



## **CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO PAULO**

Secretaria Geral Parlamentar  
Secretaria de Documentação  
Equipe de Documentação do Legislativo

### **JUSTIFICATIVA - PL 0031/2019**

Uma das etapas mais importantes de um frete é aquela em que a mercadoria já se encontra na cidade para ser distribuída e entregue ao consumidor final. A complexa dinâmica de entregas, nas grandes cidades, exige planejamento e ordenação urbana, e os impactos desta atividade são inúmeros.

Considerando que 61,1% de toda a logística de cargas, no Brasil, é feita por transporte rodoviário (notadamente caminhões, camionetas, VUC, etc), a multimodalidade, para o crescimento e desenvolvimento logístico, passa a ser um aspecto fundamental. Estudos realizados nas maiores cidades pelo mundo apontam para mais de 70% dos custos de logística estão concentrados no último quilômetro, a etapa final de um frete. Ao mesmo tempo, outros estudos indicam que, em média, 51% das entregas nas cidades poderiam ser feitas por bicicletas ou triciclos, uma vez que são entregas de produtos de até 200 kg.

Levantamentos inéditos e recentes realizados na cidade de São Paulo comprovam que a atividade de ciclogística já é, na prática, difundida em toda a cidade. Apenas no distrito do Bom Retiro, por exemplo, são realizadas 2.349 entregas através de bicicletas cargueiras e triciclos todos os dias. Na ciclovia da Faria Lima, eixo cicloviário mais utilizado da cidade, quase 10% de todas as bicicletas circulando são utilizadas para serviços. São couriers, ciclistas entregadores de aplicativos e até empresas prestadoras de serviço que se utilizam da bicicleta para trabalhar - como na manutenção de elevadores, telefonia, atendimento emergencial de seguradoras, entre outros.

Igualmente, as entregas de documentos, produtos de pequeno volume, alimentos e refeições crescem exponencialmente em São Paulo, gerando oportunidades de emprego para milhares de entregadores autônomos ou formalmente empregados em estabelecimentos especializadas em entregas.

É preciso, ainda, considerar os impactos ambientais do transporte de cargas. Sabe-se que o setor de transportes é o principal emissor de poluentes nas nossas cidades: estudos indicam que a motorização individual é responsável por 73% das emissões de gases poluentes nas cidades. E o transporte de cargas, por sua vez, é responsável por 47% das emissões de CO<sub>2</sub> de transportes em todo o país, firmando-se como um setor estratégico para que governos, em todas as esferas, repensem suas políticas de logística - especialmente os governos municipais através do planejamento e ordenamento da etapa final do frete.

Na dimensão do comércio nas cidades, a importância da logística é exponencial, pois é nas cidades que se dá, essencialmente, o escoamento da produção. E, no diagrama de caminhos entre produtores e consumidores, quanto maior a eficiência da logística, maior as chances do comércio se expandir e da vitalidade econômica aflorar. A praticidade e a rapidez associadas com as entregas feitas em bicicletas e triciclos (a ciclogística) imprimem essa tão desejada eficiência, contribuindo decididamente para a redução dos congestionamentos e para a desburocratização de um setor fundamental para a vida nas cidades.

A ciclogística, portanto, se revela uma área de interesse e atenção estratégica para políticas públicas transversais de enfrentamento às principais mazelas da qualidade de vida em nossas cidades. Assim sendo, contamos com o apoio dos nobres pares para a aprovação deste Projeto, tão importante para a eficiência e a sustentabilidade da logística de transportes e serviços na cidade de São Paulo.

---

Fontes dos estudos e pesquisas:

[https://www.researchgate.net/publication/235662760\\_City\\_distribution\\_and\\_Urban\\_freight\\_transport\\_Multiple\\_perspectives](https://www.researchgate.net/publication/235662760_City_distribution_and_Urban_freight_transport_Multiple_perspectives)

<https://core.ac.uk/download/pdf/82815461.pdf>

[https://www.c40.org/blog\\_posts/CAM2](https://www.c40.org/blog_posts/CAM2)

<http://plataforma.seeg.eco.br>

Este texto não substitui o publicado no Diário Oficial da Cidade em 15/03/2019, p. 104-105

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