

• DISTRIBUIÇÃO FÍSICA •
Matéria O ESTADO DE SÃO PAULO / 11-06-91

Os males da distribuição urbana

José Geraldo Vantine

A distribuição urbana de bens de consumo apresenta hoje sérios problemas que provocam prejuízos para todas as partes envolvidas na movimentação dessas mercadorias. Relacionar essas dificuldades e buscar soluções é tarefa importante para evitar desperdícios, aumentar o lucro e melhorar a qualidade de vida das grandes cidades.

Um dos gargalos da questão está na utilização inadequada de veículos. Na distribuição urbana, as empresas lançam mão de caminhões de tonelage média, decisão que por um lado leva a custos mais elevados e de outro trava as vias públicas.

Mais ainda: veículos inadequados tornam difícil a operação de movimentação de mercadorias nos pontos de destino e está aí outro transtorno enorme. Shopping Centers, lojas de departamento, restaurantes e cadeias fast food têm intensidade de fluxo elevada, difícil acesso e péssima estrutura de recebimento.

Nesses pontos comerciais, é muito alto o valor dos imóveis e as lojas acabam utilizando quase toda a área para vendas esquecendo-se da retaguarda. Resultado: cria-se necessidade de giro elevado e abastecimento frequente e a consequência prática dessa situação reflete-se em custos maiores, tempo de carga e descarga mais longo e entupimento de ruas e avenidas.

Outro aspecto interessante a considerar é que, a exemplo do transporte individual de passageiro, onde 80% dos carros trafegam com apenas uma pessoa a bordo, parcela expressiva do transporte de carga roda com volume de ocupação reduzido, fazendo com que haja excesso de veículos no tráfego.

Diante desse quadro, mais grave do que pode parecer, é fundamental que as indústrias e as empresas comerciais e de transportes comecem a questionar o problema. Um bom ponto de partida poderia ser o uso de veículos com baixa capacidade de carga, velocidade média alta e dimensões reduzidas para permitir deslocamento ágil. Veículos, por exemplo, como a Kombi, Fiorino, Mini Van e a caminhonete F 1000.

Importante também é questionar o modelo de abastecimento. Se uma empresa tem necessidade de suprimento diário, isso pode perfeitamente ser realizado durante à noite, como fazem as grandes cidades do mundo desenvolvido. O Correio Aéreo Nacional realiza vôos noturnos para aproveitar o tempo ocioso dos aviões.

Com o abastecimento noturno pode-se negociar com as transportadoras e distribuidoras frete menor, pois das 22 às 6 da manhã o volume de tráfego é irrisório, o que permite até a utilização de veículos maiores. A distribuição urbana de bens de consumo não é, claro, a responsável pelos males do trânsito enfartado de São Paulo e outras capitais, mas é uma das causas. Distribuir de maneira eficiente é melhorar o trânsito. E é, também, aumentar lucros.

Também é interessante as empresas envolvidas na distribuição urbana dotarem seus pontos de recebimento de condições de operação que permitam agilidade. Ou seja, devem utilizar-se de equipamentos de movimentação de carga.

Torna-se importantíssimo, por outro lado, dar eficiência ao sistema de relações comerciais. Uma transferência de mercadorias envolve várias operações, como a conferência da nota, a conferência do conhecimento e a do próprio produto. É fundamental que exista acordo comercial para dispensar toda essa perda de tempo substituindo-a esporadicamente por spot checks. Nessa linha de sugestões, deve-se incentivar ainda o surgimento de empresas especializadas em distribuição urbana, que consolidam as cargas para realizar menos viagens.

Finalmente, a distribuição urbana passa também pelas autoridades de trânsito e nisso o DSV joga papel relevante. O órgão deveria convocar os envolvidos na distribuição para um amplo debate em busca de soluções de consenso, onde todos teriam de ceder um pouco, pois diante de um problema sério como esse, não há espaço para a Lei de Gerson.

***José Geraldo Vantine é consultor especializado em Logística Física e Diretor-geral da Vantine & Associados.**