

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 Goltz
São Paulo
vrgoltz@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 acusaram lento 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 uma 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, seguros, licenciamento e seguro DPVAL. 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 NTCB Logística, Nelson Gonçalves dos Reis.

Por outro lado, que passa, 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 (Agev) informa em seu site que a adoção de medidas para melhorar a gestão das rotas de transporte de uma forma geral pode reduzir esses custos em até 40%.

Entre as principais medidas a serem observadas está, ainda de acordo com a Agev, "a economia de combustível, combate a frituras, manutenção preventiva e conservação dos veículos e modo correto de conduzi-los, além do cumprimento da legislação vigente pelo proprietário, pelo condutor do veículo e por terceiros".

Em síntese, isso quer dizer que, com uma boa gestão de frota, é possível gerenciar tanto os custos variáveis (consumo de combustível e manutenção de veículos, por exemplo) como também os custos fixáveis (desempenho dos motoristas, entre outros). A implementação dessas medidas, segundo a Agev, 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.

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

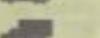
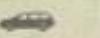
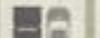
Recente estudo do Instituto de Pós-Graduação em Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Coppe/UFRJ) aponta que metade do tempo num processo de entrega de carga, por exemplo, é perdida no deslocamento dos veículos, na procura por um local para estacionar e na espera por alguém que, no final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

VUC - DADOS IMPORTANTES

	Caminhão pesado
	Caminhão médio
	Caminhão leve
	Veículo Leve de Carga (VLC)
	Veículo Urbano de Carga (VUC)
	Automóvel de grande porte
	Automóvel de médio porte
	Automóvel de pequeno porte
	Caminhão pesado
	Caminhão médio
	Anexo VUC
	Antigo VUC
	1,70m x 6,30m
	Capacidade de carga do VUC 4.900 kg (10 peças PBR)
	1,70m x 6,30m
	1,70m x 6,30m
	1,70m x 6,30m

Fonte: NTCB Consulting

mais de 70 mil empresas de transporte no País dispõem de estratégias para gerir melhor suas atividades, afirma a Agev 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 impõe na conservação e valorização desse bem.

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

O cenário está cada vez pior. É uma questão de sobrevivência, porque soluções concretas para esse caso não são, precisamente, inéditas. Nem de ponto de vista de arquitetura urbana é nem mesmo de política 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 Vantine Consulting, José Geraldo Vantine.

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

ALIVIO DO CAOS NO TRANSPORTE

Para suprir a demanda das grandes cidades

Vladimir Goltz
São Paulo
vrgoltz@com.br

Conforto de uso automóvel para aliviar os efeitos de custos nos caminhões, agilidade de manobra, alta tecnologia e computador de bordo, além de itens que atendem às normas de emissões de gases e de segurança. E ainda transportar entre 1 e 3,5 toneladas. Estes são os Veículos Urbanos de Carga (VUCs), responsáveis nos últimos anos também pela forte expansão da frota

bensleira de veículos.

Os VUCs, que praticamente costumam um quarto do valor de um caminhão novo de porte grande, nasceram para superar 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 excesso continuam persistindo na calha das empresas.

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

3,5 TON

E 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 ruas urbanas, 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 abastecer dia e noite as cidades", reclama Vantine.

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, elas têm suas desvantagens, associadas a número de veículos circulando nos grandes centros, principalmente quando estão trafegando sem carga. Estudos mostram que, mesmo tendo veículos menores e menos poluentes, além de mais ágeis, eles requerem um número maior de viagens, rodam quilometragens mais extensas, aumentam a circulação nas cidades e contribuem para a congestionamento.