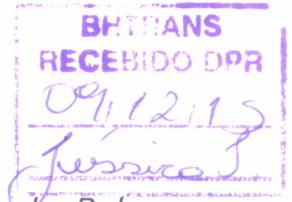


Belo Horizonte/MG, 25 de novembro de 2015.  
PRE/323/15



Ilmo. Sr.  
Dr. Ramon Victor César  
MD. Presidente da Empresa de Transporte e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS

Senhor Presidente,

Ao cumprimentar-lhe, as entidades abaixo relacionadas submetem à elevada apreciação de V.Sa. as propostas de melhoria para a Logística Urbana de Belo Horizonte, que seguem anexas.

Entendemos que, enquanto entidades de classe representativas da sociedade civil organizada, não podemos nos furtar a temas que impactam, de forma decisiva, a vida da cidade.

Solicitamos a V.Sa. que as analise e que sejam elas subsídios para uma ampla discussão em prol do desenvolvimento da infraestrutura logística de Belo Horizonte.

Certos de seu apoio, muito agradecemos-lhe e nos colocamos à disposição.

Receba V.Sa. expressões de elevada estima e apreço

Atenciosamente,

  
José Fernando de Almeida Junior  
Presidente da Associação Brasileira de Bares e Restaurantes - ABRASEL/MG

  
Osias Baptista Neto  
Presidente do Conselho Empresarial de Política Urbana - ACMinas



Paulo Machado Zica de Castro  
Vice-Presidente da Associação do Comércio de Materiais de  
Construção de Minas Gerais - ACOMAC/MG



PIA

Luiz Alexandre Poni  
Presidente da Associação Mineira de Supermercados - AMIS



Jonísio Lustosa Nogueira  
Presidente da Associação dos Empresários do Centro e Barro  
Preto -ASSEMPRE



Flávio Froes Assunção  
Presidente da Associação dos Comerciantes do Hipercentro



Bruno Selmi Dei Falci  
Presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas de Belo Horizonte -  
CDL/BH



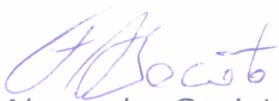
José Donald Bitencourt  
Presidente Interino da Federação do Comércio de Bens,  
Serviços e Turismo do Estado de Minas Gerais - Fecomércio  
MG



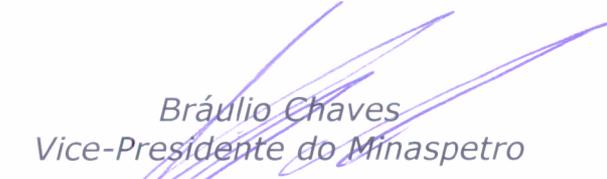
Ulisses Martins Cruz  
Federação das Empresas de Transportes de Cargas do Estado  
de Minas Gerais - FETCEMG





  
**Fábio Alexandre Sacioto**  
 Presidente da Câmara Automotiva Mineira da FIEMG



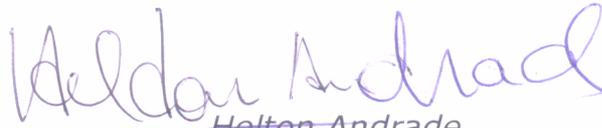
  
**Bráulio Chaves**  
 Vice-Presidente do Minaspetro



  
**Ulisses Martins Cruz**

Diretor Secretário do Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas do Estado de Minas Gerais - SETCEMG



  
**Helton Andrade**  
 Presidente do SINCOPEÇAS



  
**José Antônio Souza de Miranda Carvalho**  
 Presidente do Sindicato das Empresas Locadoras de Equipamentos, Máquinas, Ferramentas e Serviços Afins do Estado de Minas Gerais - SINDILEQ-MG



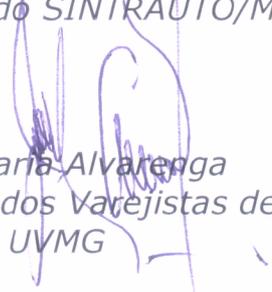
  
**Andre de Sousa Lima Campos**

Presidente do Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado de Minas Gerais - SINDUSCON/MG



  
**Carlos Roesel**  
 Presidente do SINTRAUTO/MG



  
**José Maria Alvarenga**  
 Vice-Presidente da União dos Varejistas de Minas Gerais - UVMG



**Consulta Pública**  
**POLÍTICA DE LOGÍSTICA URBANA DE BELO HORIZONTE - 2015**  
**PBH – BHTRANS / outubro 2015**

**PROPOSTAS**

**1. Causas básicas do caos urbano**

1. Desequilíbrio entre a oferta e a demanda do uso da estrutura viária;
2. Planejamento urbano divorciado das questões de fluxo de trânsito, da logística de abastecimento urbano e do setor produtivo gerador de emprego e renda;
3. Investimentos público-privados insuficientes no transporte de massa;
4. Investimentos públicos insuficientes na estrutura viária;
5. Baixa capacidade de desenvolvimento/implantação de alternativas viárias que redesenhem o planejamento original da cidade, aliviando o fluxo de veículos do perímetro interno das cidades, onde concentram os maiores gargalos;
6. Insuficiência de marco regulatório e políticas públicas tímidas, restritivas e muitas vezes míopes para a solução efetiva da mobilidade urbana, seja na questão do transporte de massas e cargas, seja do trânsito de veículos de passeio/trabalho, seja na questão dos espaços para estacionamento e equipamentos que favoreçam a logística do abastecimento urbano, além das questões ambientais;
7. Cultura do uso intensivo do carro de passeio/trabalho/locomoção;
8. Planos Diretores das cidades, centrados no uso e ocupação do solo, que não reconhecem as questões de mobilidade, trânsito e do abastecimento urbano;
9. Alto índice de acidentes de trânsito;
10. Deterioração da qualidade do ar.

**2. A Logística Urbana de Belo Horizonte**

Belo Horizonte tem tido uma melhor orientação técnica para a logística urbana a partir de 2008/9 com a criação do Fórum da Mobilidade de Belo Horizonte, **onde os vários agentes da mobilidade urbana tiveram acento, inclusive o setor produtivo privado**. Se antes o conhecimento da tecnologia da logística de abastecimento urbano não era dominado no Brasil, Belo Horizonte dispõe hoje de parcerias com universidades e centros de pesquisa e conhecimento, nacionais e internacionais. A UFMG já produziu monografias, pesquisa e dissertações de mestrado que tratam da logística de abastecimento urbano. A XXV ANPET – Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, realizado em Belo Horizonte, novembro/2011, apresentou trabalhos de nível internacional especializados em logística urbana de cargas.

A mobilidade e a logística do abastecimento urbano de Belo Horizonte e região Metropolitana integram, de modo ainda incipiente, o processo de planejamento urbano municipal/metropolitano.

Embora as soluções sejam complexas, a compreensão da mobilidade urbana é simples, podendo ser definida pelos movimentos de ir e vir das pessoas, cargas e veículos pela estrutura e espaços viários da cidade;

Essa mobilidade é fundamentalmente para: o trabalho, a educação, a saúde, o consumo e o lazer;

Tanto a origem quanto o destino dessas movimentações tem de ser abastecidas. A movimentação das cargas antecede a movimentação das pessoas, caso contrário não haverá nexos causal para a mobilidade urbana.

A formulação de políticas públicas com soluções para os problemas da distribuição urbana busca atender interesses conflitantes, favorecendo uma cidade melhor com ambiente propício para os negócios geradores de emprego e renda.

Esta Consulta Pública é o resultado dos novos padrões técnicos que começam a ser adotados, disseminando os conhecimentos desenvolvidos da economia urbana, da mobilidade e do abastecimento da cidade de Belo Horizonte, a partir das melhores práticas adotadas nos grandes centros urbanos desenvolvidos.

### 3. A Movimentação de Cargas Urbanas - Premissas

A matriz de insumo-produto das cadeias produtivas é determinada pela atividade industrial que gera uma movimentação das cargas até a ponta do consumo. Responsável por mais de 65% da movimentação de cargas industriais no Brasil, somente o transporte rodoviário de cargas, através do caminhão, é capaz de fazer o produto chegar até as mãos do consumidor. Nos centros urbanos essa movimentação é de quase 100%.

As motocicletas vêm assumindo papel preponderante no transporte rodoviário de cargas urbanas expressas de baixo volume.

A operação de distribuição dos produtos de consumo se dá pelos processos de carregamento e descarga, transferência, armazenagem, coleta, consolidação, fracionamento e entrega das cargas.

A logística de abastecimento urbano é substancialmente de carga fracionada.

A distribuição dos produtos tem seus processos próprios e diferenciados por densidade, (relação de peso e volume), embalagem, fator de empilhamento, manuseio, climatização, risco de avaria, valor agregado. Cada um deles **demandava uma logística diferenciada por tipo de carga**: especificação do veículo, sequência do carregamento, formação da carga e entrega, quantidade de pontos de coleta e entrega, roteirização, gerenciamento de risco.

A nova economia urbana intensificou o comércio eletrônico e as vendas diretas (cosméticos, produtos eletroeletrônicos, livros, etc.). Esse fenômeno em permanente processo de crescimento acentuado confere à logística de distribuição urbana um fator de maior fracionamento da carga, específico de entrega doméstica, com aumento

significativo da circulação dos caminhões e dos pontos de parada/entrega.

**A logística de abastecimento urbano é hoje um processo acumulativo de ineficiências e improdutividades.**

De um lado, o poder público impõe restrições à circulação de caminhões de forma linear, ortodoxa, definindo o tamanho e a capacidade máxima de carga dos veículos sem dominar a estatística do fluxo das cargas, O/D-origem e destino, e sem considerar as características de processos específicos inerentes de cada segmento de carga: construção civil, medicamentos, abastecimento hospitalar, alimentos, perecíveis, derivados de petróleo e cargas perigosas, resíduos industriais sólidos, líquidos, calçados e vestuário, eletrodomésticos, móveis, mudanças, comércio eletrônico, venda direta, carga expressa, carga postal e documentos etc.

**Cada um desses segmentos de produtos tem seus fluxos, escala e processos logísticos diferenciados.**

Por outro lado, o mercado impõe restrições de toda ordem, tanto na ponta do carregamento quanto no destino da entrega. São determinadas restrições pela limitação de horário, tempo de carregamento, tempo de descarga/entrega, processos de entrega, conferência, sistemas de estocagem e locais inadequados, segurança da carga, localização e índice de ocupação dos pontos de carga e descarga e principalmente os congestionamentos do tráfego urbano.

Acrescentam-se ainda as ineficiências dos processos de planejamento e programação de vendas, estoque e distribuição da atividade industrial, da atividade de transporte e do comércio, particularmente do pequeno comércio, que representa até 90% dos estabelecimentos com atividade regular, além do mercado informal. Os processos não são, em sua grande maioria, integrados e acumulam ineficiências que comprometem a produtividade da logística de abastecimento urbano.

A atividade industrial convive com o fenômeno histórico de concentração de faturamento e expedição de até 80% da produção nos últimos sete dias do mês.

A atividade de transporte opera, na média, com um índice de utilização da capacidade de carga dos veículos de não mais do que 60% de ocupação em peso e/ou volume, considerando os tempos de espera de carga e descarga, das rotas de retorno sem carga e das perdas no congestionamento dos centros urbanos.

A atividade comercial convive com o alto custo financeiro e baixa disponibilidade de capital de giro, disponibilidade e alto custo do m<sup>2</sup> para estoque, impondo uma frequência diária de entregas e muitas vezes com pequenas "janelas" de horário para entregas determinada pelo recebedor do produto.

**O setor produtivo tem a logística como a última fronteira para ganhos em escala de custo, produtividade e eficiência.**

As políticas públicas de logística e distribuição de cargas urbanas são responsáveis por mitigar os impactos sociais, ambientais e econômicos da distribuição urbana de mercadorias para que a cidade seja competitiva.

#### 4. Propostas - As "Vias de Acesso" para os avanços da logística de abastecimento de Belo Horizonte – Plano Diretor de Logística e Distribuição Urbana de Belo Horizonte.

##### 1. Curto Prazo (implantação e execução até 2016):

- a. Criar o Conselho Deliberativo Permanente e Paritário de Logística e Abastecimento de Belo Horizonte.
- b. 2 - Criar as Câmeras Temáticas por cadeias produtivas, que serão subdivididas em segmentos de cargas dos principais polos geradores e recebedores de carga, e pelo consumidor para debater, avaliar e definir sobre as propostas apresentadas pelo documento em audiência pública "POLÍTICA DE LOGÍSTICA URBANA DE BELO HORIZONTE - 2015":
- c. **Elaborar Pesquisa quantificada e qualificada de Origem e Destino - O/D de cargas de Belo Horizonte** integradas com a O/D de cargas Metropolitanas;
- d. **Implantar um programa de capacitação e treinamento em logística de abastecimento e distribuição urbana para micro, pequenos e médios empresários das cadeias produtivas;**
- e. **Produtos a serem entregues à sociedade:**
  - i. Projeto piloto entregas noturnas;
  - ii. Projeto piloto agendamento planejado de coleta/entrega;
  - iii. Projeto piloto de organização da circulação e especificação da frota de veículos, inclusive moto carga, de distribuição e abastecimento urbano;
  - iv. Definição de regiões piloto de baixa emissão de ruídos e poluentes;
  - v. Certificação de Selo Verde em parceria com o setor produtivo industrial, atacadistas, centros de distribuição, supermercados, entidades de transporte de cargas e de passageiros;
  - vi. Certificação de inspeção veicular - oficinas de reparação de veículos automotores;
  - vii. Construção de indicadores de logística de distribuição e abastecimento urbano;
  - viii. Construção de indicadores de economia urbana, ambiente de negócios e geração de emprego e renda.

##### 2. Médio Prazo (Implantação e execução até 2018):

- a. Criar política de entrega noturna por segmento de carga e cadeia produtiva;
- b. Criar política para polos de atração e geração de cargas passíveis de agendamentos de recebimento e expedição, reduzindo o número de caminhões em espera, circulando ou estacionados em via pública aguardando carga ou descarga;
- c. Criar política de organização da circulação e padronização da frota de veículos, inclusive moto carga e ciclo carga, de abastecimento urbano para coleta e entrega de produtos em regiões de alta densidade de trânsito em

Belo Horizonte;

- d. Criar política para ampliação das regiões de baixa emissão de ruídos e poluentes em parceria com o setor produtivo industrial, atacadistas, centros de distribuição, supermercados, entidades de transporte de cargas e de passageiros;
  - e. Criar política de inspeção veicular para prevenção de acidentes de trânsito, redução de emissão de particulados e melhoria do tráfego;
  - f. Criar projeto piloto de viabilidade de centros de consolidação urbana de carga (500m<sup>2</sup>) para entrega de carga fracionada com distância até 3 km com utilização de bicíclós e triciclos;
  - g. Ampliar o número de indicadores de logística de distribuição e abastecimento urbano;
  - h. Ampliar o número de indicadores de economia urbana, ambiente de negócios e geração de emprego e renda.
3. Diretrizes de Longo Prazo (Implantação até 2020):
- a. Implantar plataforma logística de distribuição, abastecimento e consolidação de cargas;
  - b. Implantar corredores econômicos de logística de distribuição urbana;
  - c. Revisão do Plano Diretor de Logística Urbana de Belo Horizonte a cada cinco anos.

## **5. Determinantes dos resultados – Logística Urbana**

### 1. Articulação do poder público com os agentes da cadeia de abastecimento:

As soluções que resultam dessa articulação aproximam as políticas públicas das demandas para o abastecimento da cidade, com mais eficiência, produtividade e menor custo ambiental, social e econômico;

### 2. Conhecimento - Pesquisa - Banco de Dados:

O conhecimento e a pesquisa têm de ser desenvolvidos para dar consistência técnica aos estudos e decisões sobre a mobilidade e às operações de abastecimento urbano.

As pesquisas quantitativas e qualitativas devem ser desenvolvidas em base científica.

### 3. Integração e equilíbrio dos sistemas de transportes:

O transporte de mercadorias na economia urbana deve ser desenvolvido com prioridade. A gestão de transporte urbano de cargas deve ser considerada de forma equilibrada e integrada com o transporte de passageiros, com os outros veículos e com todos os demais agentes da mobilidade urbana: pedestres, bicicletas, motocicletas, veículos de tração animal, carro de mão de coletores de resíduos urbanos para reciclagem, caçambas de resíduos de construção civil, veículos

estacionados ou em circulação de fornecimento de alimentos e frutas, etc.

#### 4. Processos logísticos das cadeias produtivas por segmento de carga:

O funcionamento eficiente dos mercados, através de negociações ao longo das cadeias produtivas e orientadas pelo conhecimento dos processos logísticos próprios de cada segmento de carga, indicam que alguns países estão evidenciando várias mudanças positivas, tais como e principalmente a redução do número de caminhões em circulação como resultado da integração dos processos logísticos ao longo da cadeia produtiva, do nível elevado de competitividade, maior produtividade, mais eficiência e custos mais baixos.

Os transportadores de carga urbana podem se adaptar às condições impostas pela nova ordem e complexidade logística dos grandes centros urbanos. Os custos, a eficiência e a produtividade decorrem da formulação das políticas públicas.

Porém, constata-se que estabelecer políticas públicas para somente um elo da cadeia produtiva não será capaz de mudar as regras do mercado e resolver as questões do caos urbano, se não forem estimuladas as mudanças dos processos dos demais elos da cadeia.

#### 5. Acidentes de trânsito:

Vários fatores afetam a ocorrência de acidentes. Entre as causas principais dos acidentes de trânsito estão a qualidade do pavimento, a idade média da frota, o excesso de jornada de trabalho dos motoristas e auxiliares de entrega provocada pela limitação do tempo de operação efetivas. O crescimento da quantidade de motocicletas no transporte de cargas, também contribui de forma decisiva para as estatísticas de acidentes de trânsito urbano.

#### 6. Emissões de poluentes

Além do combustível, da manutenção mecânica e idade da frota, as emissões são fortemente dependentes da quantidade de quilômetros percorridos, dirigibilidade e velocidade de deslocamento. Assim, qualquer mudança em veículos-quilômetros e veículos-horas resulta em mudanças na quantidade de emissão de poluentes.

#### 7. Uso intensivo de inteligência e tecnologia:

Torna a cidade mais eficiente e competitiva além de inclusiva.