

**Restrição à circulação de  
Caminhões:  
Pesquisa de  
Avaliação do 1º  
Ano de ampliação**

Elaborado por SETCESP – Departamento de Economia e Estatística  
(11) 2632-1025 – economia@setcesp.org.br



## **INTRODUÇÃO**

Segundo os dados oficiais atuais do DENATRAN, são registrados diariamente 1.200 veículos na cidade de São Paulo. O crescimento desenfreado da frota vem sendo um tema de preocupação em destaque para toda a sociedade, devido aos efeitos adversos provocados pelo excessivo número de veículos em circulação na insuficiente malha viária. Por um lado, as políticas de crédito oferecidas no mercado estão cada vez mais atrativas, impulsionando novas aquisições de um dos bens mais desejados pela população brasileira: o automóvel. Por outro lado, a escassez de infra-estrutura viária, a fiscalização insuficiente e o uso restrito de tecnologias amigáveis ao meio ambiente são alguns fatores conflitantes com a crescente busca de aquisição de veículos.

Diante do problema e buscando reduzir os níveis de congestionamento e melhorar a qualidade do ar, a prefeitura de São Paulo ampliou a restrição à circulação de caminhões para uma área correspondente a 100 quilômetros quadrados, chamada de Zona Máxima de Restrição à Circulação (ZMRC). Após um ano da implementação da medida, quais foram os efeitos percebidos pelas empresas prestadoras de serviços de transporte que dependem da fluidez do sistema viário como fator de produtividade de seu negócio?

O SETCESP, então, buscando sempre aprimorar os estudos dedicados ao setor de transporte rodoviário de cargas (TRC), elaborou a Pesquisa de Avaliação do 1º Ano de ampliação da Restrição à Circulação de Caminhões, introduzida em 30/06/2008, por meio dos decretos 49.487/08 e 49.636/08. O objetivo primeiro deste trabalho é apresentar os principais impactos no âmbito operacional e econômico, observados pelas empresas de transportes nos primeiros 12 meses da implementação da norma. Com isso, e em nome do bem coletivo, pretende-se

contribuir para o aperfeiçoamento das políticas de restrição quanto ao uso racional do sistema viário.

A pesquisa contou com a participação de **127 empresas transportadoras** localizadas na base territorial do SETCESP. A coleta de dados foi obtida através do preenchimento de um questionário estruturado com 09 questões, no período de 15 de julho a 15 de agosto/2009.

Todo trabalho de coleta de dados, análise e elaboração deste relatório foi desenvolvido pelo Departamento de Economia e Estatística do SETCESP.



## **SUMÁRIO EXECUTIVO**

As principais medidas adotadas pelas empresas, a fim de atenderem seus contratos foram:

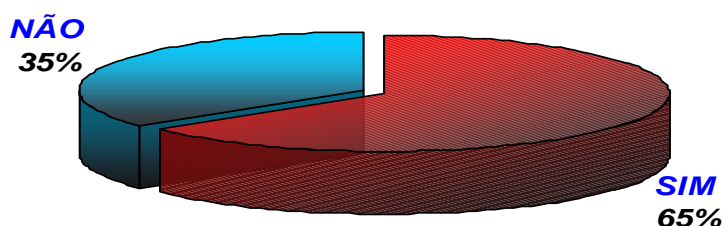
- Substituição da frota de Veículo Urbano de Carga (VUC) por Utilitários;
- Aumento de turno de trabalho de motoristas e ajudantes;
- Ampliação da operação noturna.

### Síntese dos resultados

- 64,6% das empresas aumentaram a frota de utilitários em substituição aos VUC parados. O índice médio de aumento da frota foi de 19,70%;
- 63,8% das empresas respondentes afirmam terem ampliado a operação noturna de coleta e entrega em média de 16,57%
- 80% das empresas participantes não estão conseguindo cobrar a Taxa de Restrição ao Trânsito (TRT)
- 65% ampliaram o turno de trabalho de motoristas e ajudantes, tendo uma elevação média de custos de 18%.
- 74% das empresas registraram queda na velocidade média de 10%, dentro da ZMRC.

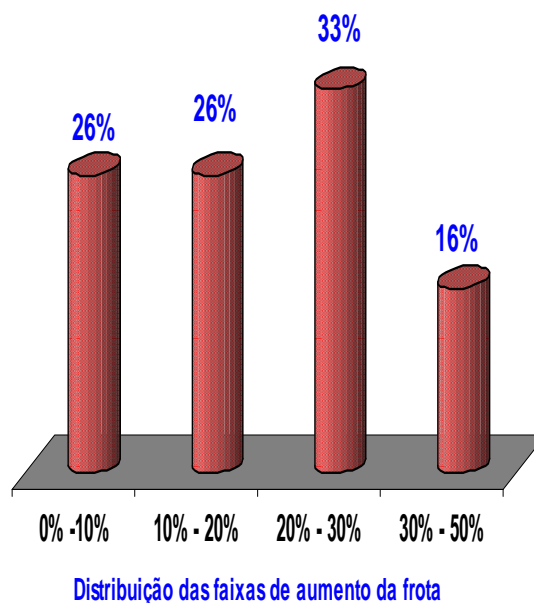
## RESULTADOS

### Ampliação da Frota de Utilitários

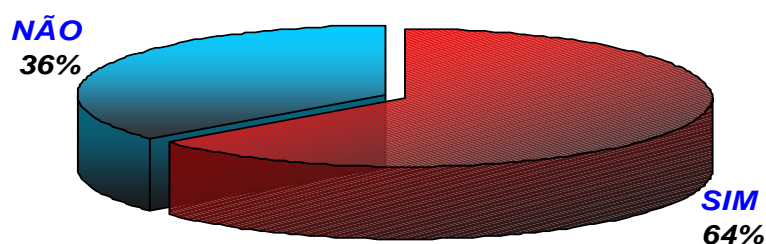


De acordo com o resultado da pesquisa, 26% das empresas pesquisadas ampliaram a frota de utilitários em até 10%; 26% aumentaram de 10% a 20% e 33% aumentaram de 20% a 30%. Observa-se, com isso, que 59% das empresas aumentaram a frota de comerciais leves na faixa de 10% a 30%, o que converge com a evolução dessa categoria da frota registrada no DENATRAN que foi de 34%, nos últimos 12 meses.

### Ampliação da Frota de Utilitários

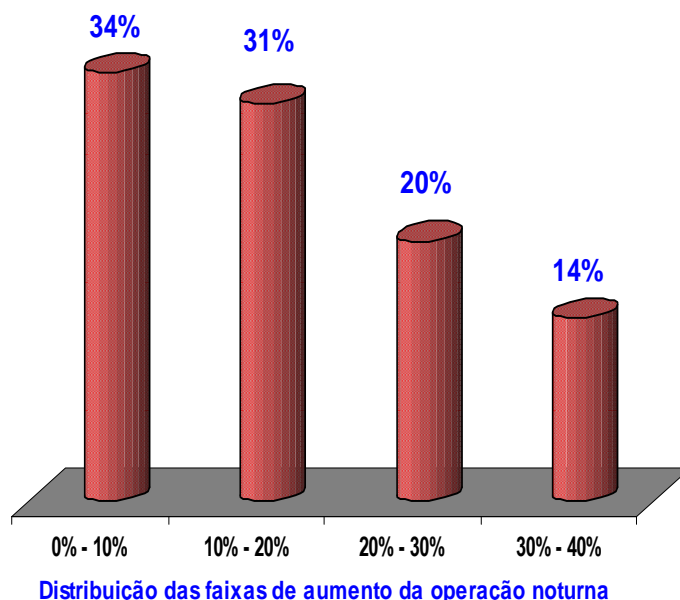


### Aumento na Operação Noturna

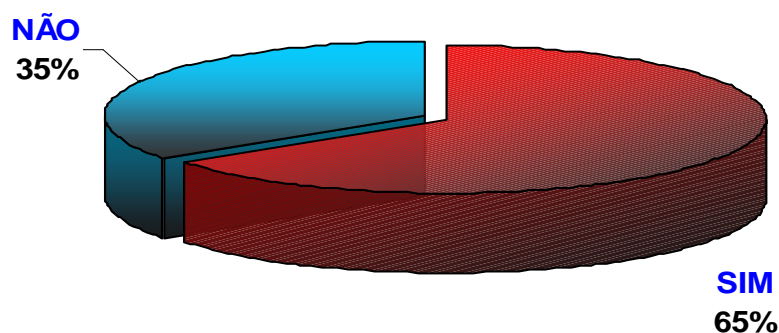


A operação noturna tem sido uma das saídas para manter o abastecimento. 64% das empresas respondentes afirmam terem estendido as operações para o período noturno. 65% delas conseguiram transferir para o período noturno até 20% suas operações que antes de junho/2008 eram realizadas exclusivamente no período diurno.

### Aumento da Operação Noturna

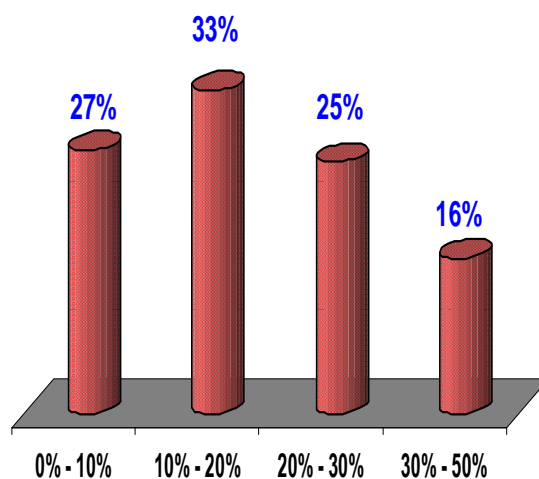


## Ampliação do Turno de Trabalho de Motoristas e Ajudantes



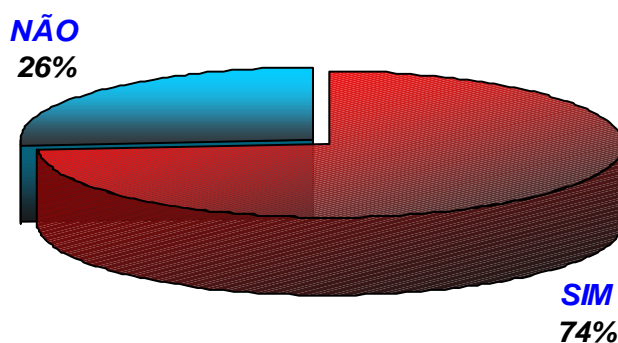
Foi inevitável para a maioria das empresas a ampliação de turno de trabalho para atendimento das novas normas. 65% das organizações pesquisadas criaram pelo menos mais um turno de trabalho para atendimento da operação noturna. Isso resultou, evidentemente, na elevação de custos que para 58% das empresas ficou na faixa de 10% a 30%.

### Ampliação de Turno de Motorista e Ajudante Elevação dos custos



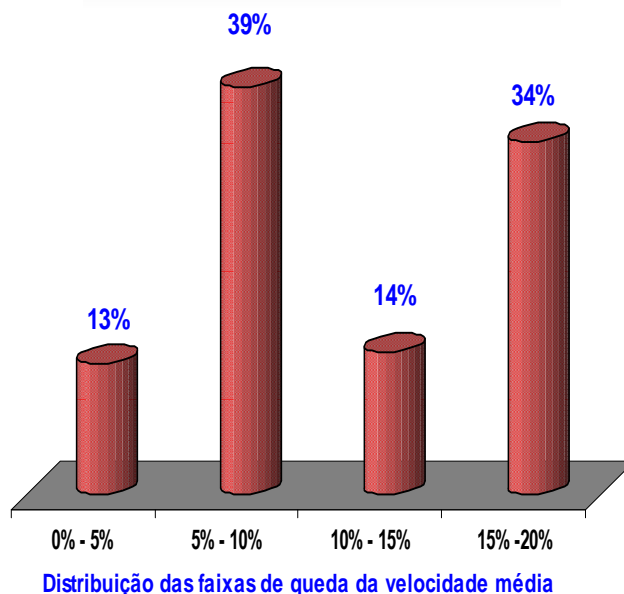
Distribuição das faixas de aumento dos custos

## Queda da Velocidade Média na ZMRC

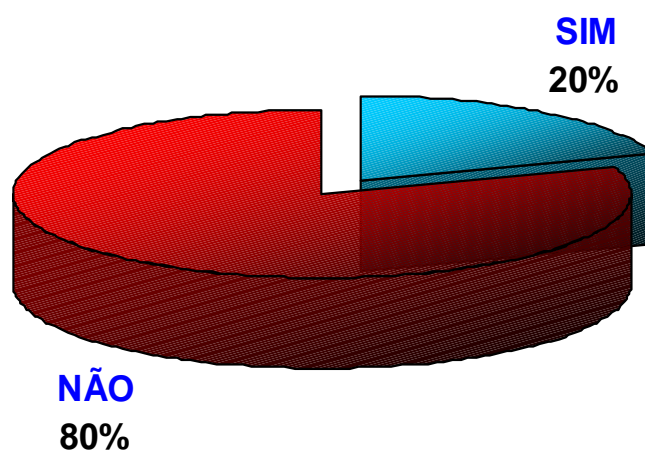


A queda na velocidade média foi percebida pela maioria das empresas (74%), sendo que 39% informaram que a queda ficou na faixa de 5% a 10% e outro grupo de empresas (34%) já perceberam uma queda maior na faixa de 15% a 20%.

### Queda da Velocidade Média na ZMRC



## **Cobrança da Taxa de Restrição ao Trânsito**



E, finalmente, a Taxa de Restrição ao Trânsito (TRT), instituída em agosto/2008 na tabela de Generalidade de NTC&Logística, tem sido praticada pela minoria das empresas. 80% alegam não conseguirem repassar os custos da restrição por meio da cobrança da taxa.