

Decisão de Crivella que restringe circulação de caminhões no Porto causa polêmica

Entidade diz que medida cria dificuldades para entrada e saída de mercadorias no Porto do Rio e pode causar prejuízos econômicos para o estado

Luiz Ernesto Magalhães

24/11/2017 - 19:08 / Atualizado em 24/11/2017 - 22:49



Newsletters

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

PUBLICIDADE



PUBLICIDADE

RIO — Uma decisão tomada pelo prefeito Marcelo Crivella na última terça-feira, que proibiu a circulação de veículos pesados das 6h às 21h na Zona Portuária nos dias úteis criou polêmica com a Associação dos Usuários dos Portos do Rio de Janeiro (Usuport-RJ). A entidade, representante das empresas importadoras e exportadoras que operam no porto, dizem que ao incluir a Avenida Rio de Janeiro na restrição, o decreto limita a entrada de carretas no portão 24, por onde circula até 70% da carga do Porto do Rio. De acordo com o texto do decreto, a proibição entra em vigor na próxima segunda-feira.

O GLOBO RECOMENDA

Witzel é afastado por seis meses pelo STJ e vê Supremo validar processo de impeachment



'Clube do Charuto' no Palácio Guanabara era ponto de encontro de grupo de Witzel



Deputados indicavam porteiros, faxineiros e seguranças de unidades de saúde em troca de apoio na Alerj



Até as mudanças, as restrições aos veículos pesados ocorriam somente nos horários do rush: em dias úteis das 6 às 10 e das 17 às 21h.

— Essa decisão foi irresponsável e inconsequente. Em qualquer lugar do mundo as prefeituras tratam dos portos com carinho, por sabem da importância para a economia das cidades. As empresas não têm condições de alterar seu planejamento para atender a essa exigência. Sem contar que circular apenas à noite irá expor mais os motoristas das carretas ao ataque de ladrões de cargas. Caso tenham dificuldades para usar os serviços portuários do Rio, as empresas vão procurar outras áreas para escoar ou receber mercadorias, como Santos (SP). A consequência será que o estado e a prefeitura vão perder arrecadação com tributos. As operações do Porto do Rio geram hoje, R\$ 1,3 bilhão por ano de ICMs e ISS. O porto precisa de medidas para estimular sua operação e não atitudes que causem problemas— disse o presidente da Usuport-RJ, André de Seixas.

O empresário acrescentou que caso o decreto não seja revogado, ele pretende entrar na Justiça para tentar uma liminar que suspenda os efeitos da decisão. Ele entende que a decisão da

prefeitura viola dispositivos da Lei Complementar federal 140/2011, que prevê que União, estados e municípios devem buscar soluções conjuntas quando alguma decisão administrativa de um ente da federação ameace criar algum problema para o outro. André lembra que a operação portuária é federal enquanto que o governo do Estado teria sua arrecadação prejudicada com a queda das operações no porto.

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

PUBLICIDADE

Segundo a Usupport-RJ, a entidade vinha trabalhando há onze meses com a secretaria municipal de Transportes em uma regulamentação definitiva para a circulação de caminhões até o porto. A comissão foi criada no ano passado ainda no governo do ex-prefeito Eduardo Paes, que também chegou a editar um decreto criando restrições de acesso à Avenida Rio de Janeiro. Após ouvir os argumentos dos empresários, Paes voltou atrás.

André de Seixas diz que na quarta-feira procurou o secretário municipal de Transportes, Fernando Mac Dowell, para discutir o assunto. De acordo com André, o secretário que participava das negociações sobre a nova regulamentação que vinha sendo analisada há quase um ano também foi pego de surpresa.

Procurado, o secretário não se manifestou. Em nota, a assessoria de Crivella informou que por enquanto a decisão está mantida porque seguiu critérios técnicos: “O decreto leva em consideração a importância da região portuária para a mobilidade urbana, além da necessidade de diminuição da circulação de veículos de grande porte nos horários de pico naquela região. Vale ressaltar que a medida ainda minimiza os impactos no trânsito na Avenida Brasil, via com intervenções em curso por conta da retomada das obras do corredor Transbrasil”

CONTINUA DEPOIS DA PUBLICIDADE

PUBLICIDADE

Segundo Riley Rodrigues, consultor da Usupport-RJ, o impacto que os veículos de carga ao trânsito da Avenida Brasil e da Zona Portuária em comparação com o tráfego na área é mínimo. Ao todo, passariam pela região 2 mil carretas que têm o porto como destino, o equivalente a 0,76% do tráfego diário na região.

Apesar de existir vias alternativas para a chegada de caminhões por dentro do Caju, André de Seixas diz que a rota alternativa não é ideal para todo tipo de veículo porque as vias são estreitas

PUBLICIDADE

e o asfalto não foi projetado para absorver o peso de veículos mais pesados. Além disso, para poder usar esses acessos, os caminhões teriam que usar o viaduto de Benfica. André diz que devido a características do viaduto, caminhões de maior porte não tem como manobrar para acessar essas vias.

MAIS LIDAS NO GLOBO

1. Fotos de Chadwick Boseman magro intrigavam fãs, que ignoravam luta contra o câncer

O Globo

2. Policiais retiram algemas de Jacob Blake e deixam hospital onde ele está internado

O Globo

3. Coronavírus em apartamento abandonado na China pode indicar que Sars-CoV-2 se espalha pelo encanamento

da Bloomberg

4. Bolsonaro anuncia terça-feira prorrogação do auxílio emergencial, diz líder do centrão

Adriana Mendes

5. Chadwick Boseman, ator de 'Pantera Negra', morre aos 43 anos

O Globo

MAIS DE RIO

VER MAIS

