

## Micro, Pequenas e Médias Empresas

## VEÍCULOS URBANOS DE CARGA

## O desafio de fazer os produtos chegar

É possível gerenciar consumo de combustível, manutenção de veículos e desempenho dos motoristas, o que contribui para a redução do tempo de entrega da carga e de caminhões parados no trânsito

Vladimir Golitsa  
São Paulo  
redacao@cdi.com.br

O transporte e a distribuição de cargas ainda estão entre as maiores preocupações e custos das empresas. Com políticas urbanas cada vez mais restritivas a caminhões de grande porte para a entrega de produtos e materiais nas principais e maiores cidades do País, as transportadoras acabaram lançando mão de veículos menores para a entrega de carga no menor prazo possível e com maior agilidade, os chamados Veículos Urbanos de Carga (VUCs).

Mas, se por um lado se ganhou tempo com eles, por outro se perdeu com o aumento de custos com a mão de obra. Para piorar, outros fatores também pesam nos preços do transporte. Entre eles, a depreciação do veículo, seguro, licenciamento e seguro DPVAT. "São os chamados custos fixos, que não variam com o quilômetro rodado, mas pesam em mais de 80% no preço da carga transportada", explica o diretor técnico da NTC&Logística, Nelson Gonçalves dos Reis.

Por estarem que painço, combustível, peças de manutenção e de reposição, pneus e limpeza dos VUCs, por exemplo, pesam pouco menos de 20%. Para diluir e atenuar o impacto dessas despesas, as empresas de transporte de carga, sejam terceirizadas ou não, vêm optando por soluções no processo de transporte e de entrega de mercadorias.

A Associação de Gestão de Despesas de Veículos (Agve) informa em seu site que a adoção de medidas para melhorar a gestão das frotas de transporte de uma forma geral pode reduzir esses custos em até 80%.

Entre as principais medidas a serem observadas estão, além de acordo com a Agve, "a economia de combustível, combate a fraudes, manutenção preventiva e correta dos veículos e modo correto de condiz-los, além do cumprimento da legislação vigente pelo proprietário, pelo condutor do veículo e por terceiros".

Em métodos, isso quer dizer que, com uma boa gestão de frota, é possível gerenciar tanto os custos fixos (consumo de combustível e manutenção de veículos, por exemplo) como também os custos variáveis (desempenho dos motoristas, entre outros). A implantação dessas medidas, segundo a Agve, contribui para a redução do tempo de entrega da carga, do número de caminhões parados no trânsito caótico e da emissão de gases do efeito estufa.

Para o diretor da NTC&Logística, a redução de custos passa também pela descentralização de terminais de distribuição e por um bom planejamento de rotas que evite perda de tempo de cada viagem. "Hoje, esse planejamento é feito com softwares específicos (roteirizadores ou rastreadores). Mas, infelizmente, eles vêm sendo utilizados apenas por grandes transportadoras", diz o executivo.

Recente estudo do Instituto de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (COPPE/UFRRJ) aponta que metade do tempo num processo de entrega de carga, por exemplo, é perdido no deslocamento dos veículos, na procura por um local para estacionar e na espera por alguém que, no local da entrega, recebe a mercadoria.

Apesar de existirem soluções para gerenciar melhor parte desses problemas, apenas 25% de um universo de

## Perda de tempo

Metade do tempo na entrega de carga é perdido no deslocamento dos veículos, na procura por um local para estacionar e na espera por alguém que recebe a mercadoria

## Emissões

No década de 1990, segundo entendidos, era comum a realização de 30 ou mais entregas por veículo. No início da atual década, caíram para ao redor de 20, e devem diminuir para dez entregas

## VUC - DADOS IMPORTANTES



Fonte: Vantini Consulting

mais de 70 mil empresas de transporte no país dispõem de estratégias para gerir melhor suas atividades, afirma a Agve em seu site. A entidade reforça que o processo de gerenciamento de frota precisa ser implementado desde a aquisição de um veículo até sua venda, já que isso também interfere na conservação e valorização desse bem.

Em suma, a logística comercial urbana continua difícil e complexa. Hoje, segundo especialistas do setor, se distribui cada vez menos, com frequência cada vez maior, com altos custos e ainda em ruas cada vez mais congestionadas e sem lugares onde estacionar. Na década de 1990, segundo esses entendidos, era comum a realização de 30 ou mais entregas por veículo. No início da atual década, caíram para ao redor de 20, e já se caminha para 15 a 10 entregas em muitos casos.

"O trânsito está cada vez pior. É uma questão de sobrevivência, porque soluções concretas para esse caos nas ruas praticamente não existem. Nem do ponto de vista de arquitetura urbana e nem mesmo do ponto de investimentos na ampliação, por exemplo, de mais linhas de metrô para o transporte público. Com isso, se poderia aliviar parte dos congestionamentos", reclama o diretor e fundador da Vantini Consulting, José Geraldo Vantini.

Infelizmente, temos que coexistir com o que está aí, até que o desafio seja equacionado por causa, quem sabe, de algum catalisador", acrescenta Vantini. Para ele, os responsáveis pela administração das grandes cidades deveriam começar a pensar e planejar melhor o transporte de forma integrada e concluir melhor o crescimento desordenado das grandes cidades.

## ALÍVIO DO CAOS NO TRANSPORTE

## Para suprir a demanda das grandes cidades

Vladimir Golitsa  
São Paulo  
redacao@cdi.com.br

o Conforto de um automóvel para aliviar os efeitos do caos nas ruas, água e fibra de carbono, alta tecnologia e computador de bordo, além de itens que atendem às normas de emissões de gases e de segurança. E ainda transportam entre 1 e 3,5 toneladas. Estes são os Veículos Urbanos de Carga (VUCs), responsáveis nos últimos anos também pela forte expansão da frota

## brasileira de veículos.

Os VUCs, que praticamente custam um quarto do valor de um caminhão novo de porte grande, nasceram para suprir algumas das dificuldades do cotidiano nas grandes cidades e facilitar a logística de transporte de produtos e materiais. Mas o número deles circulando nas ruas já congestionadas é tanto que os problemas e riscos causados pelo caos continuam perdendo no caixa das empresas.

O diretor e fundador da Vantini Consulting, José Geraldo Vantini, lembra

## 3,5 TON

É a capacidade de transporte dos VUCs, responsáveis pela expansão da frota brasileira de veículos urbanos

que, em meados da década de 1990, quando idealizou o projeto básico desse veículo com características adequadas para circulação em meios urbanos, já existiam restrições a caminhões na Região Metropolitana de São Paulo. Mas se até hoje pouco se fez para melhorar a mobilidade das pessoas, quase nada se fez para facilitar a mobilidade de cargas. "Como se não fosse necessário abusar de dia e noite as cidades", reclama Vantini.

Apesar de os VUCs terem melhorado a logística de dis-

## 1990

Nessa década surgiu o projeto básico desse veículo com características adequadas para circular nas cidades

tribuição nos centros urbanos, com menos tempo de carga e descarga, eles têm suas desvantagens, associadas a número de veículos circulando nos grandes centros, principalmente quando estão trafegando sem carga. Estudos mostram que, mesmo sendo veículos menores e menos poluentes, além de mais ágeis, eles requerem um número maior de viagens, rodem quilômetros mais extensos, aumentam a circulação nas cidades e contribuem para o congestionamento.