

## Restrições à logística urbana impõem entraves ao planejamento do transporte de cargas, aumentando os custos desse segmento

A logística urbana é responsável pela distribuição de mercadorias em área urbana, é a última etapa das cadeias produtivas. O principal desafio dessa atividade é equacionar a demanda por serviços de transporte de cargas nos centros urbanos, decorrente do crescente volume de consumo da população, com as restrições à circulação de caminhões impostas para reduzir os congestionamentos e a poluição ambiental.

Com o objetivo de auxiliar a sociedade e, mais especificamente, os transportadores a compreender a dinâmica da distribuição de produtos em meio urbano para que possam organizar suas atividades de forma mais eficiente, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) mostrou o atual panorama das limitações impostas aos caminhões em sete Regiões Metropolitanas do país – sendo elas São Paulo (SP), Belo Horizonte

(MG), Curitiba (PR), Porto Alegre (RS), Goiânia (GO), Recife (PE) e Manaus (AM).

O estudo intitulado **Logística Urbana - Restrições aos Caminhões?** analisa os tipos de restrições e como elas afetam o custo dos transportadores. O estudo é imprescindível para o setor de transporte de cargas, uma vez que as entregas em meio urbano representam, em média, 28,0% do custo total de transporte<sup>2</sup>.

Os principais tipos de restrição identificados estão relacionados às características - tipo, peso, quantidade de eixos e dimensão - dos veículos utilizados na distribuição de mercadorias nas zonas urbanas, assim como aos locais, à periculosidade da carga, aos dias da semana e aos horários em que as atividades logísticas podem ser desempenhadas. Esses limites podem ser implementados em relação à circulação, às operações de carga e descarga e às regras de estacionamento (Figura 01).

Essas medidas, apesar de contribuírem para reduzir os congestionamentos e o nível de poluição nos centros das cidades, causam problemas para os transportadores. Esses problemas estão associados à dificuldade de planejamento das rotas devido à falta de coordenação entre os

Figura 1 - Principais tipos de restrições identificados

Tipo de operação	<ul style="list-style-type: none"><li>• Circulação.</li><li>• Carga e descarga.</li><li>• Estacionamento.</li></ul>
Dias da semana	<ul style="list-style-type: none"><li>• Em quais dias da semana é possível executar as operações logísticas.</li><li>• Segmentadas em dias úteis e sábados, domingos e feriados.</li></ul>
Horários	<ul style="list-style-type: none"><li>• Determina os períodos, as “janelas horárias”, em que é possível realizar as atividades de circulação, carga, descarga e estacionamento.</li></ul>
Tipo de veículos	<ul style="list-style-type: none"><li>• Estabelece quais tipos de veículos podem prestar serviços na área urbana.</li><li>• Determina o uso de Veículos Urbanos de Carga (VUC) ou de caminhões de determinado porte.</li></ul>
Características dos veículos	<ul style="list-style-type: none"><li>• Limita o tamanho, quantidade de eixos, presença de carretas e o peso dos veículos que podem exercer suas atividades na zona urbana.</li></ul>
Tipo de carga	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dada a periculosidade da carga, é regulada sua circulação em determinados horários, locais e datas.</li></ul>

Fonte: Elaboração CNT com informações do estudo Logística Urbana - Restrições aos Caminhões?

municípios em relação às restrições. Às vezes, é possível identificar regras que variam até mesmo de um bairro para outro, em um mesmo município.

Outros entraves causados dizem respeito à necessidade de circular apenas nas “janelas horárias” estipuladas, dificultando compatibilizar as determinações legais com os critérios de recebimento dos clientes, à baixa oferta de vagas específicas para carga e descarga, à falta de sinalização e de fiscalização e ao aumento do número de viagens necessárias para realizar uma entrega, já que é preciso utilizar veículos menores.

Também é importante mencionar que a falta de investimentos em obras de infraestrutura, principalmente em anéis viários, contribui para a formação de congestionamentos. Os atrasos proporcionados pelo tempo adicional gasto no trânsito, o aumento no consumo de combustível e a emissão de

gases e partículas poluentes impactam negativamente o custo operacional dos transportadores.

As medidas restritivas ao transporte de cargas geram um aumento nos custos da atividade de 15,4% nas regiões afetadas pelos limites impostos<sup>3</sup>. Isso significa que um transportador contratado para fazer um frete para uma cidade onde não há nenhum tipo de medida restritiva à logística urbana terá um custo de R\$ 100,00 para exercer sua atividade. Contudo, se o mesmo frete fosse negociado, mas com destino a uma cidade com restrições ao transporte de cargas na aérea urbana, o seu custo seria de R\$ 115,40.

Esse cálculo simples mostra como os transportadores são onerados no desempenho de suas atividades, o que prejudica a rentabilidade e gera tendência de repasse desse incremento de custos ao valor dos produtos, o que eleva o preço das mercadorias aos consumidores

finais. Assim, fica evidenciado o caráter inflacionário que os limites impostos ao transporte de carga em zonas urbanas e os impactos negativos que eles acarretam ao consumo da sociedade brasileira.

Dessa forma, é essencial aprimorar o planejamento das operações de carga e descarga com o objetivo de reduzir os custos associados ao serviço de transporte e melhorar o abastecimento e a qualidade de vida nas cidades brasileiras. Nesse sentido, a CNT propõe ações para mitigar os efeitos nocivos que as restrições impõem à logística urbana.

Por exemplo, é imprescindível aprimorar o processo de formulação de políticas públicas de forma que ele envolva todos os atores interessados e afetados pelas medidas restritivas, com a finalidade de tornar o planejamento da atividade mais eficiente.

Ademais, é importante melhorar a sinalização, dando mais publicidade e visibilidade às regras que vigoram no

município. Cabe ressaltar que, para que as medidas de restrição à circulação e operação de veículos e carga produzam efeitos, é preciso que haja uma efetiva fiscalização por parte dos agentes públicos, a fim de que se cumpram as regras.

Também é necessário ampliar a oferta de vagas de carga e descarga e estender o período permitido para a realização das entregas e coletas. Já em termos de infraestrutura, é aconselhado ampliar a oferta de locais de parada e descanso nas proximidades de vias com restrições e naqueles associados aos centros de distribuição, como forma de melhorar a segurança.

Deve-se, ainda, realizar obras de manutenção e de expansão da infraestrutura urbana, com destaque aos anéis viários, possibilitando aos transportadores rotas alternativas nos seus deslocamentos em áreas metropolitanas.

<sup>1</sup> Acesse o estudo completo em <http://www.cnt.org.br/Estudo/logistica-urbana-restricoes-caminhoes>.

<sup>2</sup> Estimativas do Council of Supply Chain Management Professionals (em português, Conselho dos Profissionais de Gerenciamento de Cadeias Logísticas).

<sup>3</sup> Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC & Logística).