





## AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS APRESENTADAS NA CONSULTA PÚBLICA SOBRE A POLÍTICA DE LOGÍSTICA URBANA DE BELO HORIZONTE

A Prefeitura Municipal de Belo Horizonte (PBH), por meio da BHTRANS, apresentou na consulta pública sobre a Política de Logística Urbana de Belo Horizonte propostas para planejamento e gestão do transporte de carga na capital mineira.

As propostas levadas para discussão na consulta pública são complementares entre si. A inter-relação entre as proposições é uma característica fundamental do material apresentado. Algumas propostas perdem o sentido e a função se suprimidas ou substituídas. Outras propostas devem receber complementações e melhoramentos.

Este documento intitulado “**AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS**” tem como objetivo único informar à população da aprovação ou reprovação das propostas apresentadas, demonstrando como elas influenciam positiva ou negativamente o transporte de mercadorias no Município. Cabe ao Executivo o papel de esclarecer e subsidiar os cidadãos na avaliação de todas as propostas apresentadas, a fim de que manifestem, com plena consciência, o seu desejo para o futuro de Belo Horizonte.

As avaliações sintetizadas neste material refletem a visão técnica sobre as propostas e podem divergir da leitura de grupos e das crenças particulares de cada pessoa. Que cada cidadão utilize o documento como lhe convier. Que concorde ou discorde do posicionamento da PBH, manifestando seu interesse com a liberdade que os processos de gestão compartilhada da cidade devem sempre preservar.

| Cada proposta foi avaliada como:   |                                |
|--|--------------------------------|
|   | <b>FAVORÁVEL</b>               |
| Propostas consideradas <b> muito boas ou que complementam ou reforçam </b> premissas e conceitos importantes para aprimorar o transporte de carga na cidade.   |                                |
|   | <b>FAVORÁVEL, COM RESSALVA</b> |
| Propostas que possuem <b> conteúdo que pode ser conciliado </b> a premissas e a conceitos estabelecidos na proposta geral, mesmo que, <b> por vezes, tenham efeitos mais limitados do que os das propostas originalmente apresentadas.</b> |                                |
|   | <b>DESFAVORÁVEL</b>            |
| Propostas consideradas <b> contrárias a princípios de planejamento e de gestão defendidos </b> na proposta geral para distribuição urbana de mercadorias.  |                                |
|   | <b>MUITO DESFAVORÁVEL</b>      |
| Propostas consideradas <b> contrárias a princípios de planejamento e de gestão defendidos </b> na proposta geral e que <b> podem ocasionar efeitos negativos à distribuição urbana de carga.</b>   |                                |

## POLÍTICA DE LOGÍSTICA URBANA DE BELO HORIZONTE

### **Objetivo estratégico da Política**

“Tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade”

### **Objetivos específicos**

1. Auxiliar a articulação entre os agentes da cadeia de abastecimento;
2. Otimizar o uso do espaço urbano;
3. Apoiar os transportadores nos pontos de entrega e coleta de mercadorias;
4. Auxiliar os transportadores a reduzir viagens e distâncias percorridas da carga;
5. Reduzir risco de acidentes envolvendo veículos de transporte de mercadorias;
6. Reduzir os impactos ambientais.

### **PROPOSTA 01**

Reforço mais uma vez que Belo Horizonte está fazendo história com este plano de logística. Como pioneiros, sempre existem melhorias... mas, a equipe fez um bom trabalho até agora e tenho certeza que o prosseguimento das atividades será de sucesso.

Sobre as metas: estão pautadas nos objetivos da logística urbana. Belo Horizonte sai na frente com um plano inovador tendo sido comentado no meio acadêmico o caráter inédito de tal plano!

### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL**

As propostas da política de logística urbana estão em sintonia com o Plano de Mobilidade e Diretor da cidade.

### **PROPOSTA 02**

Pressionar o estado e a federação para a implantação do Ferroanel metropolitano.

### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente com a Política de Logística Urbana, uma vez que incentiva o transporte de mercadorias por outros meios de transporte além do rodoviário.

### PROPOSTA 03

Utilizar a linha férrea como transporte de cargas de qualquer natureza, além dos commodities da mineração.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta é coerente com a Política de Logística Urbana, uma vez que incentiva o transporte de mercadorias por outros meios de transporte além do rodoviário. No entanto, para viabilizar esta medida é necessário o desenvolvimento de outras infraestruturas como Plataformas Logísticas, por exemplo, para que se possa realizar a integração modal.

### PROPOSTA 04

Revitalizar a malha ferroviária do entorno da capital como alternativa para o transporte de passageiros e de cargas; Acelerar o processo de construção do novo anel rodoviário de Belo Horizonte.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta de construção do Rodoanel previsto no Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte (PDDI-RMBH) possibilita a passagem de veículos sem a necessidade de entrar no território do município de Belo Horizonte, além de ser fundamental para suportar o tráfego de veículos que possivelmente será gerado com a construção das plataformas logísticas, também previstas no plano. A utilização de outros meios de transporte, além do rodoviário é coerente com a Política de Logística Urbana.

### PROPOSTA 05

Cada região da cidade vai ter um perfil próprio, mas falando do Centro, que é onde observo na maior parte do tempo, é inconcebível haver carga/descarga nos horários de chegada e saída do trabalho. Pode não ser sempre, mas é uma prática que tem que ser desencorajada ao máximo.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A cidade, em especial a área central e corredores de transporte, já possuem regras de restrição a veículos em relação a sua capacidade, comprimento e horário, que foram discutidas com os agentes da cadeia de abastecimento. No entanto, a ampliação destas restrições deve ser estudada considerando a especificidade de cada caso.

### PROPOSTA 06

O Plano Diretor da cidade deve gerar os vetores de crescimento econômico para os quais as políticas de logística urbana devem apontar (exemplo: devem ser levantadas as vocações existentes de cada região. Na ausência destas, deve-se identificar qual área mais se adere às características da população local e/ou o que seria mais conveniente logisticamente falando - como levantar as que teriam melhor capacidade para a criação de novos espaços que abriguem estas atividades).

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente com a política de logística urbana que deve ser compatível com o plano diretor e o plano de mobilidade da cidade.

### PROPOSTA 07

Onde a Prefeitura pode atuar diretamente, como na Engenharia de Tráfego, alterar convenientemente o fluxo viário para favorecer determinados espaços (exemplo: mudar mãos de direção de ruas e avenidas para criar rotas de acesso de entrada e saída mais apropriadas aos pontos comerciais de maior influência, inserindo semáforos sincronizados e ajustados de forma a permitir o fluxo em velocidade compatível, porém constante, a fim de evitar gargalos).

#### PARECER TÉCNICO



**DESFAVORÁVEL**

O Poder público deve auxiliar a cadeia de abastecimento provendo infraestrutura, mas principalmente promovendo o diálogo entre os agentes da cadeia de abastecimento para que as especificidades sejam verificadas e tratadas.

### PROPOSTA 08

Permitir, de 09:00 às 17:00, a parada em fila dupla de veículos de carga e descarga em vias de mão única direcional, desde que obtenham uma autorização especial prévia da prefeitura para a realização da atividade, portando-a junto à Nota Fiscal respectiva e que se mantenha um motorista ao volante para retirada imediata do veículo em situações de emergência. válido para ônibus, trens e metrô. Ao tomar posse, todos são avisados de que o uso do transporte público é quase uma das obrigações do cargo.

#### PARECER TÉCNICO



**DESFAVORÁVEL**

Deve se buscar o uso da via com harmonia entre todos os interessados. O fluxo da via é regulado, por meio de sinalização que deve seguir o Código de Transito Brasileiro – CTB. Parar em fila dupla é uma infração grave prevista no CTB. Esta prática prejudica a fluidez do transito e aumenta o risco de acidentes. Ela só deve acontecer mediante autorização especial.

### PROPOSTA 09

Melhorar a sinalização por placas relativo à localização dos centros comerciais de cada região. Confeccionar e disponibilizar por diversas mídias, eletrônicas ou impressas, mapas de deslocamento ágeis pela cidade, apontando os pontos comerciais de maior demanda.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A melhoria da sinalização é coerente com a Política de Logística Urbana e com a revisão do PlanMob-BH, em elaboração pela BHTRANS. As informações tende ser dinâmica e cada vez mais apoiada nas mídias eletrônicas.

### PROPOSTA 10

Entregas provenientes de localidades acima de 300 Km entre origem e destino devem ser autorizadas previamente, sendo o destinatário responsável solidariamente pelo traslado da mercadoria até o destino, sendo informado, junto com a autorização de entrega, o caminho a percorrer para chegar ao ponto de destino, sendo passível de multa o descumprimento do trajeto especificado e do horário permitido.

#### PARECER TÉCNICO



**MUITO DESFAVORÁVEL**

A restrição a veículos, tende dificultar as entregas e por consequência aumentar os custos bens e materiais . Não podemos impedir que um veículo transite pelas ruas da cidade. Caso ele esteja fora dos limites de tamanho e capacidade regulados, ainda assim, por meio de autorização especial ele pode trafegar nas áreas com restrição. Desta forma as medidas de restrição devem ser estudadas para cada caso específico levando em consideração o aspecto econômico, segurança e fluidez no transito.

### PROPOSTA 11

Cadastrar coletores de materiais recicláveis para retirar o material resultante do processo no período noturno, sendo o destinatário responsável pela manutenção da limpeza dos arredores. Os demais itens anteriores também contribuem em conjunto para redução de impactos ambientais.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) possui um programa para os catadores de materiais recicláveis da cidade, cujo período de trabalho não se limita aos turnos noturno ou diurno possibilitando que os materiais sejam recolhidos o mais breve possível e mantendo a cidade limpa. A limpeza da cidade é dever de todos e é apoiada pela coleta de lixo realizada pela PBH.

### PROPOSTA 12

Tenho consciência de que é muito difícil, mas o ideal seria que cargas e descargas de grandes volumes fossem feitas após os horários de pico e que as empresas tivessem dia de entrega de acordo com o ramo de atividade, consumidores teriam que se organizar pra não ficar sem mercadoria, teríamos uma grande diminuição do fluxo de automóveis, melhorando a qualidade de vida.

#### PARECER TÉCNICO



**DESAVORÁVEL**

A restrição a veículos, tende dificultar as entregas e por consequência aumentar os custos bens e materiais. Caso ele esteja fora dos limites de tamanho e capacidade regulados, ainda assim, por meio de autorização especial ele pode trafegar nas áreas com restrição. Desta forma as medidas de restrição devem ser estudadas para cada caso específico levando em consideração o aspecto econômico, segurança e fluidez no trânsito.

### PROPOSTA 13

As considerações apresentadas abaixo são preliminares. A proposta está sendo discutida em conjunto com a SETCEMG, CDL, FIEMG, ACMINAS, Sindicato dos Cengonheiros, Minaspetro, AMS, etc. É IMPORTANTE A SOCIEDADE ENTENDER QUE MOBILIDADE URBANA É MUITO MAIS QUE AS QUESTÕES DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS E DE TRÂNSITO. A LOGÍSTICA URBANA É PARA RESPONDER COMO A CIDADE SERÁ ABASTECIDA. 1 - É importante incluir o conceito de ABASTECIMENTO DA CIDADE para tornar mais "entendível" para toda a sociedade o objetivo maior da logística urbana;

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente com a Política de Logística Urbana, que entre outros, prevê ampla discussão com todos agentes da cadeia de produção. É importante destacar também que a cidade seja abastecida para que as pessoas possam viver e produzir.

### PROPOSTA 14

A mobilidade urbana é a movimentação das pessoas e das cargas pelas vias da cidade;

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A mobilidade de pessoas e bens é essencial para o desenvolvimento e sobrevivência da cidade.

### PROPOSTA 15

Segundo a pesquisa de Origem e Destino realizada na Região Metropolitana de Belo Horizonte 47% das movimentações das pessoas é em direção ao emprego. Logo, o setor produtivo, gerador de emprego e renda, é um grande determinante da mobilidade urbana;

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL**

A renda de uma cidade ou região influencia a distribuição urbana de mercadorias, logo a Política de Logística Urbana deve propor medidas para melhorar sua eficácia.

**PROPOSTA 16**

A vitalidade das cidades é medida pela sua capacidade de gerar oportunidades de emprego e renda;

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A capacidade de gerar emprego e renda é muito importante para a cidade, porém a vitalidade de uma cidade, também depende da forma em que seus espaços são ofertados, ou seja, é necessário harmonia na forma que é dividido para todos os seus usos.

**PROPOSTA 17**

As origens e os destinos das pessoas tem de estar abastecidos, caso contrário as pessoas não vão se movimentar. Logo, a distribuição de produtos antecede a movimentação das pessoas;

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

É necessário o abastecimento dos locais para o atendimento as pessoas. A Política de Logística Urbana visa propor medidas que tornem a distribuição urbana de mercadorias mais eficaz minimizando os custos de operação para tornar a cidade mais competitiva e, assim melhorar a qualidade de vidas das pessoas.

**PROPOSTA 18**

As soluções para uma Mobilidade Urbana sustentável tem de ser INCLUSIVAS e não RESTRITIVAS. As políticas públicas hoje em vigor para BHte. São eminentemente restritivas, determinando horários restritos, tamanho dos veículos de cargas etc. etc. etc.

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

As restrições em vigência buscam evitar que grandes veículos circulem nos períodos em que o transito é mais intenso, reduzindo as possibilidades de acidentes e impactos na fluidez do transito. A Política de Logística Urbana deve ser inclusiva, pois o espaço da via deve ser compartilhado em harmonia para todos os usos.

### PROPOSTA 19

O abastecimento das cidades, particularmente dos grandes centros urbanos, é hoje de baixa produtividade, alto custo e grande contribuinte para as emissões poluentes e de ruído. 8 - AS CIDADE TEM DE SER COMPETITIVAS E INTELIGENTES: ECONÔMICA E SOCIAL, CULTURAL E AMBIENTALMENTE SUSTENTÁVEIS.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A Política de Logística Urbana objetiva propor medidas que tornem a distribuição urbana de mercadorias mais eficaz minimizando os custos de operação para tornar a cidade mais competitiva e, assim melhorar a qualidade de vidas das pessoas.

### PROPOSTA 20

Bom dia minha sugestão seria feita com entregas programadas para veiculos maiores ou seja pediram uma liberação junto a bh trans para fazer entrega em locais especificos com hora marcadas e tempo de espera não tem mais condição de estocar mais a venda e feita na em cima do estoque do cliente isto para veiculos maiores e outra sugestão para transito ce veículos menores e fazer grandes estacionamentos na avenida do contorno nossa senhora do carmo e cristiano machado e amazonas um exemplo disso o parque de exposição da gameleira aonde podemos deixar nosso carro e pegar um minibus para circular no centro e deixando os ônibus ,ambulâncias carros especias e polícias para circular normalmente no centro.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

Para a necessidade do transporte de carga fora dos padrões estabelecidos a BHTRANS emite autorizações especiais para circulação e estacionamento nas áreas que contém restrições. A marcação de horários para entregas é uma melhoria que deve ser buscada, por meio de entendimento entre fornecedores e compradores, para evitar que veículos se acumulem na porta dos estabelecimentos aguardando o seu horário para descarregar. A criação de estacionamentos fora da área central, chamados de estacionamentos dissuasórios, é uma medida proposta na revisão do PlanMob-BH em curso, contudo ela deve ser estudada e verificada a sua viabilidade técnica e econômica.

### PROPOSTA 21

Ola, sou membro CRTT - Norte, Sugiro a viabilidade de a BHTRANS, abrir canal da rede social no WHATSAPP ( uso do Smartphone)onde a população pudessem enviar foto de grafante de desrespeito com pedestre e com transito, onde o infrator seria notificado com uma advertência e se tivesse reincidente seria notificado com multa, assim acredito que todos melhoraria muito o transito na área central e os motoristas ficariam mais atentos porque a população esta de olho.



**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta extrapola a Política de Logística Urbana, mas é uma medida que melhora a fiscalização e, com a participação da população que é fundamental para o sucesso de qualquer política pública.

**PROPOSTA 22**

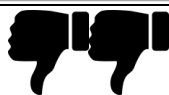
Todo o transporte de carga dentro do município deveria ser realizado em veículos elétricos e em veículos compartilhados entre as empresas. O horário de carga e descarga tem de se adaptar, fazendo uma análise do tráfego na região para descobrir os horários de menor movimento e que se adequá as partes envolvidas neste processo não afetando a mobilidade urbana. Reforço a ideia da utilização de veículos elétricos e postos de carregamento dos mesmo para que futuramente com a popularização dos veículos elétricos já haver um mínimo de infraestrutura pronta.

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A substituição da frota de veículos de carga para veículos elétricos é benéfica para a sustentabilidade da cidade, porém a restrição baseada neste parâmetro deve ser discutida com os sindicatos para que não causar prejuízo ao setor nem prejudicar a livre concorrência, com a exclusão de prestadores de serviços autônomos com menor condição de troca de seu veículo.

**PROPOSTA 23**

Logística de transporte, seja ele (o transporte) de que natureza for, não deve ser resultado de opiniões e sim de elaborado planejamento. Pesquisas como esta proposta pela BHTRANS, podem até ser meritórias no sentido de promover a democracia, mas apenas produz legitimizações duvidosas. Cada cidade de cada país tem sua história própria, bem como sua peculiar situação em termos de estabilização. Neste sentido é um enorme erro, p.ex. comparar Bhte. que tem pouco mais de 100 anos, com p. ex. Roma, que tem mais de 2500 anos. além disto B.Hte. está longe de equilibrar sua Matriz de Transportes. Como se vê pensar o binômio Trânsito/Transporte, dos qual depende a logística e em termos duradouros não é tarefa simples e nem pontual, pelo contrário é tarefa que exige planejamento contínuo e realimentação de informações gerenciais, ídem. A história recente demonstra sobejamente nossas afirmações, basta verificar as inúmeras intervenções efetuadas no sistema viário, refeitas inúmeras vezes nos últimos 20 anos, todas bem intencionadas, mas de pífios resultados.

**PARECER TÉCNICO****MUITO DESFAVORÁVEL**

A participação da população é uma forma de melhorar o diagnóstico técnico e de receber contribuições para uma divisão harmoniosa do espaço público. Além disso, este tipo de iniciativa da voz aqueles que por vezes não são ouvidos ou por não ter tempo de participar de audiências públicas, ou encontros presenciais.

## PROPOSTA 24

Ao meu ver, a criação de Logística urbana, teria o mesmo tratamento das conversões à esquerda em vias, na sua existência todos pagam por alguns terem o privilégio de virar à esquerda. As práticas germânicas são bem pragmáticas, já as brasileiras são apenas mitigadoras. Pensar em logística é pensar em planejamento urbano, não há outra forma. É o repensar no dia-a-dia do cidadão e dos munícipes. É inconcebível vermos todo tipo de caminhões trafegando dentro do centro de Belo Horizonte de forma livre e irresponsável. Como também estacionando seus veículos para carga e descarga ao seu bel prazer, no horário de pico da cidade. Os logistas é que tem que se adaptar à cidade e não o contrário. Pelo aplicativo WAZE é possível verificar em tempo real o fluxo de veículos em todas as cidades. Nele é possível verificar o comportamento de todas as regiões de Belo Horizonte. É fácil observar por ele as áreas de grande concentração comercial. Isso faz parte do planejamento urbano. O repensar nesses bolsões comerciais e rever a sua logística operacional. Ou se evita a queimada ou sempre apagaremos fogueiras.

### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVAS**

A Política de Logística Urbana deve estar em sintonia com o planejamento urbano e com o planejamento da mobilidade sustentável. Contudo, medidas de restrições podem causar aumento no custo da distribuição urbana de mercadorias e por consequência deixar a cidade menos competitiva.

## CIRCULAÇÃO

### Propostas

1. Aumentar a fiscalização da movimentação dos veículos de carga de forma efetiva na Área Central e Corredores;
2. Ampliar e aperfeiçoar os dispositivos de fiscalização eletrônica de circulação;
3. Divulgar por meio de mídia educativa e aumentar a sinalização da restrição de circulação e legislação em vigor;
4. Estimular a cooperação entre os setores envolvidos na circulação de veículos de carga, visando diminuir o tempo de operações, otimizando os itinerários e horários para minimizar os impactos sociais, ambientais e de trânsito;
5. Aprimorar as ações de integração que buscam regulamentar o disciplinamento das atividades de circulação dos veículos de carga e as operações de carga e descarga;
6. Adequar a sinalização das vagas de carga e descarga para diminuir o tempo de procura pelos motoristas e facilitar manobras dos veículos, sempre respeitando as especificidades do espaço viário;
7. Observar sistematicamente o contexto da logística urbana nas revisões da circulação, para manutenção ou ampliação da restrição;
8. Garantir que a circulação interligue os espaços logísticos com os centros comerciais.

### PROPOSTA 25

Criação de 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. Prazo: Médio (até 2018)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A especificação dos veículos existe e foi discutida com todos os agentes da cadeia de abastecimento, Toda política pública deve sempre ser observada e revista, quando necessário, porém cabe ressaltar que as modificações destas regras implicam em renovação da frota e investimento. As motocicletas de carga já são reguladas conforme resoluções do CONTRAN.

### PROPOSTA 26

Execução de projeto piloto de organização da circulação e especificação da frota de veículos, inclusive moto carga, de distribuição e abastecimento urbano. Prazo: Curto (até 2016)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A realização de testes operacionais, quando possíveis, é sempre uma excelente alternativa para conhecer a efetividade das mudanças. A circulação é constantemente organizada e modificada de acordo com a demanda pela BHTRANS. Para estas modificações são utilizadas ferramentas de simulação que permitem testar medidas sem o custo das

intervenções e sem possíveis transtornos a população. Os testes pilotos com novos veículos é uma ótima alternativa que deve ser incentivada e trabalhada em conjunto com o setor acadêmico, privado e público.

### PROPOSTA 27

Faixas exclusivas: é uma medida que pode ser implantada quando nada mais funcionar... existe outras formas de melhorar a distribuição urbana antes de implementar esta solução.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta é coerente, considerando-se que alternativas devem ser testadas, antes desta. Pois, o espaço da via deve ser compartilhado em harmonia para todos os usos.

### PROPOSTA 28

Sobre restrição: talvez BH possa começar a pensar na restrição como uma medida para a lespeciais melhoria da qualidade do ar, conhecida como Zona de Baixa Emissão! Assim, não apenas restringiu-se a circulação de veículos de carga de grande porte mas melhorou a qualidade do ar. Neste sentido, seria necessário dar continuidade com campanhas para renovação da frota e/ou inibição dos veículos muito velhos ainda em circulação. Quem sabe um selo verde, renovado anualmente caso o veículo emita um nível aceitável de poluição.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A criação de zonas de baixa emissão e de um certificado é coerente com as propostas do Plano de Mobilidade e metas da cidade que visam à redução de emissão de gases. Contudo, a renovação da frota depende de investimento privado e deve ocorrer de forma que os pequenos transportadores e/ou autônomos consigam se adaptar a medida sem que percam competitividade. Esta renovação da frota poderia ocorrer de forma mais rápida com incentivos do governo federal para compra de novos veículos, mas neste ponto o município não tem nenhuma governabilidade.

### PROPOSTA 29

Criar pontos de contato onde os transportadores precisarão passar para realizar o percurso previamente estabelecido para que a carga seja entregue.

#### PARECER TÉCNICO



**MUITO DESFAVORÁVEL**

A restrição a todos os veículos e a obrigação de parar em postos no meio urbano, tende dificultar as entregas e por consequência aumentar os custos das entregas/coletas. Nossas propostas apontam para fiscalização por meio de tecnologia.

### PROPOSTA 30

Por meio de parceria com universidades da capital, criar um aplicativo para monitorar e marcar o percurso, que deve ser integrado com o cliente, onde deve ser dada baixa na entrega para que o veículo possa deixar o município sem ser multado.

#### PARECER TÉCNICO



#### FAVORÁVEL, COM RESSALVA

O uso de tecnologia com o objetivo de apoiar e fiscalizar a distribuição urbana de mercadoria é coerente com as propostas apresentadas na consulta pública. Porém, depende do avanço da tecnologia. Não podemos impedir que um veículo utilitário transite pelas ruas da cidade. Caso ele esteja fora dos limites de tamanho e capacidade regulados, ainda assim, por meio de autorização especial ele pode trafegar nas áreas com restrição.

### PROPOSTA 31

Deve ser criada legislação para ordenar o fluxo de veículos de passeio em áreas de intensa carga e descarga, informando sobre a permissão de parada em fila dupla (como sugerido no tema "Política de Logística Urbana") para as operações citadas, informando por placas de sinalização e divulgação em mídia eletrônica.

#### PARECER TÉCNICO



#### MUITO DESFAVORÁVEL

Deve se buscar o uso da via com harmonia entre todos os interessados. O fluxo da via é regulado, por meio de sinalização que deve seguir o Código de Transito Brasileiro – CTB. Parar em fila dupla é uma infração grave prevista no CTB. Esta prática prejudica a fluidez do transito e aumenta o risco de acidentes. Ela só deve acontecer mediante autorização especial.

### PROPOSTA 32

Deve ser autorizado ao destinatário da mercadoria o fechamento de espaço para agilizar a operação, mediante autorização prévia emitida pela prefeitura.

#### PARECER TÉCNICO



#### FAVORÁVEL

As reservas de áreas para operação de carga e descarga dentro de padrões pré-estabelecidos já é um serviço disponibilizado pela BHTRANS. Desde que passe por análise e aprovação da mesma. A emissão destas autorizações estão disponíveis no portal da BHTRANS e Prefeitura e também podem ser solicitadas pessoalmente em determinadas unidades da BHTRANS.

### PROPOSTA 33

O uso de aplicativos que tanto dinamizem quanto otimizem a circulação pelas rodovias municipais, aliados a estruturas físicas (postos de vistoria) ao longo de um trajeto preestabelecido como roteiro para a execução do serviço, tornaria o processo de carga e descarga mais controlável e menos sujeito a riscos de diversas naturezas.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta é coerente com as autorizações já emitidas pela BHTRANS. Porém, estas autorizações se aplicam apenas aos veículos que ultrapassam os limites de tamanho e capacidade com permissão para trafegar nas áreas com restrição. A restrição a todos os veículos e a obrigação de parar em postos no meio urbano, tende dificultar as entregas e por consequência aumentar o custo das entregas/coletas. Nossas propostas apontam para fiscalização por meio de tecnologia.

### PROPOSTA 34

Deve ser criada legislação que autorize a parada em fila dupla em áreas onde se concentrem empresas que demandem grande fluxo de produtos e cujas vias sejam unidirecionais

#### PARECER TÉCNICO



**MUITO DESFAVORÁVEL**

Parar em fila dupla é uma infração grave prevista no Código de Transito Brasileiro. Esta prática prejudica a fluidez do transito e aumenta o risco de acidentes. Ela só deve acontecer mediante autorização especial.

### PROPOSTA 35

De acordo com a variação da dinâmica de ocupação dos centros comerciais por empresas de médio e grande porte, pode-se alterar algum parâmetro que melhore alguma situação específica que esteja causando conflitos que demande atenção das autoridades.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta não contraria as diretrizes do PlanMob-BH, que deve estar alinhado com as diretrizes com os planos diretores.

### PROPOSTA 36

A prefeitura deve criar uma planilha para autorização de circulação de mercadorias, emitida previamente, que deverá ser anexada junto à Nota Fiscal, sendo gerado também um mapa que determinará o caminho ou rota que o entregador deverá fazer para chegar ao destino. Em um ou mais pontos específicos, deverá haver postos onde os entregadores pararão para demonstrar que estão seguindo o fluxo proposto, o que deixará de acarretar multa pelo descumprimento. A guia deverá conter os dados do fornecedor, cliente, mercadorias e

transportador, além do percurso a ser feito nas vias municipais. Isto fará com que a área de Engenharia de Tráfego controle adequadamente o percurso e todo o trâmite necessário, que é o objetivo desejado.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta é coerente com as autorizações já emitidas pela BHTRANS. Porém, estas autorizações se aplicam apenas aos veículos que ultrapassam os limites de tamanho e capacidade com permissão para trafegar nas áreas com restrição. A restrição a todos os veículos e a obrigação de parar em postos no meio urbano, tende dificultar as entregas/coletas e por consequência encarecer os fretes. Nossas propostas apontam para fiscalização por meio de tecnologia.

#### *PROPOSTA 37*

Implantação de pequenas trincheiras para servir rota alternativa em situações excepcionais, criação e preparação de grupo descentralizado de atuação autônoma para atuar em caso de excepcionalidade, sejam agentes funcionários ou mesmo cidadãos pré-determinados, mapeamento de presumíveis novas áreas de risco ou mesmo calamidade em locais de grande circulação de veículos.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A construção de infraestrutura depende de estudos e disponibilidade de recursos. Existe um plano de obras chamado VIURBS que contém obras prioritárias em toda cidade. O mapeamento dos lugares com maior índice de acidentes foi realizado por uma equipe técnica da BHTRANS, dentro do projeto de segurança no trânsito, e para mitigar os riscos nestes locais foram propostas ações de educação e intervenções viárias.

#### *PROPOSTA 38*

Acredito que uma medida importante seria organizar os espaços urbanos em zonas que se transformem em vetores de atração de determinados tipos de atividades econômicas na cidade. Assim como o Barro Preto tornou-se um polo de moda, a Prefeitura poderia incentivar a concentração de empresas atacadistas na região central da capital, desviando o segmento varejista para regiões adjacentes ou zonas próprias. Como exemplo, o que se denomina "hipercentro", que compreende o interior delimitado pela avenida do Contorno, poderia ser subdividido em zonas atacadistas de vestuário, produtos mecânicos, eletroeletrônicos, construção civil, química, entre outros, onde apenas seriam liberados alvarás para empresas que sejam de determinadas áreas em determinadas regiões, inclusive com algum incentivo fiscal e logístico que facilite e favoreça a abertura de novos empreendimentos na capital, facilitando também o acesso para quem vem do interior em busca desses tipos de produtos.

#### PARECER TÉCNICO



**MUITO DESFAVORÁVEL**

A criação de polos contraria as propostas do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade da cidade. Estes planos estimulam a criação de novas centralidades fora da região central com

todos os serviços, oportunidades e tipos de comércio, de forma que o cidadão não precise se deslocar da região onde mora para ter acesso à bens, serviços e equipamentos públicos.

### **PROPOSTA 39**

RETIRAR TODO TRÁFEGO DE VEÍCULOS PESADOS, TAIS COMO: caminhões, carretas, bitrens, etc. Ajudaria muito o trânsito pois já fomos PENALIZADOS pela PROIBIÇÃO de tráfego em uma faixa da VIA.

#### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

O transporte de carga é importante para a cidade, pois ele possibilita o abastecimento da mesma. A restrição a veículos pesados já existe nos principais corredores e na região central, a ampliação desta restrição deve ser estudada considerando a especificidade de cada caso. Estes casos devem considerar principalmente a segurança das pessoas e caso necessário o tráfego destes veículos deve ser restringido como sugerido.

### **PROPOSTA 40**

Minha sugestão é a de que seja proibida a circulação de carretas, caminhões e veículos de carga em geral nos horários de pico pela Avenida Cristiano Machado e pela MG-10, uma vez que o fluxo de mais de 16.000 pessoas por estas vias aumentou consideravelmente após a implementação da Cidade Administrativa, além de estas vias servirem, também, de caminho para o aeroporto de Confins. Verifica-se, habitualmente, a obstrução destas vias por esses tipos de veículos que, muitas vezes, estragam e/ou estão envolvidos em acidentes, causando transtorno e prejuízos. Devem ser observados, ainda, os locais de estrangulamento do fluxo como em frente ao Shopping Estação BH e a Universidade Faminas.

#### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

Na Av. Cristiano Machado entre as avenidas do Contorno até a Silviano Brandão, possui restrição a veículos de carga fora da especificação, ou seja, maiores que 6,5m e/ou com capacidade maior que cinco toneladas. Estes veículos só podem transitar nesta nos horários especificados. A ampliação desta restrição deve ser estudada e novas rotas devem ser ofertadas para o transporte de mercadorias.

### **PROPOSTA 41**

Proponho o tráfico de carretas fora do horário de pico na linha verde, uma vez que essas estragam e atrasam o trânsito, além de criarem situações de risco aos demais veículos.

#### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

Na Av. Cristiano Machado entre as avenidas do Contorno até a Silviano Brandão, possui restrição a veículos de carga fora da especificação, ou seja, maiores que 6,5m e/ou com capacidade maior que cinco toneladas. Estes veículos só podem transitar nesta avenida fora



dos horários de pico. A ampliação desta restrição deve ser estudada e novas rotas devem ser ofertadas para o transporte de mercadorias.

### **PROPOSTA 42**

Moro na zona norte e todos os dias utilizo a LINHA VERDE para chegar onde trabalho. O trânsito de carretas enormes e carregadas, bitrens é muito pesado no trecho (trevo do Guarani - cidade administrativa), por conta disso é constante encontrar congestionamentos provocados por carretas q estragam em horário de pico ocupando uma das faixas e estrangulando o trânsito. Um transtorno diário. Sugiro criar horários de PROIBIÇÃO desses veículos extra pesados a circularem no trecho. Horários de pico as carretas deveriam encostar e deixar fluir o trânsito de veículos pequeno porte.

#### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

Cada caso que envolve restrição deve ser estudado e verificado de acordo com sua especificidade. Estão em estudo obras no trevo citado e a região receberá a nova rodoviária. Com isso, mudanças na circulação estão previstas e a via 240 receberá os veículos de carga preferencialmente.

### **PROPOSTA 43**

Sugiro que seja criado e disponibilizado para a sociedade um mapa on-line com o tráfego de veículo nas vias da cidade. Este mapa auxiliaria a população no que se refere aos seus deslocamentos diários permitindo, por exemplo, a antecipação ou a postergação de uma decisão sobre o início de uma viagem com base no nível de congestionamento daquele momento. As empresas poderiam planejar melhor seus roteiros de entrega e até desenvolver algoritmos de roteamento evitando circular nas vias congestionadas. A empresa de transportes da cidade de Santiago se apresenta como um benchmarking sobre esta política.

#### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL**

O uso de tecnologia para informar a população e empresas é coerente com as propostas que apresentamos. Um primeiro passo foi dado com a disponibilização de uma ferramenta no site da BHTRANS que indica, onde estão as áreas de carga e descarga na região central, assim como as áreas que contêm restrição, quanto a dimensão e capacidade dos veículos.

## OPERAÇÃO DE CARGA E DESCARGA

### Propostas

1. Aumentar a fiscalização nas áreas de carga e descarga;
2. Estimular a cooperação entre os setores envolvidos, visando diminuir o tempo de operação com uso de equipamentos adequados, preparação da carga e tempos de embarque ou desembarque das mercadorias;
3. Implantar estacionamento rotativo nas áreas de carga e descarga;
4. Apoiar e cooperar na realização de estudos que permitam a padronização de embalagens;
5. Estimular o uso de elevadores nos caminhões;
6. Divulgar por meio de campanhas educativas o uso correto e a importância das áreas de carga e descarga na via urbana, e alertar sobre os problemas causados pela má utilização;
7. Compatibilizar a área de carga e descarga à característica da via, ao horário de operação, e ao tipo de uso fora demanda (uso 24h ou compartilhar o espaço com outra opção de estacionamento);
8. Promover o compartilhamento das vagas de carga e descarga, tanto na via quanto nos empreendimentos;
9. Internalizar as operações de carga e descarga nos empreendimentos (inclusive nas obras e construções);
10. Analisar criteriosamente os aspectos a serem considerados nos estudos de implantação da regulamentação de carga e descarga;
11. Reforçar a sinalização das áreas de estacionamento para minimizar o uso irregular por veículos, que não estejam realizando carga e descarga;
12. Realizar teste piloto para modificação da sinalização.

### PROPOSTA 44

Adequação da sinalização pode (e já sei que os resultados comprovaram) ser um instrumento eficaz no uso das vagas de carga e descarga. Acreditei nisto desde sempre! A implantação gradual da sinalização horizontal possibilitará uma mudança gradual no comportamento. Além do mais, é importante verificar se as vagas alocadas realmente são usadas. A não muito tempo, parei numa destas vagas. Quando fui comprar o rotativo, o senhor da banca de jornal disse-me que eu poderia deixar meu carro ali, pois esta vaga nunca era usada para entrega de mercadorias.

### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

Os recentes estudos demonstram grande desrespeito às áreas de carga e descarga. Este desrespeito causa a impressão de sempre faltar áreas. Em 2015, a BHTRANS realizou um teste piloto implantando a sinalização horizontal em cinco áreas de carga e descarga da região central, no qual foi verificado maior respeito a estas áreas. O estudo recomenda que após implantação da nova sinalização seja realizada nova pesquisa para verificar se existem áreas ociosas já que entende-se que serão mais respeitadas.

### PROPOSTA 45

A prefeitura deve emitir uma autorização prévia para a operação de carga e descarga, que deve ficar disponível tanto para operadores da BHTRANS quanto para demais interessados (nos moldes citados na consulta "Circulação" postados por mim)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

Já existe legislação que disciplina o transporte de carga em corredores e algumas áreas na cidade. Para a necessidade do transporte de carga fora dos padrões estabelecidos a BHTRANS emite autorizações especiais para circulação e estacionamento nas áreas que contém restrições. É importante ressaltar que aumentar a restrição pode significar aumento no custo da entrega dos produtos. Por outro lado caminhões maiores que a capacidade das vias podem causar acidentes. Desta forma as medidas de restrição devem ser estudadas para cada caso específico levando em consideração o aspecto econômico, segurança e fluidez no trânsito.

### PROPOSTA 46

Na planilha de autorização, deverão constar as informações logísticas que comporão a operação (peso, volume, modelo operacional - forma como as mercadorias serão entregues ou retiradas no cliente, tempo estimado). No item 4, há detalhes que completam a sugestão.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

Nas autorizações emitidas às informações citadas são exigidas, além de outras como as que verificam a regularização dos veículos. Cabe ressaltar que as autorizações devem ser emitidas em alguns casos específicos.

### PROPOSTA 47

Se for seguido o rito sugerido para o item 8 da consulta "Circulação", os agentes de trânsito terão informações substanciais para realizar bloqueios estratégicos para melhorar o fluxo para determinada região em virtude de alguma operação que pode ocasionar lentidão em regiões comerciais.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

As autorizações especiais tem o objetivo de propiciar que a BHTRANS possa atuar na região, onde a entrega/coleta será realizada, a fim de dirimir os impactos no trânsito e manter em segurança das pessoas no local.

### PROPOSTA 48

A proposta apontada pela prefeitura é interessante, porém extrapolaria o âmbito da administração municipal, pois tais empresas encontram-se espalhadas por todo o país. A prefeitura poderia cadastrar ajudantes para agilizar o processo, onde e quando necessário, às expensas do cliente.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

O acesso à informação é sempre uma forma de melhorar a qualidade e reduzir o custo da prestação de serviços. Manter um cadastro de ajudantes disponível para empresas e caminhoneiros é uma medida que auxilia a eficácia das operações de carga e descarga. Contudo, é necessário evoluir na forma de cadastrar e manter a informação disponível.

### PROPOSTA 49

Além do uso de ajudantes (os "chapas"), poderiam ser usados "escorregadores" para as cargas deslizarem até a entrada do estabelecimento (ou o mais próximo disso). Poderiam ser modulares para facilitar o transporte e uso em qualquer tipo de caminhão.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A busca por padronização de embalagens é sem dúvidas um desafio e uma medida que tornaria as operações de carga e descarga mais eficientes. Dispositivos nos quais as mercadorias escorregassem para a porta dos estabelecimentos podem ser eficientes, porém não devem ocupar o passeio e nem causar risco para as pessoas que trafegam pelo local.

### PROPOSTA 50

Após implementação da mudança na legislação proposta no item 3 da consulta "Circulação", os veículos de passeio poderão ficar presos por tempo indeterminado enquanto o procedimento de carga e descarga estiver sendo feito. O entorno, porém, precisará ser sinalizado para esta condição - carga e descarga das 7:00 às 19:00, exceto sábado, domingo e feriado - onde os danos que porventura ocorrerem durante a operação referida correrão por conta do proprietário do veículo.

#### PARECER TÉCNICO



**DESAVORÁVEL**

A ideia de disciplinar os horários de entrega é não interferir no trânsito local. Além disso, "prender" um veículo na área de carga e descarga é "privatizar" um espaço público que poderia estar melhor sendo aproveitado, além de manter a área indisponível para que outras entregas/coletas utilizem o local.

### PROPOSTA 51

Onde houver demanda elevada de operações deste tipo, a via precisa ser adaptada, tornando-se unidirecional, assim como em rotas de itinerários de ônibus.

#### PARECER TÉCNICO



**DESFAVORÁVEL**

As vias devem ser adaptadas de acordo com o seu uso. Mas, o privilégio a um tipo de transporte em detrimento aos demais usos podem causar desequilíbrio local, então cada quarteirão deve ser estudado, considerando o seu impacto local e na região.

### PROPOSTA 52

Se houver permissão de parada em fila dupla para operações de carga e descarga em vias unidirecionais, estando a situação devidamente sinalizada - pisca alerta, cones/cavaletes, faixas reflexivas na carroceria, entre outros - ficará a cargo dos condutores de veículos de passeio pararem em locais devidamente sinalizados para este fim, sabendo-se que qualquer dano ocorrido no veículo estacionado em área de carga e descarga correrá por conta do proprietário do veículo.

#### PARECER TÉCNICO



**MUITO DESFAVORÁVEL**

Parar em fila dupla é uma infração grave prevista no Código de Transito Brasileiro. Esta prática prejudica a fluidez do transito e aumenta o risco de acidentes. Ela deve ser evitada, mas caso seja inevitável só deve acontecer mediante autorização especial e acompanhamento da BHTRANS.

### PROPOSTA 53

Acordar com as empresas de contêineres e caçambas o cadastramento/emplacamento de cada unidade, devendo obter autorização prévia da prefeitura para instalação em via pública, independente da área em que estiverem lotadas as unidades. Isto facilitaria o controle e a criação de políticas adequadas de uso e ocupação do solo.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A utilização de caçambas esta regida por lei municipal e o código de posturas da cidade e segue as regras do estacionamento. Os containers e as caçambas, quando necessitam ser implantadas fora das áreas predefinidas como estacionamento requerem autorização especial pela regional.

### PROPOSTA 54

Os critérios objetivos que poderiam ser abordados são: quantidade de empresas do mesmo ramo no entorno, tamanho do depósito, distância entre origem/destino da carga recebida com maior frequência, tamanho e quantidade das unidades transportadas, dinâmica de entrega/retirada empregada, valor pecuniário da carga, mapeamento de riscos do processo para a carga, operadores, transeuntes, aparelhos públicos, trânsito, entre outros.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

Todos os itens citados devem ser considerados, antes da criação de novas áreas de carga e descarga.

### PROPOSTA 55

A sinalização das referidas áreas poderia ocorrer por meio de pintura da via em cor a ser definida, placas indicativas tradicionais nos locais, sinalização eletrônica nas vias (diferente das outras regulamentares - semaforização piscante em cor e modelo próprio) e por meio de aplicativo a ser desenvolvido para este fim, em parceria com universidades que queiram se conveniar ao projeto.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta é coerente com a proposta de se melhorar a sinalização nas áreas de carga e descarga. Porém a sinalização luminosa deve ser mais estudada e avaliada a viabilidade de implantação. Em 2015, a BHTRANS realizou um teste piloto melhorando a sinalização horizontal em algumas áreas de carga e descarga da região central, no qual foi verificado maior respeito a estas áreas. O estudo recomenda que após implantação da nova sinalização seja realizada nova pesquisa para verificar se existem áreas ociosas já que se entende que serão mais respeitadas.

### PROPOSTA 56

Testes fazem parte de qualquer iniciativa bem planejada, pois atestam a eficácia do que se objetivou. Durante um período de 30 a 90 dias após a implementação efetiva, podem-se fazer incursões experimentais para atestar a melhoria trazida pelo procedimento adotado, bem como a adesão por parte do público alvo.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A realização de testes contribui para avaliação de medidas que se pretende adotar e está coerente com as propostas apresentadas pela BHTRANS. Em 2015, a BHTRANS realizou um teste piloto melhorando a sinalização horizontal em algumas áreas de carga e descarga da região central, no qual foi verificado maior respeito a estas áreas. O estudo recomenda que após implantação da nova sinalização seja realizada nova pesquisa para verificar se existem áreas ociosas já que se entende que serão mais respeitadas.

### PROPOSTA 57

Do meu ponto de vista, como diretor do SINDITAC-MG E FETAC-MG, deveria estimular a cooperação entre os setores envolvidos, visando diminuir o tempo de operação. Para tanto, seria necessário que os estabelecimentos recebessem a carga na porta e que seus funcionários ficassem responsáveis pela guarda em local adequado, fazendo assim a liberação do espaço para carga e descarga com maior agilidade. Sugiro a implantação de estacionamento rotativo nas áreas de carga e descarga, COM DISPOSITIVO DE CONTAGEM DE TEMPO, a exemplo dos parquímetros da cidade de Contagem e outras capitais. Sendo de responsabilidade de o estabelecimento agilizar o descarregamento. Sendo de sua responsabilidade a aquisição e controle do tempo, e ultrapassando o tempo, seja cobrado do estabelecimento o excesso de utilização do espaço conforme Lei 11.442/2007, uma vez que sempre é o caminhoneiro multado por estacionar em local que não seja de carga e descarga, sendo que o estabelecimento não colabora, e ainda cria dificuldades na hora do recebimento da carga.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A utilização de tecnologia na gestão do estacionamento e operação de carga e descarga é sempre uma medida a ser perseguida. Contudo, o tipo de tecnologia a ser adotada deve ser discutida com os diversos agentes envolvidos buscando transparência e eficiência do sistema. A cobrança do rotativo nas áreas de carga e descarga, com a responsabilização dos lojistas, também é uma mudança de paradigma que deve ser discutida entre os diversos agentes da cadeia de abastecimento.

### PROPOSTA 58

Nas consultas de Viabilidade realizadas pela prefeitura, no momento que a empresa marcasse sua atividade como comércio deveriam ser acrescentado dois campos: 1º irá receber carga e descarga? 2º vai receber estacionamento para clientes? Em caso de sim em alguma das duas perguntas antes de se liberar o alvará fosse feita uma fiscalização na região para ver se a mesma comporta esta operação.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORAVEL, COM RESSALVA**

Para os empreendimentos considerados de impacto, de acordo com a Lei 5.999/2010, é exigido estudo do impacto da construção do novo empreendimento no local. Os empreendimentos que não estão contemplados nestes parâmetros seguem a lei de uso e ocupação do solo vigente. A informação de necessidade de estacionamento de carga e descarga seria importante para criação de um banco de dados para auxiliar no desenvolvimento de políticas futuras.

### PROPOSTA 59

O horário padronizado de carga e descarga não é eficiente.

#### PARECER TÉCNICO



**DESFAVORÁVEL**

O horário de disciplinamento das operações de carga e descarga é resultado de discussão entre os agentes da cadeia de abastecimento desde 2007. As modificações destas regras devem ser realizadas com amplas discussões. Além disso, a restrição de horário evita que grandes veículos circulem nos períodos em que o trânsito é mais intenso, reduzindo as possibilidades de acidentes e impactos na fluidez do trânsito.

### PROPOSTA 60

Existe sim a necessidade de carga e descarga para os lojistas abastecerem os seus comércios. O que deve acontecer é aumentar a fiscalização e multar quem está utilizando a área para outros fins. Fazer esta operação em horário noturno implica em aumento de custos com mão de obra e segurança. Quem irá arcar com estes custos? O comerciante? Mudar para estacionamento rotativo implicará em desabastecimento das lojas.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

Pesquisas recentes demonstram alto índice de desrespeito às áreas de carga e descarga. A proposta de aumentar a fiscalização é coerente com as propostas apresentadas. Contudo, a entrega noturna ou fora pico pode trazer redução de custos operacionais se realizada em um programa que envolva todos os agentes da cadeia de abastecimento. A cobrança do estacionamento rotativo requer também o aumento da fiscalização, logo apenas o aumento da fiscalização e/ou melhoria da mesma pode ser suficiente para aumentar o respeito às áreas de carga e descarga, embora a cobrança pelo uso não seja descartada.

### PROPOSTA 61

A cooperação tem de ser de todos, mas a impunidade é um estímulo aos infratores. Acredito que primeiro a conscientização de todos, por meio de campanhas e abordagens. Segundo o uso de equipamentos fiscalizadores (isto vale para todas as ações) já que o número de pessoal é insuficiente para fiscalizar tudo a toda hora. Terceiro, ao autorizar um empreendimento, este tipo de acesso ou estacionamento para cargas deve estar previsto. UM exemplo clássico o Boulevard Shopping (são três docas mínimas, os caminhões ficam estacionados numa rua em que é proibido estacionar até que possam descarregar. A ocorrência é diária.). Quarto, e acho que esta talvez seja que tenha eficácia imediata, a imposição de horários noturnos para cargas e descargas. Esta medida também poderia ser aplicada à varredura de ruas, coletas de lixo, obras emergenciais e de manutenção, etc.. não só na área central, mas em todos os corredores de grande fluxo.



**PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL, COM RESSALVAS**

A proposta é coerente com as medidas propostas, contudo a necessidade de envolvimento e discussão com os agentes da cadeia de abastecimento.

**PROPOSTA 62**

Não há necessidade de consulta à população; é só multar quem estaciona em carga e descarga, principalmente na área central e bairros "nobres".

**PARECER TÉCNICO**



**DESFAVORÁVEL**

A necessidade de aumento/melhoria da fiscalização foi diagnosticada como necessária e deve ser buscada utilizando tecnologia. Porém, o envolvimento da população e de todos os demais agentes da cadeia de abastecimento (transportadores, logistas/operadores e poder público) é essencial para criação de políticas públicas que visam melhorar a qualidade de vida das pessoas. Os munícipes tem o direito de escolher o que desejam para a cidade.

**PROPOSTA 63**

A exemplo de várias metrópoles, acredito que Belo Horizonte não comporta mais a operação de carga e descarga, no centro da cidade, durante o período compreendido entre 06:00h e 21:00h. Assim sendo, sugiro que tal operação, no centro da cidade, seja autorizada apenas para o horário compreendido entre 21:00h e 06:00h, adequando-se claro, a sinalização à demanda.

**PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

As entregas fora pico em um programa que envolva os agentes da cadeia de abastecimento é uma medida que acreditamos que poderá ter muito sucesso, porém as medidas de disciplinamento devem ser analisadas para cada caso e local.

**PROPOSTA 64**

Horário específico para carga/descarga, por exemplo, até as 07:00 e após as 19:00.

**PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL**

As entregas fora pico em um programa que envolva os agentes da cadeia de abastecimento é uma medida que acreditamos que poderá ter muito sucesso. Contudo, existem seguimentos da cadeia de abastecimento que podem funcionar bem nos horários entre picos, assim como possuem empreendimentos que dispõem de locais adequados para as operações de carga e descarga em qualquer horário.

### PROPOSTA 65

Organizar um sistema onde as operações de carga e descarga sejam programadas para espaços (áreas regulamentadas) com agendamento prévio.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

O agendamento das entregas é uma medida que favorece a todos os setores da cadeia de abastecimento.

### PROPOSTA 66

Moro na av. presidente tancredo neves e tem carga descarga na porta da minha casa Mesmo assim quando preciso sair de casa tenho que ficar procurando os donos não de caminhões mas de carros particulares que ficam estacionados e parados na porta da minha residência. Cansei de colocar placas de garagem e de não estacione todas são arrancas e mesmo assim ninguém respeita a entrada e saída da minha garagem ai pergunto onde esta a fiscalização para remoção ou ate mesmo multar esses condutores infratores? espero que possom analisar e tomar as medidas cabíveis grata desde já pela atenção a mim conferida.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A fiscalização não consegue cobrir todo o território do município, mas de fato os estudos apresentados requerem aumento da mesma. A educação e conscientização da população também é uma importante medida proposta. Contudo, a fiscalização da BHTRANS pode ser acionada via 156, em qualquer horário.

## USO DO SOLO

### Propostas

1. Para as áreas periféricas, menos adensadas e com baixa influência direta das vias de ligação regional, é indicada a destinação de zoneamento para usos atratores de veículos de carga de maior porte;
2. Para as áreas mais adensadas da mancha urbana:
  - a) restrição daqueles usos indicados para as áreas periféricas;
  - b) aperfeiçoamento da legislação urbanística nas exigências de internalização das operações de carga e descarga nas edificações, com veículos de menor porte.
3. Criação de Zonas Logísticas (ZLOGs) nas novas centralidades propostas pela PBH.

### PROPOSTA 67

Revisão do Plano Diretor de Logística Urbana de Belo Horizonte a cada cinco anos. Prazo: Longo (até 2020).

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

O Plano Diretor de Logística Urbana deve ser compatível com o Plano de Mobilidade (PlanMob) e com o Plano Diretor da cidade, pois eles conversam e interferem entre si. Desde a IV Conferência Municipal de Política Urbana (IVCMPU) o PlanMob-BH já faz parte do Plano Diretor de Belo Horizonte, conforme determinado pela Lei Federal 12.587/12. Este PlanMob-BH trata da logística urbana e, conforme Lei Municipal será revisto a cada 4 anos junto com o Plano Diretor Municipal.

### PROPOSTA 68

Definir regiões piloto de baixa emissão de ruídos e poluentes. Prazo: Curto (até 2016).

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta é coerente com a Política de Logística Urbana, contudo para definição das regiões propostas é necessário estudos mais avançados em relação a movimentação da carga na cidade.

### PROPOSTA 69

O uso do solo pode afetar e incrementar a distância percorrida pelo transporte de carga urbana. Pensar em áreas logísticas, a exemplo de Paris com o projeto da Sogaris (Hotel Logistique) poderiam servir de inspiração para BH.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente, considerando-se que a redução dos impactos sociais e ambientais do sistema de mobilidade é desejável.

### PROPOSTA 70

A fiscalização deficiente das áreas de carga e descarga resultam em novas infrações e bloqueios de trânsito por parte dos transportadores de cargas. É preciso ter agilidade na remoção do veículo estacionado em vaga de C&D, bem como lavar a infração do transportador que permanece em local proibido, muitas vezes também em fila dupla para fazer a operação de carga. Nesta situação, deve se enquadrar também taxistas, que fazem fila dupla (até tripla) em pontos de táxi já preenchidos, e também os carros de transportes de valores, que ficam estacionados em locais inapropriados por longos períodos sob a alegação de "segurança". Carros de polícia também não devem ser posicionados sobre calçadas e canteiros centrais dificultando a circulação de pedestres.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A medida é coerente com a proposta de melhorar a fiscalização nas áreas de carga e descarga. Além disso, as demais categorias devem respeitar o Código de Trânsito Brasileiro – CTB e contribuir com melhor funcionamento do trânsito da cidade.

### PROPOSTA 71

Sugiro que condomínios com grande número de Unidades Habitacionais sejam obrigados a prover internamente ao empreendimento, áreas de carga e descarga ou estacionamento para visitantes. Desta forma, minimiza-se o impacto no sistema viário.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente com a Política de Logística Urbana, que prevê melhoria na legislação referente a todos os empreendimentos de impacto e não só aos grandes condomínios residenciais.

### PROPOSTA 72

Estimular aos estacionamentos particulares a operarem no período noturno como "centros de distribuição temporária" O fornecedor entrega /descarrega o produto e o destinatário apanha o produto em veículo menor

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A medida é coerente com a Política de Logística Urbana, que propõe estímulo as entregas fora pico.

## INSTRUMENTO DE GESTÃO E FISCALIZAÇÃO

### Propostas

1. Adequar o processo de solicitação de permissão de acesso a área central e corredores com restrição de veículos;
2. Implantação de dispositivo de informação de trânsito em tempo real, destinado aos transportadores;
3. Utilização do Centro de Operações da Prefeitura - COP para auxiliar no gerenciamento e fiscalização do transporte de carga;
4. Promoção de tecnologias como TAG eletrônico para o controle de acesso às áreas comerciais;
5. Buscar e implantar novas tecnologias de gerenciamento e de fiscalização das áreas de carga e descarga (sensores de presença associados a aplicativos de celular);
6. Aquisição de novos e/ou modernização dos equipamentos existentes de fiscalização da circulação das áreas com restrição ao tráfego de veículos pesados, com a criação de uma “cerca eletrônica”.

### PROPOSTA 73

Implementação de certificação de Selo Verde em parceria com o setor produtivo industrial, atacadistas, centros de distribuição, supermercados, entidades de transporte de cargas e de passageiros. Prazo: Curto (até 2016)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente, pois contribui para diminuição da emissão de gases na atmosfera e, conseqüentemente contribui com a sustentabilidade da cidade.

### PROPOSTA 74

Criação do Conselho Deliberativo Permanente e Paritário de Logística e Abastecimento de Belo Horizonte. Prazo: Curto (até 2016).

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A discussão com a sociedade organizada ou não é uma premissa para a construção de Política de Logística Urbana igualitária atenta às especificidades de cada setor. No entanto, o tema logística urbana deve estar em sintonia com o planejamento urbano e da mobilidade sustentável, assim esta discussão pode ser realizada, por meio de grupos de trabalhos, em conselhos que já existem (Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - COMURB e Conselho Municipal de Política Urbana – COMPUR), assim como no Observatório da Mobilidade (ObsMob-BH), em fóruns sobre o tema ou câmaras temáticas.

### PROPOSTA 75

É fundamental ter fiscalização para a melhoria da mobilidade urbana. A fiscalização eletrônica pode ser um instrumento eficaz e hoje já existem equipamentos capazes de reconhecer até se determinado veículo tem permissão de circulação.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente, e reforça as medidas apresentadas na política, que entre outras prevê a modernização dos equipamentos existentes e a instalação de novos.

### PROPOSTA 76

Criação das 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".  
Prazo: Curto (até 2016)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente com o objetivo de promover o diálogo entre os agentes da cadeia de abastecimento, a fim de verificar as especificidades de cada setor para buscar soluções em conjunto.

### PROPOSTA 77

Implantação de um programa de capacitação e treinamento em logística de abastecimento e distribuição urbana para micro, pequenos e médios empresários das cadeias produtivas.  
Prazo: Curto (até 2016)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A medida é coerente com a proposta da Política de Logística Urbana, que visa aumentar a eficiência nas operações logísticas. No entanto, este tipo de treinamento deve ocorrer com parceria da iniciativa privada e setor acadêmico, com divisão de responsabilidades e investimento.

### PROPOSTA 78

Implementação de Certificação de inspeção veicular - oficinas de reparação de veículos automotores. Prazo: Curto (até 2016)

**PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente, pois contribui para diminuição da emissão de gases na atmosfera e, conseqüentemente contribui com a sustentabilidade da cidade.

**PROPOSTA 79**

Construção de indicadores de logística de distribuição e abastecimento urbano. Prazo: Curto (até 2016)

**PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL**

A medida é coerente com a proposta da Política de Logística Urbana, pois a criação dos indicadores possibilita o monitoramento dos resultados das medidas implantadas, permitindo correções de rumo, quando necessário.

**PROPOSTA 80**

Construção de indicadores de economia urbana, ambiente de negócios e geração de emprego e renda. Prazo: Curto (até 2016)

**PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

Considerando que a movimentação de carga é influenciada pelo desenvolvimento e economia das cidades, indicadores de economia urbana podem ajudar prevê aumento ou diminuição no fluxo de mercadorias, contudo esta aproximação ocorre de forma indireta. Assim, é indispensável a realização de pesquisas de movimentação de carga.

**PROPOSTA 81**

Criação de 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. Prazo: Médio (até 2018)

**PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente, pois contribui para diminuição da emissão de gases na atmosfera e, conseqüentemente contribui com a sustentabilidade da cidade.

**PROPOSTA 82**

Criação de política de inspeção veicular para prevenção de acidentes de trânsito, redução de emissão de particulados e melhoria do tráfego. Prazo: Médio (até 2018)

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta é coerente com a Política de Logística Urbana, contudo ela deve ser associada a outras medidas para que seja eficaz. Além disso, esta inspeção deve ocorrer por amostragem, possivelmente em *blitz* educativas a serem realizadas em pontos estratégicos da cidade.

**PROPOSTA 83**

Ampliação do número de indicadores de logística de distribuição e abastecimento urbano. Prazo: Médio (até 2018)

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL**

A medida é coerente com a proposta da Política de Logística Urbana, pois a criação dos indicadores possibilita o monitoramento dos resultados das medidas implantadas, permitindo correções de rumo, quando necessário.

**PROPOSTA 84**

Ampliação do número de indicadores de economia urbana, ambiente de negócios e geração de emprego e renda. Prazo: Médio (até 2018)

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL**

Considerando que a movimentação de carga é influenciada pelo desenvolvimento e economia das cidades, indicadores de economia urbana podem ajudar prevê aumento ou diminuição no fluxo de mercadorias, contudo esta aproximação ocorre de forma indireta. Assim, é indispensável a realização de pesquisas de movimentação de carga.

**PROPOSTA 85**

Elaboração de Pesquisa quantificada e qualificada de Origem e Destino - O/D de cargas de Belo Horizonte integradas com a O/D de cargas Metropolitano. Prazo: Curto (até 2016)

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta de realização de pesquisa sobre a movimentação de carga é muito importante para elaboração de um diagnóstico mais preciso, que possa subsidiar um plano de logística



urbana. No entanto, esta pesquisa deve possuir abrangência metropolitana, e para isso deve ser realizada em parceria e recursos do Governo do Estado e cidades da região.

### **PROPOSTA 86**

Quanto às restrições de circulação e sua fiscalização, como muitos também vejo a integração de novas tecnologias como imprescindível. Uma vez que os canais de comunicação em uso atualmente se mostram insuficientes, passa da hora de haverem ferramentas que aproveitem o potencial de dispositivos móveis de modo a agilizar o trânsito de informações entre os envolvidos. A rede de câmeras fixas nunca vai ter 100% de abrangência, então ao invés de empenhar recursos buscando este fim é melhor se atentar pras outras possibilidades que se apresentam. As tecnologias existentes no momento permitiriam, por exemplo, o envio de uma mensagem contendo foto, texto e coordenadas GPS, o que só não superaria uma conversa em pessoa. Ainda que pode-se achar necessário algum tipo de verificação de autenticidade e confiabilidade, também existem várias tecnologias com essa finalidade.

#### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL**

A medida é coerente com a Política de Logística Urbana e reforça a proposta de investimento em tecnologias de informação e comunicação para auxiliar o transporte de mercadorias.

### **PROPOSTA 87**

A utilização de meios eletrônicos de fiscalização e a participação social nesta atividade são muito importantes para se realizar a conscientização e a punição dos infratores. Atualmente já há jurisprudência para que se lavre a multa utilizando câmeras como as do Olho Vivo da PM. A principal ferramenta de fiscalização de trânsito na cidade são as câmeras dos radares (avanço e velocidade). Recentemente se autorizou que concessionárias de pedágio utilizem suas câmeras para indicar os infratores à Polícia Rodoviária e que se faça a multa. A BHTrans tem capacidade de implantar um sistema de "multa social" onde o cidadão envia foto ou vídeo feito nas ruas, para uma central (whatsapp, telegram, e-mail...) e o infrator receberá uma advertência. Caso seja reincidente, a BHTrans comunicará a Guarda Municipal ou a PMMG para que se lavre a multa. O Denunciante deve se identificar e fornecer um quadro de dados que comprove data e local da infração denunciada. Já há diversas fanpages no facebook que fazem esse tipo de denúncia, mas que não resultam em multas por falta de proatividade governamental.

#### **PARECER TÉCNICO**



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A participação da sociedade é importante em qualquer iniciativa pública, pois estas medidas se refletem no dia a dia das pessoas. Entretanto, a indicação de infração deve ocorrer por agente público treinado para tal, ou com auxílio de tecnologia, conforme o Código de Transito Brasileiro (CTB).

### PROPOSTA 88

Sugiro que a tecnologia seja ampliada no monitoramento das áreas onde é proibido estacionar e seja disponibilizado um canal virtual onde o próprio cidadão pode contribuir para o cumprimento das regras urbanas, enviando fotos das infrações com localização para serem checadas pela agente fiscalizador.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A medida é coerente com a Política de Logística Urbana, que propõe a utilização de tecnologia para melhorar a fiscalização do transporte de carga na cidade. Cabe ressaltar, que já é possível o cidadão entrar em contato com o poder público para a denúncia de infrações, sendo o telefone 156 e o 190 os principais canais de comunicação.

### PROPOSTA 89

Fiscalização é sempre uma tarefa ingrata. O tipo de serviço de "formiga", porém de extrema importância para o bom funcionamento do município. Sugiro que seja ampliado o monitoramento por câmeras, obviamente de forma a facilitar o trabalho dos agentes quanto à regularidade do uso das vias e entornos. Que sejam criadas "manchas de influência", setorizando cada região e colocando um agente responsável por ela, munido de monitor para direcionar a atuação dele para onde ocorrer algum conflito. Ao invés de se multar infratores, que recebam uma notificação, solicitando o comparecimento em uma palestra a ser ministrada em algum espaço da prefeitura e que tenha duração de oito horas, onde terá a oportunidade de fazer uma reciclagem sobre legislação de trânsito, entre outros assuntos. Caso não compareça e não justifique ausência, seria aplicada multa pecuniária, que poderia ainda ser convertida em trabalho comunitário (a definir). Acho que teria um papel mais eficaz e produtivo, que apenas uma multa.

#### PARECER TÉCNICO



**DESAVORÁVEL**

O apoio de tecnologia para fiscalização aumenta a eficácia da mesma, e neste sentido possibilita a redução de agentes na rua otimizando a sua atuação. As penalidades para as infrações de trânsito são definidas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), e não podem ser modificadas por um município.

### PROPOSTA 90

Acho que a grande medida é mesmo o uso de equipamentos eletrônico para a fiscalização com abordagens pessoais às situações mais críticas. É assim em vários países do mundo. O monitoramento é por meio eletrônico e situações suspeitas ou críticas são verificadas in loco por um agente. Mas sem benevolência. Enquanto as pessoas pensarem que infringir leis ou regras não acontecerá nada, elas continuaram fazendo e zombando de quem as cumpre. Infelizmente este é o maior perfil dos usuários de veículos (todos os tipos, passeio, ônibus, caminhões, motos, e até carros!).

PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente ao incentivo à utilização de tecnologia para tornar a fiscalização do transporte de mercadorias mais eficaz.

## CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO URBANA

### Propostas

1. Apoiar a proposta de implantação de plataformas logísticas do Plano Diretor de desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana de Belo Horizonte – PDDI-RMBH, articulando com o Governo do Estado e com os agentes da cadeia de abastecimento;
2. Procurar e reservar, onde há previsão de operações urbanas consorciadas, áreas para implantação de centros de distribuição;
3. Reservar, nos projetos e na implantação de estacionamentos subterrâneos, áreas para operações logísticas;
4. Estimular por meio de instrumentos públicos (concessão e/ou parcerias públicas privadas) a implantação de microcentros de distribuição nas centralidades propostas pelos planos diretores regionais e centro da capital.

**Obs: antes de implantar, estudar o impacto da atração de veículos, assim como a sua aceitação com os varejistas.**

### PROPOSTA 91

Implantação plataforma logística de distribuição, abastecimento e consolidação de cargas. Prazo: Longo (até 2020)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta representa mais uma alternativa a distribuição urbana de mercadorias e, assim, é coerente com a Política de Logística Urbana.

### PROPOSTA 92

(500m<sup>2</sup>) para entrega de carga fracionada com distância até 3 km com utilização de biclos e triciclos. Prazo: Médio (até 2018)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

Esta proposta é coerente com a Política de Logística Urbana, pois estimula a realização de entregas/coletas de pequenas distâncias com utilização de transporte não motorizado.

### PROPOSTA 93

Criação de 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. Prazo: Médio (até 2018)

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL**

A proposta é coerente com a estratégia de melhoria nas operações de carga e descarga, com objetivo de reduzir o tempo de operação.

**PROPOSTA 94**

Centros de Distribuição Urbana é uma solução interessante! Contudo, depois de minha visita, a Dablanc me perguntou se eles falaram como funciona a viabilidade financeira, pois mais uma etapa é mais um custo! E, isto deve ser pensado com cuidado. Segundo a Dablanc, este foi o fator que levou tantas iniciativas desta natureza ao fracasso. Contudo, temos o Correios que é um grande exemplo que um CDU pode ser uma ótima solução.

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

Os centros de distribuição urbana é uma boa alternativa para realizar a otimização da carga em uma etapa de consolidação ou fracionamento da mesma. No entanto, deve ser evitada sempre que possível, para que não impacte nos custos das entregas.

**PROPOSTA 95**

empresas transportadoras que do poder público. Contudo, incentivar é importante. Mas, vale lembrar que isto sozinho não muda o retrato da DUM.

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL**

Nenhuma medida é capaz de resolver sozinha a distribuição urbana de mercadorias. Para isso, é necessário várias medidas em harmonia.

## ENTREGAS FORA PICO

### Propostas

1. Articular com a Guarda Municipal e Polícias para garantir segurança nas áreas com movimento significativo de comércio para incentivar a entrega noturna;
2. Promover a interlocução com varejistas para fomentar a parceria entre eles, incentivando o trabalho em conjunto, de forma cooperada, para o recebimento de mercadorias após o horário comercial;
3. Prever incentivos financeiros ou isenção de impostos para promover a adesão dos envolvidos, tanto dos transportadores quanto dos varejistas;
4. Trabalhar em conjunto com universidades e centros de pesquisa para que a entrega noturna seja alvo de estudo antes e depois de sua implantação, permitindo mensuração dos resultados;
5. Combinar essa medida com outra, como por exemplo, os centros de distribuição.

**Obs: as entregas noturnas não devem ocorrer em áreas estritamente residenciais.**

### PROPOSTA 96

Criação de política de entrega noturna por segmento de carga e cadeia produtiva. Prazo: Médio (até 2018)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A proposta é coerente com o objetivo de estimular as entregas fora pico e acrescenta a necessidade de segmentá-la.

### PROPOSTA 97

Execução de projeto piloto entregas noturnas. Prazo: Curto (até 2016)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A realização de testes operacionais, quando possíveis, é sempre uma excelente alternativa para conhecer a efetividade das medidas.

### PROPOSTA 98

Entrega fora-pico! Depois de derrubada a barreira/paradigma com transportadores e varejistas sobre custo e segurança e, se aquelas empresas com recorrência de entrega aderirem, a movimentação de veículos de carga nos horários de pico pode reduzir e muito. Importante focar no grande varejo e usar o exemplo de NY e São Paulo como exemplos... dá certo, mas precisa de um envolvimento grande do poder público, polícia militar, transportadores e varejistas.

**PARECER TÉCNICO****FAVORÁVEL**

A articulação entre os agentes da cadeia de abastecimento é um dos objetivos da política.

## ENTREGAS DE ÚLTIMO QUILÔMETRO

### Propostas

1. Estimular técnicas de unificação de carga, tais como containers sobre rodas;
2. Promover entregas de “último quilômetro” por modos não motorizados;
3. Promover novas tecnologias de entrega, como a gás ou elétrica;
4. Avaliar regiões estratégicas para estabelecimento de microcentros de distribuições;
5. Incentivar a criação de pontos de entrega.

### PROPOSTA 99

Execução de projeto piloto de agendamento planejado de coleta/entrega. Prazo: Curto (até 2016)

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL**

A medida acrescenta uma alternativa para redução no tempo das operações de carga e descarga, e se mostra coerente com a política apresentada.

### PROPOSTA 100

Das soluções para o último quilômetro, gostaria de ressaltar os pontos de entrega/coleta de mercadorias. Hoje, a maior empresa de transporte de mercadorias urbanas é pública. A implementação de tais pontos nas próprias agências dos correios pode reduzir (e muito) o número de entregas não realizadas. Além disso, pode-se incentivar parceria com varejo para que as mercadorias sejam recebidas nestes estabelecimentos para retirada do cliente final e/ou uso de tecnologia. Na França e Alemanha, não se caminha mais de 10 minutos sem encontrar um ponto destes. Talvez seja uma solução que possa ser fomentada por BH.

#### PARECER TÉCNICO



**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A empresa pública citada possui um sistema de ponto de entrega/coleta, porém só o utiliza para mercadorias transportadas por ela. O estímulo a esta medida traz flexibilidade para os consumidores e reduz as entregas não realizadas.

### PROPOSTA 101

Motofrete: pensando em mobilidade urbana e melhoria da qualidade do ar, antes de incentivar o motofrete, deveríamos incentivar o bikefrete!!! Existem grupos organizados para implantar tais sistemas (já fui procurada por um deles para falar de minhas pesquisas), mas eles não tem apoio do poder público! Talvez, porque não tentar se é possível e utilizado em larga escala na Europa!



**PARECER TÉCNICO**

**FAVORÁVEL**

A medida é coerente com a proposta ao estímulo ao uso do transporte não motorizado.

**PROPOSTA 102**

O quesito (logística), seja para abastecimento do comércio de forma geral. No meu ponto de vista é uma forma complexa de ser resolvida no que se refere a área central. No meu ponto de vista a prefeitura deveria criar galpões em partes estratégicas no entorno da cidade. Sendo que os mesmos teriam diferenciais no seu armazenamento pré cliente. E adotar áreas e horários pré estabelecidos para entrega dos mesmos. Observando-se volume e peso. No qual os veículos de entrega devem se enquadrar nessas categorias. Motos, bicicletas, e caminhões de pequeno porte. Ficaria a cargo da prefeitura, criar e fiscalizar os pontos de armazenamento. Bem com fixar rota e horários para cada forma de entrega.

**PARECER TÉCNICO**

**FAVORÁVEL, COM RESSALVA**

A proposta é coerente com a estratégia de implantação de centros de distribuição urbana, contudo mais uma etapa é representa mais custos na cadeia de abastecimento, assim antes da implantação destes equipamentos a viabilidade financeira deve ser observada.

**PROPOSTA 103**

Os Correios deveriam prestar o serviço de entreposto centralizador de pequenas encomendas, onde aqueles que não possuem serviço de portaria em suas residências possam buscar suas compras ou podem optar pelo serviço por um custo menor. Ademais, os horários de pico deveriam ser restringidos ao tráfego rodoviário de último quilômetro.

**PARECER TÉCNICO**

**FAVORAVEL, COM RESSALVA**

A empresa pública citada possui um sistema de ponto de entrega/coleta, porém só o utiliza para mercadorias transportadas por ela. A inclusão de mais uma etapa no processo (entreposto) aumenta o custo da entrega, assim como o aumento a restrição ao transporte urbano de mercadorias.

**PROPOSTA 104**

Poderia se utilizar na "última milha" o transporte regulamentado por carroças, pois poderia trazer uma melhor qualidade de vida tanto para os animais, quanto para os pilotos. Poderia-se ainda fazer uma parceira com as universidades para se criar veículos mais confortáveis e eficientes de tração animal, que poderia reduzir a emissão de GEE nesta atividade, além de efetivar os benefícios citados acima.

**PARECER TÉCNICO****FAVORAVEL, COM RESSALVA**

O transporte por tração animal já ocorre em Belo Horizonte, porém é necessário um programa para capacitar os responsáveis por este transporte, assim como para proteção e cuidado com a saúde destes animais.

**PROPOSTA 105**

A utilização de bicicletas no abastecimento de cargas, encomendas e outros na cidade é uma maneira inteligente de escoar produtos até o destino final. Todavia, para além da última milha, o uso da bicicleta pode ser feito de forma ainda mais ampla. Nos últimos três ou cinco quilômetros, por exemplo, é possível, a depender do volume e do local, carregar mais de 50kg em uma bicicleta é plenamente factível. Para tal, é preciso ter estruturas de qualidade que comportem tais deslocamentos de forma segura, confortável e rápida.

**PARECER TÉCNICO****FAVORAVEL**

A proposta é compatível com a diretriz de incentivo a realização de entregas por modos não motorizados e, a criação de infraestrutura para isso é fundamental para o sucesso da medida.

**PROPOSTA 106**

O importante é que a carga fique perto do comércio e durante o horário comercial. E estimular que os comerciantes possam ter voz ativa no dia e horário de entrega. Hoje em dia cada fornecedor entrega no horário que lhes convier e não é possível programar a recepção.

**PARECER TÉCNICO****FAVORAVEL, COM RESSALVA**

A programação das entregas é uma medida que diminui o desperdício de tempo de todos os agentes da cadeia de abastecimento. No entanto, transportadores reclamam de ficar aguardando na porta de estabelecimentos para poder descarregar. Então, é necessária a colaboração de todos os agentes envolvidos para possibilitar ganho para todos com redução de esforços e de custo.

**PROPOSTA 107**

Criação de bicicletas de carga, ou algo parecido. Uma bike adaptada para carregar pacotes padronizados, na intenção de usar nossas ciclovias. De repente com um reboque acoplado.... Uma ideia que vem junto com essa já incluiria caminhões de grande porte, que poderiam levar 6 ou 8 bicicletas acopladas (presas do lado de fora ou colocadas internamente) junto com a carga a ser distribuída em determinada área. Para me explicar melhor, seria uma opção às restrições horárias impostas para a circulação de caminhões: o caminhão entra na área antes, estaciona em local determinado, as bicicletas fazem a entrega na região o dia todo e o caminhão sai da área depois. Pensei em incentivar a ocupação das ciclovias, tão questionadas pelos cidadãos.

**PARECER TÉCNICO****FAVORAVEL, COM RESSALVA**

A medida é coerente com a Política de Logística Urbana e trabalha em conjunto pelo menos três das propostas apresentadas. Cabe ressaltar que já existe uma política de restrição aos veículos de carga na área central e corredores e, que a ampliação destas restrições devem ser discutidas e planejadas em conjunto com os demais agentes da cadeia de abastecimento.