

CAOS COMPLEXO ENTREGA URBANA



A falta de medidas, para uma padronização de equipamentos e processo em regiões metropolitanas, limita a eficiência do sistema.

Texto: Mauro Carvalho Fotos: Lícia Paolone

A distribuição de bens de consumo tem-se tornado extremamente complexa, especialmente nos grandes centros das metrópoles, porque as indústrias possuem sua própria distribuição e por isso não há uma plena utilização dos veículos de transporte de carga. A situação é semelhante à do transporte individual de passageiros — se 80% dos carros trafegam com apenas uma pessoa, o mesmo se verifica no transporte de carga, pois uma expressiva parte dos caminhões roda com volume de ocupação reduzida, fazendo com que haja excesso de veículos no tráfego da cidade com espaços ociosos.

A constatação é do engenheiro industrial José Geraldo Vantine, consul-

tor especializado em logística e distribuição, para quem o mau planejamento da distribuição física pode ser verificado também na utilização inadequada de veículos. Na distribuição urbana, por exemplo, as empresas se utilizam de caminhões de tonelagem média, decisão que por um lado leva a custos mais elevados e, de outro, atravança as vias públicas, gerando pontos de estrangulamento do trânsito e, por conseqüência, longos e demorados congestionamentos. Mais ainda: veículos inadequados tornam difícil a operação de movimentação de mercadorias nos pontos de destino, como Geraldo Vantine pode observar em seus projetos de logística.

A essas deficiências pode ser acres-

centada mais uma, provocada pela inflação acelerada que toma conta do País. Com o índice inflacionário beirando a casa dos 40% ao mês, a indústria e o comércio operam com alta liquidez e baixos estoques de insumos ou produtos acabados. Nesses casos, o transporte passa a ser um importante trunfo de redução de custos. Mas, para isso é necessário que as entregas sejam mais constantes, no caso da distribuição urbana, provocando um acúmulo de veículos para repor estoques que praticamente todos os dias chegam ao nível zero.

Nas entregas de longa distância, a rapidez no transporte é condição essencial para uma empresa manter-se no mercado de fretes, porque os em-



Nos caminhões de mudança, exemplo comum de veículo que encontra dificuldades de estacionamento e manobra

presários querem ganhar no fator tempo, como revela Romeu Luft, presidente do Sindicato das Empresas de Cargas do Rio Grande do Sul. O encurtamento do prazo de entrega leva a medidas que vão desde a escalação de mais de um motorista para que o veículo não pare à noite à adoção de prêmios para aqueles que cumpram o prazo de entrega.

O prêmio, no entanto, tem se revelado uma faca de dois gumes: se de um lado faz com que o motorista cumpra o prazo de entrega estipulado, por outro acelera o risco de acidentes nas já perigosas estradas brasileiras. Para não enfrentar esses dissabores, a Moto Honda da Amazônia, por exemplo, acelerou o uso do avião: de 10% passou para 30% a participação do transporte aéreo na rota com partidas de Manaus. "Não aumentamos a produção, mas a velocidade do transporte, substituindo em muitos casos o rodoflúvia", explica Nelson Azevedo, diretor da empresa.

Já Reinaldo Parreiras, gerente em São Paulo da Minas-Goiás Transportes afirmou que a palavra de ordem dos fregueses de transporte rodoviário de carga é uma só: "eles querem reduzir os prazos de entregas". Reinaldo diz que está atendendo os pedidos, "mas desde que eles reduzam também o prazo para nos pagar".

Pesquisa da NTC comprova gravidade do problema

Como se vê, o transporte de cargas no Brasil não vive um período de mar de rosas. Ao contrário. Atravessa um caminho espinhoso. Preocupada com essa situação, que tende a se agravar



Bares pequenos nunca têm local apropriado para recebimento de entregas. E o abuso dos motoristas só piora

nos próximos anos, a Associação Nacional das Empresas de Transportes Rodoviários de Carga (NTC) determinou a realização de uma pesquisa com propósito de detectar os principais problemas do setor, com uma preocupação maior no que tange à agravante operacionalidade das entregas processadas em áreas urbanas.

Primeiro, 50 empresas de transporte que operam na Grande São Paulo foram contactadas pela NTC, a maioria efetuando entregas em estabelecimentos comerciais, como supermercados e *shopping centers*. Mesmo havendo uma necessidade de se pesquisar as origens do problema das entregas urbanas nas áreas próximas ao centro da cidade, onde as condições de tráfego são mais difíceis e a ocorrência de problemas mais freqüente, a pesquisa só pôde ser realizada em 12 estabelecimentos comerciais localizados

fora do núcleo da área urbana.

As dificuldades não pararam por aí. Apesar de estarem cientes do problema, cerca de 30% destes estabelecimentos recusaram-se terminantemente a participar, ou mesmo colaborar. "Eles alegaram, genericamente, que não agüentavam mais reclamações sem cunho comprovatório, sem seriedade, munidas de sentimentos particulares, que não representavam reivindicações da classe, mas sim colocações descabidas e ufanistas", lamenta Magali Colconi Carrijo, assessora de projetos especiais da NTC.

Somente 17 se dispuseram a colabo-

rar. Transpostos estes obstáculos, a pesquisa foi iniciada em 13 de julho de 89 e terminou em agosto. Procedeu-se ao levantamento realizado no setor de expedição de mercadorias de algumas transportadoras e, em paralelo, no setor de recebimento de mercadorias de alguns supermercados, atacadistas e lojas de departamentos. No decorrer dos 24 dias úteis foi observado um total de 912 entregas, realizadas por 50 transportadoras, numa média de 38 entregas/dia.

Os resultados preliminares da pesquisa revelam que a média de devoluções de mercadorias é de 5% sobre o montante total de entregas. Magali Carrijo, no entanto, ressalta que "em determinados locais pesquisados esta percentagem atinge a casa dos 20%, o que gera prejuízo às transportadoras, obrigadas a retornar ao local para efetivar a entrega". Ela observa ain-

da que 48,78% das devoluções ocorrem por culpa dos próprios fornecedores, 34,14% por responsabilidade dos destinatários e 17,08% por parte dos transportadores.

Cerca de 50% das empresas do setor de transporte de cargas indicaram que o tempo gasto em cada entrega é de duas a seis horas, sendo que o tempo médio ideal para se descarregar, até 15 toneladas, seria de uma hora no máximo. Entretanto, nas 708 entregas, se observou que o tempo médio gasto é de três horas. "Cabe ressaltar que os veículos utilizados pelas entregas em muito contribuem para o tempo gasto no descarregamento, já que se observou, em algumas entregas, que a arrumação das cargas é inadequada, o que dificulta o trabalho", acrescenta a assessora da NTC.

Pequeno, ágil e velocidade média, o caminhão ideal

Diante desse quadro que é mais grave do que parece, é fundamental que as indústrias, as empresas comerciais e de transporte comecem a questionar o problema. Para o engenheiro industrial José Geraldo Vantine, elas deveriam conscientizar-se de que o abastecimento urbano em zonas de conflito de tráfego deve e pode ser feito, em grande parte no período noturno, como ocorre no resto do mundo.

Com o aval de ser presidente da Associação Brasileira de Logística e professor do setor de embalagens da Organização dos Estados Americanos (OEA), Vantine garante que esse procedimento pode ainda trazer custos me-



Poucos supermercados possuem baias adequadas às operações de carga e descarga. Alguns ficam pela calçada

nores, já que é possível negociar com transportadoras e distribuidoras um frete menor. "Das 22 às 6 da manhã, o volume de tráfego é irrisório, o que permite a utilização de veículos maiores".

Além disso, a maioria dos *shopping centers*, lojas de departamentos, restaurantes e cadeias *fast food* estão localizados em regiões onde o metro quadrado de um imóvel é muito caro. E, por isso, essas empresas utilizam quase toda a área para vendas e se esquecem da retaguarda, não reservando local para estoque, descarga de mercadorias e para manobra dos caminhões.

De outro lado, seria muito desejável que indústrias, empresas comerciais e de transporte não necessitassem ter de conviver com leis ou decretos proibindo a entrada de veículos em determinadas regiões do perímetro

urbano, como ocorreu na administração Jânio Quadros. "Elas deveriam se conscientizar de que o abastecimento urbano em zonas de conflito de tráfego aumenta o caos do trânsito, e, nesse sentido, deveriam adotar decisões baseadas em soluções técnicas, mas não diante da forma de um decreto", afirma Vantine.

Ele é de opinião que as empresas devem questionar o seu modelo de abastecimento. "Não se pode impedir o suprimento das lojas, é óbvio, mas que ele seja feito com veículos adequados", acrescentou o engenheiro, para quem o veículo ideal é aquele com baixa capacidade de carga, velocidade média e dimensões reduzidas para permitir o deslocamento mais ágil. Vantine acredita que o veículo que se enquadra nesse perfil é o Mercedesinho 709, cuja agilidade e versatibilidade foi simulada com êxito num computador da Mercedes-Benz.

O professor da OEA é contrário à utilização de caminhões baús, exceto no caso de transporte de produtos perecíveis. "Além do baú dobrar o custo de investimento num veículo, ele dificulta a carga e descarga, acarretando atrasos nas entregas", explica. Ele defende o sistema adotado em caminhões da Europa, onde as carrocerias dos veículos são fechados por cortinados, ou seja, uma cortina de lona corre sobre hastes. Pode ser utilizada a asa de gaivota, onde as laterais são levantadas para carregar e descarregar.

Vantine não economiza críticas às falhas na concepção arquitetônica dos supermercados e *shoppings*, onde a



A falta de veículos adequados à carga urbana, como furgões leves, é uma das causas dos problemas no setor



Qualquer um pára em qualquer lugar, a qualquer hora e pelo tempo que quiser. Não há trânsito que resista

preocupação maior recaiu nas áreas destinadas ao consumidor, aos pontos de venda. "Em termos de abastecimento a arquitetura desses estabelecimentos merece nota zero", desabafa. Ele entende que a própria localização de certos centros comerciais ou de supermercados deveria haver uma postura municipal, impedindo a instalação em alguns locais da cidade, pois se tornam pontos geradores de fluxo de caminhões.

"Na praça Panamericana, por exemplo, existem três supermercados". Em sua opinião esses centros comerciais deveriam ser instalados, como nos Estados Unidos, nas marginais e rodovias. Outra crítica: no *Shopping Iguatemi*, o motorista de uma jamanta é obrigado a descer de ré uma rampa de quase 45 graus. "Imaginou quanto ele perde com essa manobra?", pergunta.

Especialização e pontos de passagem, a solução

Para Vantine todas essas medidas ajudariam a resolver o problema das entregas urbanas, mas a solução principal e definitiva viria com a criação de empresas especializadas na distribuição de mercadorias para várias empresas produtoras dos mais diferentes artigos. "Ao contrário do que faz uma transportadora, essas empresas teriam condições de roteirizar as suas entregas, de forma otimizada", diz.

"Com um roteiro de entregas pré-definido, a empresa, ao invés de fazer duas ou três entregas por dia, pode



Na falta de um local apropriado, o caminhão estaciona em qualquer lugar e salve-se quem puder

fazer de 10 a 15, aproveitando muito mais seus veículos e com maior rentabilidade", explica Vantine. "Mas para isso é preciso que as empresas recebam as mercadorias bem acondicionadas e preparadas, se possível em lotes colocados sobre *pallets* e, com empilhadeiras, levados para as carrocerias dos caminhões".

Seria necessária a criação de uma empresa prestadora de serviço ou da própria empresa que utilizasse o *trans-point*, ou posto de passagem. Na verdade, um depósito central, para onde convergiam mercadorias que vão para as lojas. Carretas levariam para esses pontos geladeiras da Brastemp, General Elétric, televisores da Sharp, da Sanyo, aparelhos de ar condicionado Springer, aparelhos de som da Philips, liquidificadores da Walita e rou-

pas destinadas às mais variadas lojas.

Depois, em pequenos caminhões, do tipo Mercedinho 709, levariam as encomendas para o Mappin, Sears, Gabriel Gonçalves e outras. "Isso, evita de um caminhão de cada indústria citada fosse para o mesmo local, com pouca carga, atravancando o trânsito", explica o especialista em logística.

Magali Carrijo, assessora de projetos especiais da NTC, concorda com todas essas sugestões, mas ela acredita que tudo isso surgirá só ao longo do tempo. "Todas as medidas descritas são indispensáveis e devem ser cumpridas à risca por todas as empresas que executam entregas urbanas, pois atualmente se observa que o mercado cada vez mais exige posturas unânimes, uma vez que as decisões unilaterais provo-

cam efeitos adversos, tais como a "concorrência predatória" ou, até mesmo, a "canibalização" entre os próprios negócios da categoria".

E destaca que "no aspecto prático, a única ação a ser tomada para se solucionar o problema das entregas urbanas é a ação conjunta e unânime das empresas do setor, com contatos frequentes entre os representantes legais das classes e associações envolvidas na operação, para que se consiga chegar a um denominador comum". Se essas advertências não forem suficientes para despertar uma conscientização do setor, só o caos que se transformará a distribuição urbana será capaz de fazer acordar aqueles que insistem em saídas isoladas, sem se preocupar com a comunidade e empresários de um modo geral. □