

• DISTRIBUIÇÃO FÍSICA •
Matéria O ESTADO DE SÃO PAULO / 24-01-89

Entrega urbana: soluções possíveis

J G VANTINE (*)

A distribuição urbana, ponto importante da economia das empresas e de uma cidade, apresenta sérios problemas no Brasil, deficiências, contudo, que podem ser solucionadas, apesar de se tratar de sistema complexo por nele atuarem empresas industriais, de transporte e de distribuição. De um modo geral, as dificuldades podem ser abordadas e delimitadas em alguns campos: operacional, comercial, legal e de planejamento viário.

Os pontos de estrangulamento podem ser sentidos a partir da constatação de que o tempo médio de descarga de um caminhão em supermercados, por exemplo, é de três horas. Some-se a isso o fato de a estrutura viária existente ser mal planejada para se ter melhor noção do gargalo finalmente, acrescente-se o fato de os pontos de entrega serem absolutamente inadequados, desde o boteco da esquina até o maior e mais sofisticado supermercado.

Assim, as prováveis soluções no aspecto operacional passariam pela utilização de veículos adequados e equipados com plataformas hidráulicas eficientes. Mas não é só isso, pois os pontos de abastecimento deveriam contar com recebimento mecanizado através de paleteira ou empilhadeira e, além disso, a arquitetura desses pontos de entrega precisariam contar com uma retro-loja capaz de dar condições a operações rápidas.

O projeto arquitetônico, levando em conta a Lei do Zoneamento, necessariamente precisaria observar a localização do estabelecimento do ponto de vista da entrega e não apenas quanto ao aspecto de venda. Hoje, já houve grande avanço nesse sentido, pois as grandes lojas dotaram suas instalações de amplos estacionamentos, porque essa área é uma fonte de negócios. Na área de carga, ao instalar uma loja, o arquiteto tem de pensar no abastecimento, atualmente relegado a último plano.

Quanto ao aspecto comercial, existem também problemas sérios. Uma grande parte das três horas, em média, que um caminhão gasta para descarregar é devida à conferência de documentos, descarga e manual e conferência da mercadoria. No ato da entrega, o motorista para, vai andando até os escritórios da empresa, entrega a nota fiscal e o funcionário que recebe a compara a nota com o pedido efetuado.

Seria fundamental que no ato da comercialização houvesse acordo entre as partes para que a

qualidade e quantidade fossem pré-estabelecidas. As empresas quase todas contam com sistemas de informática e deveriam usá-las nessa tarefa.

Em relação ao aspecto legal, seria excelente se as empresas desenvolvessem sistema que permitisse realizar eventuais devoluções de mercadorias depois de feita a entrega, não durante sua execução, o que evitaria a demora. Calcula-se que a papelada e conferência física tome 45 minutos das três horas gastas para descarregar um caminhão. Enquanto toda a documentação não for conferida, o veículo não é liberado para descarregar.

Outra área onde se poderia atuar bastante é a de planejamento viário. A Prefeitura deveria tentar incluir na Lei de Zoneamento regras para a instalação de atividades comerciais segundo zonas geográficas que permitissem o acesso de veículos de carga. Mais: que nas zonas de difícil acesso, a entrada desses veículos fosse limitado a uma determinada capacidade. Não adianta, depois o DSV entrar com medidas técnicas para remendar o que poderia ser evitado antes.

Vale, por fim, ressaltar um ponto importante dessas deficiências que tornam deficiente a entrega urbana — o projeto arquitetônico. O arquiteto, ao desenvolver o projeto, por exemplo de um shopping com 250 lojas, leva em conta o número de consumidores e dimensiona o estacionamento para isso. Só que não leva em consideração que as lojas também precisam ser abastecidas. Shoppings como o Iguatemi, Ibirapuera ou Eldorado não têm a mínima condição para receber mercadorias.

Contam com espaços diminuídos para a circulação dos veículos. Existem em alguns deles, acessos onde o motorista tem de fazer descidas a 30°, em curva, e daí dá para se imaginar o que é o abastecimento ao longo de 24 horas. É uma falha imperdoável de projeto arquitetônico. Esses estabelecimentos possuem grandes áreas de estacionamento, mas a de abastecimento é restrita. Os supermercados também pecam nesta questão, inclusive os hipermercados instalados nas marginais. Todos eles. Agora, imagine-se esses problemas numa cidade como São Paulo para se ter visão final do que é a entrega urbana e o trânsito, em função dela.

(*) Engenheiro industrial e consultor especializado em Logística e Distribuição. Diretor-Geral da Vantine e Associados, professor da Organização dos Estados Americanos (OEA) para a área de embalagens. Atua há 18 anos no setor e é presidente da Associação Brasileira de Logística — Aslog.