época. Já na década seguinte essa relação apresentava-se completamente alterada: a cada unidade de PIB acrescida, duas unidades de transporte eram acrescentadas à logística nacional. Diante da falta de estudos atualizados e mais precisos, atribuiu-se essa grande e inesperada mudança à chegada ao Brasil de uma nova forma de organização da produção e do comércio, denominada “just-in-time”. Mas hoje, esses números parecem estar mudando ainda mais. O comércio mundial vem crescendo a taxas que são muito maiores do que o crescimento da produção global de riquezas. Até meados da década de 1990 – e por três décadas seguidas – essa razão era triplíce: o comércio (e os fluxos que lhe dão vazão, supõe-se) teria crescido três vezes mais que a taxa de crescimento do PIB global. Também o Porto de Santos, aparentemente respondendo a esse mesmo fator exógeno ao Brasil, vem observando crescimentos de 10% a 11% ao ano desde os anos 1990, o que é mais do que três vezes a taxa média de crescimento da produção de riqueza no país e em São Paulo. É como se a cada unidade de riqueza produzida, os fluxos por Santos crescessem três unidades... E como os fluxos de Santos passam pela RMSP... Fato idêntico acontece com os aeroportos (10% a/a entre 2003 e 2008; e 20% a/a entre 2009 e 2010). Os aeroportos administrados pelo governo do Estado de São Paulo no Interior (Daesp), cresceram 43,5% entre 2010 e 2011 (OESP, 08/04/2012).

Quanto a Santos, estima-se que somente 1% dos contêineres que transitam pelo porto chega por trilhos (Valor Econômico). Como está previsto que os 2,9 milhões de contêineres transportados em 2011 virão a ser 4,25 milhões em 2014 (Codesp) e 9 milhões em 2024 (Valor Econômico), pode-se esperar o que acontecerá não só com as vias urbanas de todas as cidades metropolitanas de São Paulo, mas também com as ferrovias de carga, proximamente. Como parte dos trilhos de carga são compartilhados com estações e trens de passageiros, também o transporte urbano ferroviário poderá ser afetado, caso a CPTM não venha a restringir a passagem de trens de carga pela Estação da Luz, como já anunciado. O Porto de Santos, que já transporta mais de 100 milhões de toneladas por ano, deverá ampliar seu movimento para 230 milhões de toneladas em 2024. Sem ferrovias de carga suficientemente potentes, nenhum porto consegue dar conta de sua função. E hoje as ferrovias de carga de São Paulo são da União.

Ou seja, as constatações anteriores – de que havia paridade de crescimento entre o PIB e o transporte nos anos 1990, ou a de que há forte correlação do aumento da população com o da circulação urbana – parecem ter “repentinamente” ficado para trás... Ao que parece, essas correlações pretendidas do aumento de fluxos urbanos em São Paulo (e em Santos e outras cidades estrategicamente essenciais para a economia brasileira), com o crescimento populacional e com a produção de riquezas, parecem não dar mais conta da realidade que de fato vem acontecendo. É como se outros fatores tivessem passado a influir sobre a circulação nas cidades brasileiras, exigindo muito mais fluxos de cargas, de bens, de informações, de serviços e de pessoas do que até uma década atrás. Como São Paulo influencia cerca de 1 026 cidades (IBGE), esse fenômeno é de ordem nacional e as medidas a serem tomadas, por isso, escapam à ação meramente local, exigindo da União e de todo o setor de logística brasileiro medidas conjuntas e de ordem geral. O Professor Paulo Fleury (UFRJ) diz que os custos logísticos no Brasil (10,9% do PIB em 2008, para 10,6% em 2012), vêm caindo muito lentamente, frente ao custo semelhante nos Estados Unidos, que é de 7,7% do PIB.

As medidas necessárias para resolver essa questão são claras e estão quase todas enunciadas no Plano Diretor Estratégico de São Paulo (PDE). Nesse plano se preconiza a construção de anéis progressivamente periféricos ao centro da cidade, para permitir mitigar os efeitos da morfologia excessivamente rádio-concêntrica de São Paulo, em que todos os principais

caminhos levam à mesma região central e em que as comunicações bairro a bairro são dificultadas, quando não impedidas, a não ser cruzando-se os rios que circundam a área central, o que a congestiona sobremaneira. Além disso, o PDE propugna a construção de Plataformas Logísticas e Centros de Distribuição próximos a esses anéis e diametrais, para possibilitar que os caminhões de maior porte, forâneos, sejam integrados a caminhões de menor porte, os quais seriam responsáveis pela distribuição e atendimento interno da cidade. Não é mais viável que grandes carretas, vindas de distâncias de até 4 000 quilômetros, continuem a entrar no centro de São Paulo. Também essas plataformas logísticas – verdadeiras minicidades –, que contariam com empresas transportadoras, armazéns, bancos, hotéis, restaurantes, agências de despacho de carga etc., nos mesmos moldes do que se faz em países mais desenvolvidos, estariam promovendo a maior integração do transporte rodoviário consigo mesmo e com ferrovias e hidrovias metropolitanas. Para tanto, o Ferroanel e o Hidroanel (ora sendo projetados ou construídos) teriam um imenso papel para deslocar das vias urbanas as cargas que poderiam ser mais bem transportadas sobre trilhos ou barcos. Esse é o caso de parte dos granéis, do lixo, do material de construção (pedra, brita, areia, cascalho, cimento, madeira), dos hortifrutigranjeiros etc. Nenhuma novidade até aí: tudo isso é como fazem outros países que já resolveram problema idêntico, onde “tudo aquilo que dá perto d’água é transportado preferencialmente por água”. O principal polo logístico da areia que supriria São Paulo

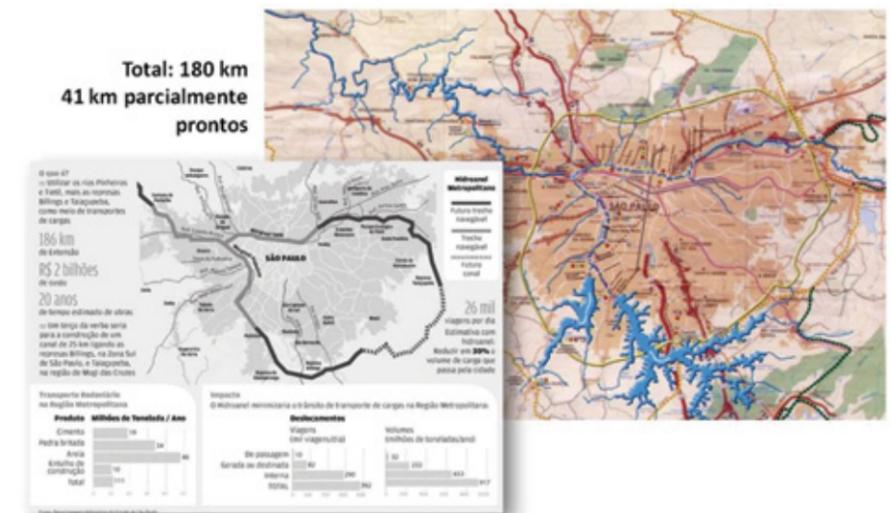


Figura 4 - Anel Hidroviário Metropolitano – parcialmente construído

ficava, até muito recentemente, na Barra Funda, que já foi periferia há 70 anos, mas que hoje está dentro do atual centro da cidade. Os trens que trazem essa areia descarregavam-na em caminhões que, ato contínuo, a levavam de volta (em cerca de 30%) para a periferia, por onde a mesma areia havia passado dois dias antes...

De resto, outros anéis destinados ao transporte de passageiros, seja de corredores de ônibus, de linhas de metrô e de ferrovia foram ou estão sendo construídos, dando seguimento ao Plano de Avenidas de Prestes Maia, feito na década de 1930. De fato, desde que esse antigo prefeito de São Paulo iniciou a execução do seu plano, quase 400 quilômetros de diâmetros e de anéis viários foram feitos ou estão sendo construídos e hoje propiciam grande parte da circulação orbital e em rede externa ao centro expandido da cidade, evitando a sobrecarga das pontes e das vias mais congestionadas e diminuindo bastante os custos e os tempos de viagem médios dos caminhões e demais veículos. É claro que sempre haverá o caso de promotores de viagens de caminhão que, por serem constrangidos a evitar a travessia do núcleo central da cidade, encontrarão argumentos para afirmar que os seus custos aumentaram... Mas, em média, a circulação em anéis vem-se mostrando a maneira mais adequada para baixar custos logísticos generalizados, as quais todas as grandes cidades do mundo parecidas com São Paulo (Paris, Moscou, Madri, Tóquio...) encontraram para sanar os seus problemas com a logística da carga. E, nesse caso, não é possível esperar que o Rodoanel Mario Covas, ora em construção (Trecho Norte) esteja pronto totalmente, como reivindica a FETCESP, para que medidas restritivas venham a ser tomadas. Dos anéis e diâmetros previstos no anterior Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, 404 quilômetros já estão construídos (90 quilômetros das diâmetros N-S e L-O e 314 quilômetros da Rótula/Contrarrótula, do Minianel, do Macroanel, da Jacu Pêssego e do Rodoanel), e 60 quilômetros estão em início de obra (Arco Norte do Rodoanel), fechando o ciclo. Outro anel, exterior à Grande São Paulo (Campinas, Sorocaba etc.) também vem sendo construído aos poucos.

Quando greves de caminhoneiros focam o Sudeste, a razão é clara: 70% da logística do país está concentrada no triângulo constituído pelas capitais de SP, RJ e MG, estendendo braços muito densos para Uberaba e Uberlândia, Santos, Campinas, Sorocaba, Jundiá, Osasco e Vale do Paraíba. Todas elas terão que, mais cedo

ou mais tarde, tomar medidas restritivas como as de São Paulo. O ruim disso será constatar que, por falta de coordenação governamental e privada, cada cidade imporá horários de restrição específicos e que pouco ou nada levam em conta as restrições de acesso das demais cidades. De fato, a matriz horária desses constrangimentos poderá levar a soluções de continuidade dos fluxos, dificultando de tal maneira o movimento de caminhões que a própria economia do país estará sendo posta em crise.

O “bom” disso é que algo terá que ser feito para substituir o modelo rodoviário equivocadamente que adotamos. Bem-vindo, portanto, o renascimento dos trens. O fato de São Paulo exercer influência direta sobre 1 026 cidades atrai a maior parte dos fluxos nacionais para essa cidade. Mas os investimentos federais não têm levado em conta a necessidade de aplicar recursos condizentes para a melhoria da logística dessa região, que tem importância estratégica para a diminuição do chamado Custo Brasil e para o desenvolvimento mais pleno do país como um todo. Os congestionamentos, assim como as restrições crescentes impostas pela municipalidade paulistana, afetam os negócios de empresas distribuídas em todo o território brasileiro. Da mesma forma, os investimentos necessários para solucionar a questão municipal dessa e de outras cidades, extrapolam as instâncias meramente locais.

Concluindo, diante disso tudo, não há segredo: entre outras medidas a tomar, o elenco seguinte representaria um primeiro passo importante:

- a) os governos da União, do Estado de São Paulo e do município de São Paulo deveriam unir-se em comitê aos empresários de logística, aos sindicatos de caminhoneiros, à indústria e ao comércio, para resolver a melhor maneira de encaminhar a solução do problema;
- b) os governos deveriam pesquisar de modo mais expedito os movimentos dos caminhões na área urbana (há pesquisa sendo efetuada pela CET com recursos do BID a fundo perdido, mas que está demorando muito para terminar);
- c) o governo municipal consagrar no Plano Diretor Estratégico de São Paulo as medidas propostas para fomentar a construção de plataformas logísticas, centros de distribuição e terminais junto aos anéis e entroncamentos de estradas e vias de todos os tipos;
- d) as três instâncias de governo fomentarem a construção do Ferroanel e do Hidroanel metropolitanos;

- e) a municipalidade incentivar ainda mais a instalação de indústrias periféricas à cidade e à RMSP, junto aos anéis e entroncamentos, como vem sendo feito na Zona Leste;
- f) a União e o setor privado estenderem para 24 horas o horário de operação do Porto de Santos, assim como das empresas a ele associadas;
- g) a municipalidade e o setor privado fomentarem ainda mais a transferência para as horas noturnas e para os finais de semana, do abastecimento de lojas, restaurantes, bares, hotéis, postos de combustível e indústrias;
- h) a municipalidade adotar a inspeção veicular para os caminhões, para mitigar a entrada em São Paulo de veículos de grande porte muito antigos e muito poluentes (os motores atuais poluem dez vezes menos do que os de dez anos atrás);
- i) a municipalidade restringir ainda mais a construção de edifícios centrais que se constituam em polos altamente geradores de viagens, de molde a provê-los mais adequadamente de estacionamentos e baias para embarque e desembarque de passageiros, de cargas e de bens;
- j) a municipalidade e o estado investirem de forma mais decidida em corredores de ônibus e em metrô leves orbitais ao centro (de preferência aos radiais), que sejam mais rápidos e mais baratos de construir que os metrô, para mitigar os fluxos exageradamente concentrados nas Marginais e nas pontes e para permitir as ligações entre os bairros periféricos sem que se tenha que cruzar o centro;
- k) redirecionar em âmbito federal, estadual e municipal a aplicação (hoje indevida) dos recursos da CIDE, tributo esse originariamente destinado a fomentar o transporte público, mas que vem sendo destinado ao fomento do transporte individual e a outras atividades – salários – espúrias ao intento original.

São Paulo teve mais de 33 bons planos de transporte feitos nos últimos 80 anos. Neste momento, três ou quatro novos e também bons planos estão sendo produzidos... Contrariamente ao senso comum, não são novos bons planos que nos faltariam, então. Assim, eis uma recomendação aos governantes preocupados em resolver o problema da carga em São Paulo: fazer o que Prestes Maia fez, isto é, executar os seus planos. ☺

* **Laurindo Martins Junqueira Filho** é físico, ex-secretário municipal de transportes de Campinas, vice-diretor do departamento de tecnologia e ciências exatas do Instituto de Engenharia; é do Núcleo de Cooperação Técnica do Metrô de São Paulo. E-mails: laurindo.junqueira@metrosp.com.br; laurindojunqueira@yahoo.com.br

TUDO SOBRE INFRAESTRUTURA VIÁRIA E RODOVIÁRIA



5ª EDIÇÃO

24 | 26 MARÇO

TRANSAMÉRICA EXPO CENTER
São Paulo | Brasil

www.brazilroadexpo.com.br

Fernando Merida | fernando.merida@clarionevents.com | +55 11 3893 1306

[/RoadExpo](https://www.facebook.com/RoadExpo) [@BrazilRoadExpo](https://twitter.com/BrazilRoadExpo) [/in/brazilroadexpo](https://www.linkedin.com/company/brazilroadexpo)

Apoio Oficial



Organização

