

Journal da LOGÍSTICA

ANO III - Nº 17 - JAN/FEV 1993

O Sé informatiza

Às vésperas de completar 40 anos, a rede de supermercados SÉ está preparada para enfrentar a acirrada competição desta última década do século. Preocupada com eficiência, produtividade e um atendimento ao cliente cada vez melhor, a organização informatiza todas as suas lojas, dentro de uma visão sistêmica da Logística.

Página 4



EUA mudam palete e mostram acerto do PBR

Os EUA estão reavaliando em profundidade o seu palete. Os estudos efetuados pelos norte-americanos, os padrões que empregaram e as primeiras conclusões obtidas mostram com segurança que o Palete Brasil (PBR), criado pela Abras, trilha caminho certo e seguro. Veja o que os Estados Unidos estão pretendendo com esse estudo e como está o nosso palete.

Página 6

Problema de competência

J. G. Vantine

O desempenho empresarial brasileiro, na essência, continua passando ao largo da tecnologia, evolução cultural, sistemas gerenciais e uma série de outras preocupações que levariam direto à batalha de buscar sempre o custo menor e a maior qualidade. Administrar custo é sinônimo de competência; investir na ponta do preço é afundar a cabeça na terra.

Das empresas ao presidente da República, o Brasil voltou a insistir em apenas administrar preços. Não se houve falar em eficiência, produtividade, redução de custos.

No Brasil, o Preço de Venda de um produto é igual ao seu Custo mais o Lucro, ou seja, $Pv = C + L$. Nas economias modernas essa equação já mudou. Lá, se fala em custo e a expressão fica assim: $C = Pv - L$.

Governo e iniciativa privada perderam a década de 80 gastando em programas de produtividade voltados unicamente para a produção, quer dizer, projetos confinados às quatro paredes de uma fábrica. A indústria não se preocupou com tecnologia de processo, qualidade total na empresa como um todo, não se preocupou com a sua modernização cultural. Também deixou de dar importância à utilização da Informática nos sistemas de informações, para me-

lhorar o resultado final. Enfim, não se conseguiu entender que produtividade significa lucratividade.

Governo e empresas são na verdade pessoas. E se há graves problemas hoje nesses dois setores é porque não existe competência das pessoas. A explicação para isso é simples: a gestão interna não se modernizou, não se adaptou ao dinamismo das mudanças de um mundo cada mais mais global. Essa mesma gestão interna não olhou o mercado e, está usando ferramentas modernas em ambientes arcaicos.

A competência não é hereditária, as pessoas não a herdam. Competência adquire-se. Infelizmente, no Brasil, o treinamento, que leva à competência, é uma atividade encarada como despesa e não investimento. A falta de competência faz com que tudo custe mais caro, por não se fazer bem da primeira vez. Esse é um lado da produtividade que ninguém se preocupa.

Não se vê um empresário discursar: "O mercado paga x pelo meu produto, eu quero ter y de lucro e vocês executivos, mexam-se para manter esse preço x". Isso não ocorre porque o Brasil é um País sem concorrência, é uma nação cartorial.

O Brasil está como o cachorro correndo atrás do rabo. Mudar é preciso.

CARTAS

■ Grande qualidade

Quero cumprimentá-los pela qualidade do material publicado, que aborda temas de grande interesse para os profissionais que atuam na área de transporte.

Hélio Ricardo Meirim
Assessor de Transportes
Grupo Gerda

■ Calendário de Logística

Ao cumprimentá-los pela qualidade do JORNAL DA LOGÍSTICA, gostaria

também de saber onde obter um calendário de eventos relacionados à Logística.

Eduardo Borba Casella
Gerente de Diligenciamento
Itautec Informática

■ Conteúdo útil

São de grande utilidade os comentários, reportagens e artigos divulgados no JORNAL DA LOGÍSTICA.

Walter Cratz
Kabi Indústria e Comércio



Os avanços da Logística no Brasil

Chegamos ao primeiro número do JL de 1993 com uma certeza renovada - a Logística, que ganha espaço em ritmo acelerado em todo o mundo, avança também no Brasil, onde conquista êxitos consideráveis.

Uma prova disso foi obtida recentemente nas viagens de estudo que a V&A faz rotineiramente aos centros mais desenvolvidos. A reformulação que os EUA estão fazendo em seu paleta mostra que o caminho brasileiro desbravado pelo Paleta Brasil da Abras está mais do que no rumo certo.

Outra indicativo de que nossa Logística começa a ser ouvida é a recente parceria firmada entre o Comitê de Distribuição Urbana da Abras e a Secretaria Municipal dos Transportes de São Paulo para analisar o problema das entregas urbanas, a partir de levantamentos feitos pelo Comitê.

Este JL apresenta ainda o avanço do supermercado Sé, que está informatizando todas suas lojas, dentro de uma visão sistêmica da Logística. Boa leitura.

EXPEDIENTE

Diretor Responsável
J. G. Vantine
Diretor de Redação
Fernando Leal - MTB 13.426
Serviços Editoriais
Texto a Rigor
Fotolito
Gráfica Laitura
Impressão
Gráfica Barthô

O JORNAL DA LOGÍSTICA é uma publicação da Edilog - Serviços Editoriais S/C Ltda, rua Cônego Eugênio Leite, 97, SP. Telefone: 853-5444, Fax: 64-9733.

Não é permitida a reprodução de artigos ou reportagens, em parte ou no todo, sem prévia autorização do Editor.

Coordenação técnica



O QUE É SISTEMA SPED?

O Sistema SPED nasce para fazer do palete o elemento de interface da distribuição física nacional. Dentro desta nova visão, o palete não pode mais estar associado apenas à estocagem de materiais.

Ao ampliar seu horizonte de utilização, a SPED possibilita a transferência de mercadorias paletizadas dentro de todo o ciclo logístico.

Redução no tempo de carga e descarga de veículos, redução da movimentação de mercadorias, eficiência na coordenação origem-destino, otimização da ocupação volumétrica de veículos e depósitos, facilidade de localização e acesso aos produtos estocados, são algumas das inúmeras vantagens operacionais proporcionadas pela paletização.

Neste contexto, o Sistema SPED origina-se na viabilização destas vantagens para a sua empresa, através da intercambiabilidade de paletes.

Além do Palete, o Sistema SPED, oferece toda a administração, controle e suporte operacional necessários desde a entrega na sua empresa, até a coleta do palete no último cliente de seu ciclo de distribuição.

Adotando o Sistema SPED, sua empresa deixa de comprar paletes e passa a adquirir um serviço racional, inteligente e ágil, eliminando a necessidade de imobilizar capital, canalizando estes recursos para as atividades produtivas.



Sistema Paletizado de Expedição e Distribuição Ltda.

R. Tapajós, 85 - Tel: (011) 228-9019 - Fax: (011) 228-4874 - CEP: 01107 - Ponte Pequena - São Paulo - S.P.



Check-out em loja dos Supermercados Sé, em São Paulo: a Informática atuando lado a lado com a Logística Supermercados Sé

Veza da Informática

Empresa implantou a leitura ótica no processo Logístico

A Sé S/A Comércio e Exportação, que administra a rede Sé Supermercados, foi fundada em 1954, em São José do Rio Preto, por Manuel da Silva Sé. A loja pioneira somaram-se outras 13, nove na Capital e outras três em grandes cidades como Araraquara, Mogi das Cruzes e São José dos Campos. Para 93 está prevista abertura de duas unidades, uma em Indaiatuba e outra na cidade de Franca.

A empresa conta hoje com 3.200 funcionários, fatura cerca de 200 milhões de dólares ao ano, comercializa aproximadamente 10 mil itens e pelos seus guichês, anualmente, passa algo em torno de 18 milhões de pessoas por ano. Nesta entrevista, o diretor Comercial Peter Gene Hardtmeier, conta como o Sé vem ganhando eficiência e de que forma informatiza todas suas lojas.

Qual a importância da Logística?

O assunto é de grande importância dentro da empresa, devendo evoluir bastante junto aos fornecedores num futuro breve.

Com quantos paletes o Sé Supermercados conta hoje?

A rede tem um parque de aproximadamente mil paletes, sendo que o palete padrão Abras deverá ser introduzido nas substituições e ampliações do parque.

Como funciona a entrega de mercadoria dos fornecedores?

Os fornecedores realizam suas entregas diretamente às lojas, sem passar por depósito central. Prevê-se futuramente a entrega direto da mercadoria em paletes, do fornecedor para a loja, onde as condições físicas permitirem.

De que forma está sendo feita a

informatização das lojas?

No segundo semestre de 89 introduzimos o código numérico no produto na loja de São José do Rio Preto, que trabalha com cerca de 1.500 itens.

E em relação à codificação de todos os produtos?

Essa fase ocorreu no primeiro semestre de 90, em São José do Rio Preto e na loja da Praça Panamericana. Neste semestre foram instalados também os primeiros micros do Sistema de Controle de Estoque. Ainda no segundo semestre de 90 codificamos os produtos da loja Giovani Gronchi, no Morumbi.

Existe um Plano Diretor de Informática?

Ele foi definido em julho de 91 e já no segundo semestre daquele ano ocorreu a instalação de micros em todas as

nossas lojas, com a consequente codificação de todos os seus produtos.

A informatização do sistema de estoques veio na sequência?

Exatamente. No início de 92 começamos a controlar os estoques, os pedidos de compra e também o cadastro de nossos clientes.

A informatização não chegou à parte administrativa?

Sim, também no primeiro semestre do ano passado, quando informatizamos ativo fixo, recursos humanos, informações gerenciais, livros fiscais, contas a pagar e o controle das nossas obras.

A última fase da informatização foi a implantação da leitura ótica?

A leitura ótica/código de barras começou por quatro lojas, Giovanni Gronchi, São José dos Campos, São José do Rio Preto e Praça Panamericana, medida que foi acompanhada por impressoras de cheques em todos os check-outs.

Quais são os planos para este ano?

Ainda neste primeiro semestre temos prevista a implantação de leitura ótica e impressoras de cheques em todas as demais lojas.

Que benefícios a empresa já contabilizou?

A redução do estoque de 26 para 19 dias, compras mais corretas em quantidades e tipos, aumento da eficiência da operadora de caixa, aumento da eficiência do repositor (material e mão-de-obra), redução da fadiga da operadora de caixa, redução dos furtos, informações gerenciais atualizadas e aumento das vendas entre 5% e 10%.

O cliente também saiu ganhando, claro...

Sem dúvida. Hoje, ele conta com maior rapidez na passagem pelo caixa, onde, aliás, houve ganho de 30% no tempo, além de ter em mãos o ticket do caixa com descrição do produto comprado e o seu preço. Houve também a total eliminação do erro de digitação e melhorou de forma considerável o atendimento prestado



Empresa vai fazer 40 anos, tem 3.200 funcionários e 14 lojas no Estado

ao cliente pela operadora do caixa.

Quanto o Sé investiu?

Para 350 check-outs, investimos US\$ 1.750.000, isso sem contar a compra das registradoras.

Os equipamentos foram fornecidos por quem?

As empresas DataRegis, NCR e Yanco forneceram as registradoras, enquanto a rede de micos ficou por conta da Quantum e Microtec. Finalmente, as leitoras óticas são da Seal, e as impressoras de cheques da DataRegis, NCR e Gerbi.



Peter Gene Hardtmeier (o primeiro à esquerda) e Diretoria Executiva da organização

Up to date

Palete Brasil x EUA

Resultados de uma viagem de aprimoramento técnico

No final de 1992, Pedro Francisco Moreira, diretor Técnico da Vantine & Associados, esteve nos Estados Unidos contatando a National Wooden Pallet And Container Association (NWPCA) e visitando várias empresas, o que tornou possível conhecer a evolução do palete nos Estados Unidos e assim traçar comparativo com a padronização e realidade do Brasil.

Nesta entrevista, ele conta o que viu e faz a comparação com a realidade brasileira.

Qual o modelo de palete mais utilizado nos Estados Unidos?

O modelo de maior utilização hoje nos EUA foi concebido no início da década de 60 (1962) com apoio das indústrias alimentícias, de higiene e limpeza, das empresas distribuidoras e dos supermercados, além da GMA (Grocery Manufacturers of America), tanto que o palete ainda hoje é conhecido como GMA. Trata-se de equipamento de madeira, na dimensão 1.016 x 1219, quatro entradas (três travessas recortadas e dupla face não reversível), conhecido como 40 x 48.

Por que os americanos estão reavaliando seu palete?

Após 26 anos, em 1988, em função dos vários problemas apresentados pelo modelo GMA, formou-se comitê com o objetivo de recomendar melhorias. O comitê era formado pela Grocery Manufacturers of America, Food Marketing Institute, National America Wholesale Grocer's Association e Produce Marketing Association.

A que conclusões chegou esse comitê?

Um ano depois, em 1989, concluiu-se que 70% dos paletes em circulação



Os Estados Unidos, 26 anos depois, estão reestudando seu modelo de palete

nos EUA apresentavam-se abaixo das especificações da National Wooden Pallet And Container Association. Além disso, o palete GMA, quando utilizado na forma autoempilhada, apresenta grande possibilidade de gerar vincos e avarias nas embalagens localizadas no primeiro lastre do palete inferior, principalmente devido à pequena área de apoio (superfície de madeira/embalagem). Mais: os EUA movimentam através de paletes, anualmente, produtos no valor de 2 bilhões de dólares. Uma parte considerável desses produtos, algo em torno de 25%, ou seja, US\$ 500 milhões, são perdidos em função da baixa qualidade do equipamento, como dimensões das partes, qualidade da madeira, o que provoca perdas e avarias nas operações de movimentação, armazenagem e transporte.

Como o novo modelo de palete está sendo estudado?

É extremamente importante a participação no comitê da National Wood

Pallet And Container Association, entidade à qual a Vantine & Associados está filiada. Ela possui o software Pallet Design System (PDS), que se resume numa metodologia de desenvolvimento do modelo ideal de palete, usando fundamentos de engenharia. Essa ferramenta, com base nas necessidades de resistência, ciclos e características da distribuição física, fornece orientações quanto ao modelo construtivo, deformação, resistência e durabilidade estimadas. Assim, o tempo de desenvolvimento torna-se bastante reduzido. A estreita relação com a NWPCA contribuirá para o aprimoramento do Paleta Padrão Brasil (PBR), desenvolvido pela Associação Brasileira dos Supermercados (Abrás).

E como é esse novo modelo?

Foi batizado de Mark 55 e foi conceituado em função da distribuição física americana. A dimensão é de 1.016 x 1219, possui quatro entradas (nove blocos), dupla face não reversível.

vel, com travamento inferior nos quatro lados, capacidade para 1.300 quilos, utiliza a madeira como matéria-prima e as áreas de contato com a superfície da madeira é de 87% na parte superior e 55% na inferior. Contra um custo de 10 dólares do GMA, o Mark 55 custará 12 dólares, mas estima-se vida útil maior e aumento de 15% no volume da carga transportada, pois o GMA não torna possível o transporte paletizado em duas alturas, por causa da possibilidade de avarias provocadas pela baixa área de contato entre superfície inferior do palete e as embalagens. Outra vantagem: aumento médio de 11% na quantidade de paletes transportados por veículo, em função do melhor arranjo na carroceria.

Quanto tempo será necessário para os fabricantes se adequarem às novas normas?

Estima-se que o processo de implantação do novo palete deva se estender pelos próximos oito anos, tendo em vista o volume atual em circulação, as necessidades de adaptações operacionais e o próprio processo de acultu-

ramento. O modelo concebido tem sido bem aceito pela maioria das empresas. As regras para fabricação são conhecidas como Programa Speq (Specified Pallets Engineered for Quality) e os fabricantes que recebem a licença e não seguem as especificações perdem a licença.

Diante da realidade americana, como pode ser classificado o Palete Brasil?

O contato frequente que a Vantine & Associados mantém com a realidade européia e americana serve para demonstrar que estamos no caminho certo com a padronização do PBR, na dimensão 1.200 x 1000, quatro entradas (nove blocos), dupla face não reversível (porém com travamento inferior em dois lados), fixação por meio de pregos, feito em madeira dos grupos I e II, peso máximo de 30 quilos e capacidade de carga de 1.200 quilos.

Em que estágio está hoje o PBR?

Criado em 1987 pela Abras, o PBR entrou em operação em 1990. Após dois anos de implantação, estamos concluindo no mês de março a primeira

revisão da norma, com base no histórico acumulado, com o objetivo de aprimorar a performance do palete.

Que tipo de alterações?

Tratam-se basicamente de mudanças quanto ao tipo de madeira em determinadas partes do equipamento, que sofrem maiores solicitações, quanto a impacto e flexões.

Em que estágio encontra-se hoje o PBR?

É uma realidade nacional dois anos depois de implantado. Verifica-se crescimento de sua utilização, embora ainda incipiente.

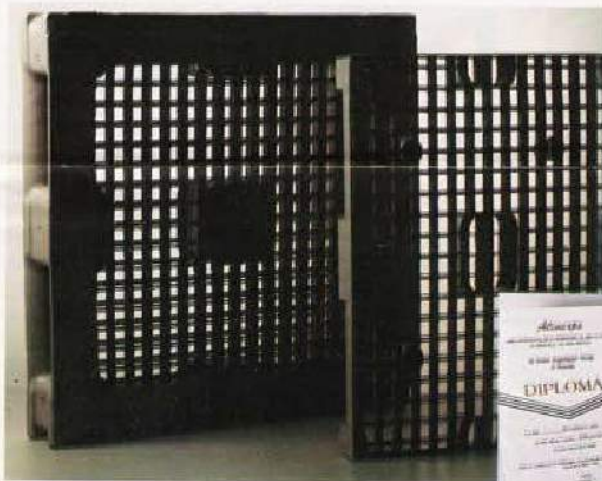
Quando o equipamento poderá ser considerado definitivamente absorvido?

Imaginamos período de cinco anos para que o PBR seja definitivamente assumido como o palete de distribuição nacional.

Que tipo de restrições ocorrem no momento?

Em primeiro lugar, a grave situação econômica do País. Depois vêm fatores como o fato de muitas empresas ainda estarem restritas ao uso do palete ape-

NA BASE DOS ESTOQUES



Os paletes e estrados industriais Goyana são fabricados em polietileno de alta densidade, com a mais avançada tecnologia.

O estrado industrial é ideal para preparação de áreas de estocagem em armazens, câmaras frigoríficas, carrocerias fechadas, protegendo os estoques contra a umidade e o mofo. Disponíveis em 2 tamanhos: 95,0 x 75,0 x 8,2cm e 80,3 x 80,3 x 8,2cm.

O palete é adequado para movimentação e estocagem de produtos. Leves, de peso permanente, não retém umidade e não lascam dispensando manutenção. Disponíveis em 2 tamanhos: 1,05 x 1,05 m e 1,00 x 1,20 m.

Os paletes Goyana por sua resistência e durabilidade receberam Prêmio de Qualidade em Cuba.

CENTRAL DE ATENDIMENTO
Caixa Postal 11715 - CEP 05090-970 - São Paulo-SP
Fone: DDG 0800 11 4422 - para todo Brasil

goyana[®]
QUALIDADE MAIOR

nas nas operações de movimentação e armazenagem, pois ainda falta, lamentavelmente, assimilar a cultura de distribuição paletizada e todas as suas enormes vantagens.

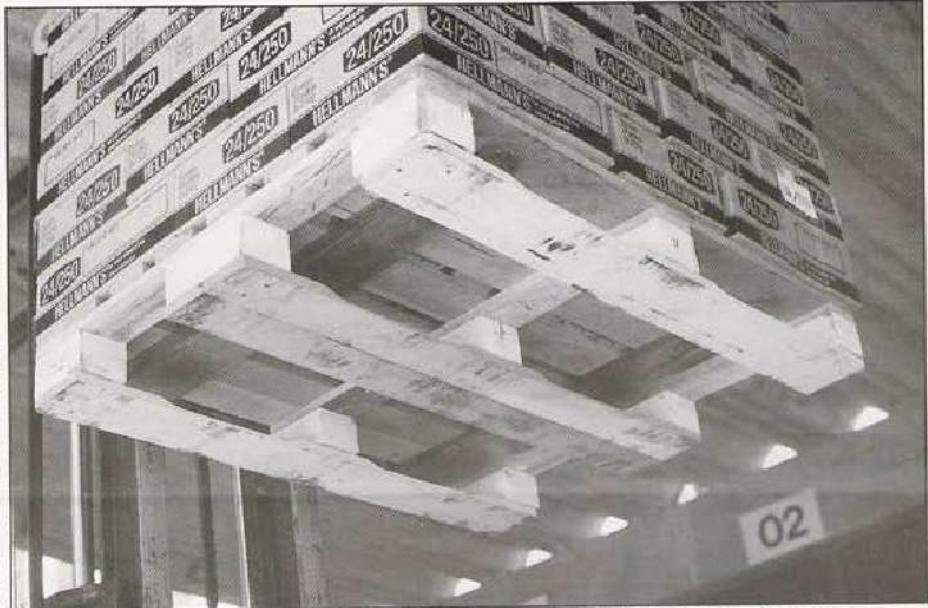
O descaso em relação ao conceito de modulação da embalagem também trava o avanço do PBR?

Sem dúvida. A modulação da embalagem, que possibilita o uso ótimo do espaço, com a consequente racionalização do fluxo é muito pouco aplicado pelas empresas.

E a frota de veículos?

Trata-se de outro entrave. A frota não está totalmente preparada para a distribuição paletizada, em função, principalmente, das várias dimensões de carrocerias.

Além disso, no Brasil, para dificultar, há uma diversidade incrível de dimensões de paletes...



Paleta Brasil: avanço em direção à eficiência e produtividade do Primeiro Mundo

Exatamente. As regulamentações definidas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) contemplam várias dimensões e modelos de paletes. O processo de implantação do Paleta

Brasil não é simples, todos sabemos das dificuldades existentes. Porém, temos a certeza da necessidade desse paleta padrão para tornar mais ágil o sistema de distribuição física no País.

A logomarca de cada um

SPEQ™ M-123

Signifies official licensee of the NWPCA SPEQ™ program. Only current licensed pallet suppliers may use this mark.

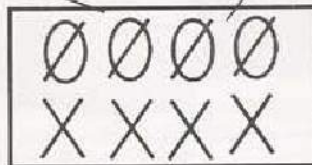
Use category. M for multiple use; S for single use.

Individual pallet supplier's license number.



MÊS DE FABRICAÇÃO (2 DÍGITOS)

ANO DE FABRICAÇÃO (2 DÍGITOS)



SIGLA DO FABRICANTE (4 DÍGITOS)

O Paleta Padrão Brasil (acima) da Associação Brasileira dos Supermercados: realidade nacional. Ao lado, o Mark 55: 15% de aumento no volume de carga transportada.

O exemplo da Abras

Associação tem ajudado o País à avançar

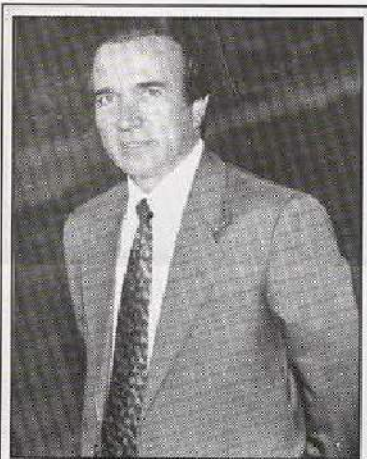
Tendo a responsabilidade de distribuir mais de 80% dos produtos básicos do Brasil, por meio de suas 30 mil lojas, a Associação Brasileira dos Supermercados (Abras) leva seu papel a sério e tem contribuído, através da sua Comissão de Logística, para a melhoria da distribuição física brasileira, da qual, sem dúvida, é a ponta mais destacada e importante. Exemplos dessa preocupação da Abras estão na definição de uma paleta padrão, na criação do Comitê de Distribuição Urbana ou nos seminários internacionais e nacionais que realiza para atualizar seus membros com o que de mais eficiente se faz hoje no mundo. Para mostrar esse trabalho da Abras, o JORNAL DA LOGÍSTICA foi entrevistar seu presidente, Levi Nogueira, que realizou no fim do ano a Abras' 92, a convenção e feira anuais do setor, que nesta 26ª edição bateu todos os recordes anteriores.

O que o setor de supermercados representa hoje para o Brasil?

Os supermercados respondem por mais de 80% da distribuição de gêneros básicos do país. A estrutura física do setor é composta de aproximadamente 30 mil lojas, que operam pelo sistema de autoserviço, das quais 20 mil podem ser caracterizadas como supermercados. O sistema de autoserviço substitui por completo o varejo tradicional e hoje o conceito é realidade no País.

Como a Abras vê a Logística no supermercado?

Considerando-se a importância do setor como canal de distribuição, a Abras vem desde há muito se preocupando com os aspectos logísticos, e, de uma forma sistêmica, tem apoiado e incentivado estudos nessa área. É o caso, por exemplo, do paleta padrão Abras. Consciente da necessidade do estabelecimento de padrões, principalmente no que diz respeito à unitização,



"Pela sua importância na distribuição, a Abras tem de se preocupar com a Logística"

a Abras apoiou desde o primeiro momento o desenvolvimento do paleta padrão, contando para tanto com o valioso trabalho de José Geraldo Vantine. Ainda sobre o paleta destacamos a importância do estabelecimento de um padrão, sem o que a cadeia de movimentação, armazenagem, transporte e exposição no ponto de venda continuará sendo ineficiente e onerosa.

Porque a Abras apoiou a criação do Comitê de Distribuição Urbana?

A complexidade da distribuição urbana nos grandes centros tem sido uma preocupação constante dos vários setores envolvidos no processo, e a Abras mobilizou as entidades representativas dos segmentos envolvidos para discussão e busca de soluções e alternativas para esse problema que tantos transtornos causa aos grandes centros.

O que se aprende no Exterior?

Promovemos há mais de 20 anos missões técnicas para observar o que de mais moderno se faz em termos de

supermercados no mundo. Nós entendemos que muito do desenvolvimento do supermercado no Brasil deveu-se ao engajamento dos empresários brasileiros nessas missões. Quanto ao FMI, cabe ressaltar que se trata de um instituto que reúne as principais empresas americanas e ultimamente tem também como associadas as mais importantes organizações supermercadistas do mundo. O trabalho desenvolvido pelo FMI na área de organização de programas de treinamento é sem dúvida exemplo a ser seguido pelos supermercados de todo o mundo.

Que balanço se pode fazer da Abras'92?

A convenção da Abras, editada em 1992 pela 26ª vez, é o segundo maior evento do supermercadismo em todo mundo. O nível de palestras apresentadas e a sofisticação de recursos tecnológicos na construção de cenários e recursos audiovisuais colocam o evento em pé de igualdade com qualquer outro realizado em países de 1º mundo. A exposição, hoje reconhecidamente uma das principais feiras de negócios do País, tem contado a cada ano com crescente participação internacional.

Qual a situação do setor hoje?

O setor de supermercados, foi um dos segmentos mais afetados pela política recessiva do governo. Ele experimentou nos últimos anos crescente achatamento nas margens de comercialização, o que provocou acentuada queda de rentabilidade sobre o patrimônio, chegando-se a verificar rentabilidade negativa nos anos de 1990 e 1991. No âmbito interno, o setor promoveu todas as alterações e adaptações necessárias para enfrentar a crise, não restando, agora, outro caminho para a sua sobrevivência do que a revisão tributária e a retomada de uma política econômica que promova o desenvolvimento e devolva o poder aquisitivo ao trabalhador brasileiro.



Os problemas da distribuição urbana vão ser estudados em conjunto pela CET e pelo CDU criado pela Abras
Parceria

Município assume CDU

Comitê de Distribuição Urbana vira órgão consultivo

O Comitê de Distribuição Urbana (CDU) da Associação Brasileira dos Supermercados (Abras) acaba de ser transformado em órgão consultivo da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

A decisão de fazer a parceria foi tomada pelo secretário dos Transportes da Prefeitura, Getúlio Hanashiro, que quer aproveitar a experiência do Comitê de Distribuição Urbana criado pela associação de supermercados na resolução dos graves problemas de trânsito gerados pela entrega de mercadorias que abastecem a Capital.

O CDU foi criado há mais de ano e nesse período levantou junto às entidades e empresas que dele fazem parte as principais restrições para a execução do abastecimento de São Paulo. Ao mesmo tempo, chegou a

várias propostas para tornar mais eficiente o serviço de distribuição urbana.

O CDU reúne entidades e empresas responsáveis por mais de 90% das entregas urbanas, como as associações brasileiras de alimentos, atacadistas e distribuidores, fabricantes de produtos de limpeza, transportadores de carga e donos de supermercados.

Também têm assento no Comitê os distribuidores de bebidas, entidades do comércio e os fabricantes de veículos.

criação

O CDU nasceu de uma inspiração de José Geraldo Vantine, assessor de Logística da Abras, que propôs o levantamento de todas as restrições existentes, a análise da situação atual e o oferecimento de soluções.

"Os problemas vão desde a carência

do sistema viário, provocada, inclusive pela expansão rápida da cidade, até as perdas de tempo em filas, subaproveitamento de veículos, falta de programação e pouca agilidade na conferência de documentos nas entregas" - explica Vantine.

Segundo Vantine, as soluções propostas pelo CDU (veja abaixo), a longo prazo, podem reduzir em 50% a frota de caminhões que roda pelas ruas de São Paulo.

Vantine explica que isso ocorrerá quando for possível efetuar a reformulação dos horários de entrega e existir, efetivamente, a especialização das empresas transportadoras. Além disso, segundo ele, é necessário um maior entrosamento entre a indústria e comércio para que se possa organizar o fluxo de mercadorias.

Sugestões do CDU

Dispersão das entregas - Para evitar a concentração de cargas no final do mês, devido à virada de tabela, e no início do mês, em função do pagamento dos salários.

Ampliação de horários - Levar as entregas além do horário comercial.

Entregas noturnas - Realizá-las à noite em grandes supermercados e atacados da Grande São Paulo. Isso forçará a queda nos tempos de espera e melhorará o trânsito.

Agilidade na conferência - O tempo perdido em filas e na conferência de documentos são absurdos.

Novas parcerias - Exemplo: mais de um fornecedor utilizando o mesmo veículo, reduzindo o número de carros, espaço ocioso e menos fluxo nas vias.

Docas rápidas - Criação de docas de recebimento e carregamento apropriadas para privilegiar cargas com poucos volumes.

Novos veículos - Buscar soluções tecnológicas no desenvolvimento de veículos e equipamentos adequados às operações de distribuição urbana.

Melhorar as informações - Esforço para implantar: padronização de documentos; troca eletrônica de dados; e código de barras.

Carga e descarga - Criação de plataformas para se obter melhor produtividade operacional.

Uso do palete - Arma para tornar mais ágeis as operações de carga e descarga. Mais: realizar estudo para definir a Unidade Padrão de Carga.

Treinamento de pessoal - Para que as propostas tenham êxito, é fundamental que o pessoal da linha de frente esteja treinado e informado a respeito do assunto.

Zona Marron - Avallar junto à CET a ampliação dessas áreas, hoje existentes apenas nos Jardins e Centro da cidade.

Zona Azul - Uso exclusivo das 7 h até às 9 h. Além de acelerar as entregas, evitaria o problema de multa por fila dupla.

Criação de bolsões - Criar bolsões de transferência para veículos de cargas em áreas estratégicas.

Corredor de ônibus - Estudar a possibilidade de uso dessas áreas exclusivas em horário específicos.

Zona de Restrição - Discutir a Zona Máxima de Restrição de Circulação.



Getúlio Hanashiro:
"Vamos aproveitar a experiência do Comitê de Distribuição Urbana"



Vantine: "Ao longo prazo, podemos retirar das ruas de São Paulo 50% dos caminhões"

Sincovaga contra entrega noturna

O JORNAL DA LOGÍSTICA, dá sequência aos depoimentos dos integrantes do CDU e apresenta nesta edição o que pensa o Sindicato do Comércio Varejista de Gêneros Alimentícios do Estado de São Paulo - Sincovaga. Segundo o assessor jurídico Delano Coimbra, a entidade entende que o problema da distribuição urbana de mercadorias surgiu em decorrência da falta de planejamento urbano no município por parte do poder público. "Só recentemente surgiram dispositivos legais no Código de Edificações prevenindo obrigatoriedade de vagas aos usuários de prédios comerciais, como é o caso dos shopping centers" - aponta.

As dificuldades maiores, na opinião de Delano, ocorrem por ocasião do recebimento das mercadorias, seja porque o estabelecimento comercial geralmente não dispõe de pátio para carga e descarga, seja em razão da falta de espaço na via pública, com a zona azul saturada e a zona marron utilizada de forma totalmente irregular por táxis e veículos particulares.

Para a solução do problema, o Sincovaga propõe a ampliação do número de zonas marron na cidade, com fiscalização eficiente do órgão competente para que seu uso não seja desvirtuado, como ocorre atualmente.

Com a formalização do CDU como órgão consultivo da Secretaria Municipal dos Transportes, o Sincovaga acredita numa melhora do trânsito a curto prazo, mas ela isoladamente não irá resolver o problema. A médio prazo seria conveniente a implantação de terminais de carga/descarga/transbordo, para que apenas veículos menores transitassem nas áreas críticas.

O Sincovaga é contrário à distribuição noturna de cargas, principalmente se for adotada em todo o município, de forma compulsória e com restrições à entrega diurna. "É imprescindível que as autoridades de trânsito definam quais as regiões problemáticas da cidade, e, a partir dessa definição o CDU estude a melhor solução, pois há regiões em que prepondera o uso residencial" - explica Delano.

UMA EMBALAGEM INTELIGENTE

RETORNÁVEL



SEM RETORNO



- Menor custo de armazenagem e transporte.
- Desmontável, com redução a 1/4 do volume.
- Capacidade para 1.170 litros.
- 25% a mais de capacidade volumétrica.
- Cada unidade ocupa o mesmo espaço que 4 tambores.
- Durabilidade de até 10 anos.
- Não oxidam nem amassam.
- Não tem custo de descarte.

Veja as
vantagens
do BIG BIN

OTIMIZAÇÃO PLENA DO VOLUME



- Menor incidência de frete no produto.
- Otimização do espaço de estocagem.
- Menor custo de distribuição.
- Otimização plena do transporte.
- Menor custo de retorno.

CANOZO Madeiras
INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA.

MATRIZ

Rua Augusto Canozo, 70/140 - Catanduva - S.P.
CEP: 15800 - Fone: (0175) 22-3120
Fac-Simile: (0175) 22-3306 - Telex: 175051.

FILIAL

Rua Tapajós, 81 - 1º andar - cj. 1
Ponte Pequena - São Paulo - S.P. - CEP: 01107
Fone: (011) 227-4685 - Fac-Simile: (011) 228-4874.