



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **JUSTIFICATIVA - PL 0441/2016**

A categoria do Veículo Urbano de Carga - VUC - foi introduzida no Município de São Paulo pelo Decreto nº 48.338, de 10 de maio de 2007. Desde então o Município adotou o VUC como meio de transporte de cargas urbanas com rapidez e menor tamanho para desafogar o trânsito da cidade. O tamanho do VUC, porém, não atende às necessidades da categoria dos transportadores nem dos comerciantes que recebem a mercadoria.

No que tange à capacidade de carga, um VUC paulistano atual permite uma carroceria de até 4,30m de comprimento. Considerando a largura permitida atualmente de 2,20m, esse veículo transporta em torno de 22m<sup>3</sup> (vinte e dois metros cúbicos). Em se tratando de cargas sobre paletes PBR (Paleta Padrão Brasil), o VUC paulistano transporta até 6 paletes. A capacidade por peso fica entre 3500kg e 4500kg, dependendo do modelo.

As restrições atualmente impostas pelo Município de São Paulo, limitando placas e horários na zona de máxima restrição de circulação - ZMRC - fez com que a maioria dos empresários adotasse, em seu lugar, os veículos utilitários, anulando o intento de qualquer restrição, que visa a retirar veículos de circulação no sistema viário, e não povoá-lo ainda mais. Por conta disso, o número de utilitários na cidade tem batido recordes e as estatísticas de emplacamento desses modelos corroboram essa tese.

Ocorre que nem sempre um utilitário consegue substituir um VUC, sobretudo pela limitação do peso: são necessários pelo menos 2 utilitários para substituir 1 VUC. São pelo menos 12 metros de ocupação viária de 2 utilitários contra 6,30 metros de 1 VUC e 2 motores contra 1. Saem perdendo o transportador, o sistema viário, o meio ambiente e o cidadão.

Em nosso entendimento, um VUC um pouco maior e livre de restrições fará com que os empresários o adotem em substituição aos utilitários e até mesmo em substituição a caminhões maiores. A largura do VUC deveria passar de 2,20m para 2,30m para permitir uma operação adequada quando se transportam cargas sobre paletes PBR. Já o comprimento deve passar de 6,30m para 7,20m o que aumentaria em torno de 30% a capacidade do veículo, em volume e em plataforma de carga. Esse veículo será capaz de transportar até 8 paletes, contra 6 do VUC atual, ou 33% a mais.

Pelo decreto que atualmente regula a atividade no município de São Paulo, Decreto nº 49.487, de 12 de maio de 2008, um Veículo Urbano de Carga (VUC), não pode ter mais de 6,30m de comprimento. Na vizinha Osasco, na mesma região metropolitana, o limite é outro: pode chegar até 7,20 metros. Em Porto Alegre, a restrição ao trânsito de caminhões no centro da cidade não é por comprimento, é por peso: máximo de três toneladas. Já em Cuiabá, são aceitos veículos de até 24 toneladas no centro.

Essa diversidade de normas nas grandes cidades complica o desafio diário da entrega urbana de mercadorias. Além disso, se houvesse uma legislação única, o custo das operações seria menor e até o valor dos veículos poderia cair, conforme foi falado no seminário "VUC: solução para a mobilidade urbana", dentro da 1ª VUCFAIR 2014 - Salão dos Veículos Comerciais Leves - realizada em São Paulo de 18 a 21 de novembro.

"O caminhão só é bem-vindo quando chega para entregar a geladeira nova. Fora isso, é sempre visto como problema" disse Manoel Souza Lima Júnior, presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de São Paulo, STCESP, em sua palestra.

Isso não acontece apenas no Brasil. Uma caravana da SETCESP foi conhecer a rotina das entregas urbanas em Nova Iorque e descobriu que a gigante americana UPS, que tem

uma frota de milhares de caminhões, também sofre para estacionar. "Para se ter uma ideia, eles já pagaram mais de US\$12 bilhões em multas". Por aqui, para obter ganhos de produtividade, além de uma norma única para toda a região metropolitana de São Paulo e grandes capitais, os palestrantes defenderam a criação de centros logísticos consolidadores, onde as cargas seriam fracionadas antes de entrar nas grandes cidades. Em São Paulo, poderiam ser instalados ao longo do Rodoanel.

Pelos dados do Detran-SP, em seis anos, a frota de VUCs da capital paulista cresceu 49,5%. No final de 2008, eram 600.553; hoje são 897.471 VUCs. No Estado de São Paulo, o aumento foi maior ainda: de 1.718.354 para 2,8 milhões de Veículos Urbanos de Cargas, ou seja, 67.8% a mais. São veículos usados principalmente em operações de entregas de cargas fracionadas, não perigosas e em pontos de vendas.

Segundo pesquisa realizada pela NTC & Logística, mais de 100 cidades brasileiras já criaram algum tipo de restrição ao tráfego de caminhões. "É um desafio conciliar o trânsito de pessoas e cargas no mesmo espaço. Em tese, não deveria haver restrições ao trânsito de caminhões nos grandes centros, uma vez que eles representam uma parcela muito pequena da frota" disse o consultor técnico da entidade, Neuto Gonçalves dos Reis.

Neuto também apresentou este dado, levantado pela Fundação Getúlio Vargas em 2012: o congestionamento de veículos em São Paulo custa R\$40 bilhões por ano, somadas despesas com combustível, saúde - sobretudo tratamento de doenças respiratórias - e horas/salário paradas. Isso equivale a 1% do PIB nacional.

Pesquisa realizada em 2011 pela NTC junto a operadores de distribuição urbana de carga revelou que, na opinião deles a solução para o problema de tráfego de caminhões nos centros urbanos também exige mais vagas para carga e descarga e melhorias consistentes no transporte público, para reduzir a quantidade de carros em circulação.

A falta de uma diretiva nacional única, que ainda não existe, aconselha a aumentar o tamanho do VUC e abolir a restrição de circulação para esses veículos no município.

Destarte, por objetivar a melhoria da população e o interesse público geral, espero contar com o voto favorável dos Nobres Pares à presente propositura.

Publicado no Diário Oficial da Cidade em 26/08/2016, p. 103

Para informações sobre o projeto referente a este documento, visite o site [www.camara.sp.gov.br](http://www.camara.sp.gov.br).