

Restrições ao transporte urbano de cargas: problema ou solução?

Em muitas cidades brasileiras, a solução encontrada pelos governos para os congestionamentos é a restrição à circulação de veículos de cargas. Um dos argumentos é que muitas vezes os caminhões interrompem o tráfego quando realizam a carga/descarga de mercadorias ao longo das vias. Contudo, esse tipo de medida não resolve o problema dos congestionamentos, além de dificultar o abastecimento de

produtos nos grandes centros consumidores.

A restrição à circulação de veículos de carga é adotada em várias cidades do mundo, como Londres e Nova Iorque. No Brasil, pelo menos onze cidades brasileiras implementaram medidas nesse sentido, como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, etc. Os principais tipos de regras adotadas no país são: rodízio de placas e restrição de circulação em

áreas e horários específicos.

Os argumentos utilizados para as restrições aos caminhões são vários, como a baixa velocidade com que trafegam, as grandes dimensões desses veículos (quando comparados com carros e motos) e a interrupção do tráfego, quando realizam carga/descarga.

O problema é que não se sabe se as restrições à circulação de veículos de carga estão sendo eficazes na redução dos congestionamentos, pois não há um acompanhamento dos efeitos dessa política. A cada ano, os engarrafamentos se tornam ainda maiores. Além disso, a restrição à circulação é uma medida simplista e de

curto prazo, mais fácil de ser implementada que melhorias no transporte público, aumento da extensão dos metrô e instituição de políticas de mobilidade, como o pedágio urbano para veículos de passeio.

Em 2011, foi realizada uma pesquisa com 60 grandes operadores de distribuição urbana em todo o Brasil, para averiguar os impactos em suas atividades das restrições à circulação. Dois dos principais problemas apontados pelas empresas foram o trânsito e as restrições de circulação. Ou seja, a solução encontrada pelo poder público para o congestionamento nas grandes cidades se tornou um dos

principais problemas do setor produtivo.

Segundo a pesquisa, a falta de padronização das restrições e a diversidade de aplicações das mesmas dificultam um adequado planejamento das empresas e impede investimentos futuros. Por exemplo, em 1996, a Prefeitura de São Paulo estabeleceu que apenas os Veículos Urbanos de Carga (VUCs), com até 6,3 metros de comprimento, poderiam trafegar durante todo o dia em determinadas regiões da cidade. As transportadoras realizaram pesados investimentos para renovação da frota e adoção do novo modelo de veículo. Em 2008, os VUCs foram proibidos de circular nessas regiões. Essa instabilidade institucional

afeta a produtividade e diminui os investimentos.

Restringir a circulação de veículos de carga nas grandes cidades acaba elevando o frete. À medida que as empresas têm dificuldades em distribuir as mercadorias nos grandes centros urbanos, os consumidores também são afetados, com produtos mais caros, entregas em atraso e queda na qualidade do serviço prestado. É o repasse dos custos extras adicionados ao processo de distribuição de mercadorias. Há um impacto negativo na renda e no nível de emprego no setor de logística, mas o setor produtivo perde como um todo, com dificuldades de escoamento de sua produção. Dessa forma, criam-se dificuldades

de abastecimento às grandes cidades e filas de caminhões são geradas nas entradas desses municípios.

Os congestionamentos nas grandes cidades são causados por vários fatores. São necessárias políticas integradas, que representem os interesses de todos os setores da sociedade. Medidas de curto prazo, focadas apenas em uma dimensão do problema, não solucionarão os entraves da mobilidade urbana – de passageiros e de cargas – no país. Medidas mais viáveis, e com efeitos mais imediatos, seriam a restrição à circulação de veículos de passeio, a ampliação e melhoria dos sistemas de transporte coletivo por ônibus e a expansão dos sistemas metro-ferroviários. ■

1. Instituto Ilos (2011).