

ATRATIVIDADE DA DISTRIBUIÇÃO NOTURNA DE CARGA URBANA SEGUNDO A VISÃO DE LOJISTAS DA ÁREA CENTRAL DE FORTALEZA

Leonardo Araújo Rodrigues¹

Rafael Vasconcelos Soares Rêgo²

Prof^a. Dr^a. Nadja Glheuca da Silva Dutra³

Prof. Dr. Waldemiro de Aquino Pereira Neto⁴

Grupo de Pesquisa em Transporte, Trânsito e Meio Ambiente – GTTEMA

Departamento de Engenharia de Transportes – DET

Universidade Federal do Ceará – UFC

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo verificar a aceitação da utilização de uma política de distribuição de cargas pelo período noturno na cidade de Fortaleza/CE através de uma análise de estratégias de logística, como meio de melhorar a mobilidade na região central, sobretudo, no horário comercial. Para tanto, foram elaboradas entrevistas, utilizando-se do método da Preferência Declarada (PD), em diversos estabelecimentos da área em estudo, adjacências e outros importantes corredores de atividades, objetivando identificar parâmetros a serem considerados pelos varejistas na adoção de um “modelo alternativo” de distribuição urbana da carga. Como resultado, verificou-se que o atributo de maior relevância na opinião dos varejistas foi o custo operacional, ocasionado pela entrega, enquanto o período de entrega obteve menor relevância, indicando, assim, ser a entrega noturna uma alternativa aceitável.

1. INTRODUÇÃO

De acordo com Vuchic (2007), o surgimento, dispersão e crescimento das aglomerações humanas, através da história, têm sido produtos de complexas interações entre muitos fatores, um dos mais importantes sendo os transportes. Sejam estes de passageiros ou de cargas – agente determinante na dinâmica comercial de uma cidade –, a falta de um planejamento adequado e de regulamentações sobre suas operações acabam acarretando em congestionamentos, tempos perdidos no trânsito e outros impactos negativos para a vida dos cidadãos.

Pode-se definir o transporte de carga urbana como sendo “a organização do deslocamento de produtos dentro do território urbano” (DABLANC, 1997, p. 17). Uma política de distribuição noturna desta carga consiste na entrega de mercadorias pelos operadores ou prestadores de serviços logísticos durante um período fora do comercial na zona especificada, das 19h até às 6h do dia seguinte, quando o fluxo de veículos é menor. Observando esta realidade, um esquema de distribuição de carga urbana noturna poderia ser uma solução viável para uma melhoria da mobilidade no centro de Fortaleza, como já consolidado em alguns municípios brasileiros e também fora do país.

2. OBJETIVO GERAL E MÉTODO EMPREGADO

Esta pesquisa objetiva avaliar a possível implantação de uma política de distribuição de carga noturna na área central de Fortaleza, através da obtenção de dados na região especificada e em áreas adjacentes similares, com padrão de uso do solo comercial e de serviços.

Adotou-se, como metodologia, pesquisas usando técnicas de preferência declarada, definidas por Kroes e Sheldon (1988) como um conjunto de técnicas que se utilizam de declarações de indivíduos sobre suas preferências em um conjunto de opções variáveis para estimar suas funções utilidades.

No total, foram realizadas 34 entrevistas com a apresentação de cartões contendo situações hipotéticas, avaliando-se atributos distintos: (i) custo operacional, (ii) tempo de operação, (iii)

investimento inicial e (iv) período de entregas. Em seguida, o entrevistado organizou as alternativas de cada bloco, de acordo com seu nível de preferência, da mais a menos atrativa (a Figura 1 apresenta um dos conjuntos de cartões empregados na entrevista).

















BLOCO Branco				
Opção	Custo Operacional	Tempo de Operação	Investimento	Período de entregas
1	Custo Atual 	Redução do Tempo 	Sem investimentos 	Diumo 
2	Redução dos Custos 	Tempo Atual 	Investimentos Iniciais 	Diumo 
3	Redução dos Custos 	Tempo Atual 	Sem investimentos 	Noturno 
4	Custo Atual 	Redução do Tempo 	Investimentos Iniciais 	Noturno 

Figura 1: Exemplo de cartões de PD empregados

A partir dos dados obtidos em campo, foi feita uma análise através do programa LMPC - Logit Multinomial com Probabilidade Condicional, desenvolvido pelo Prof. Dr. Osmar Ambrósio de Souza no final dos anos 90. Os resultados encontrados são adiante descritos.

3. RESULTADOS E CONCLUSÕES

A análise estatística revelou que o atributo mais significativo para a determinação do tipo de entrega foi o custo operacional (36%), seguido de tempo de operações (25%), investimento (21%) e, como menos significativo, o período de entregas (18%). Com isso, pode-se chegar à conclusão de que o período de entrega não se mostrou, em princípio, um fator restritivo na aceitação da distribuição de carga urbana pelo período da noite, mas, sim, os custos operacionais ocasionados por esta. Apesar de aceita, vale salientar que o fator da segurança no centro da cidade foi um argumento negativo constante sobre a possibilidade de implantação da distribuição noturna.

AGRADECIMENTOS

Agradecimentos são devidos: ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), por meio dos Projetos Estudo de Logística da Carga Urbana – Caso de Fortaleza (PIBIC 2010/2011 – Edital 01/10) e Estudo de Estratégias de Logística da Carga e Restrições Físico-Operacionais do Ambiente Urbano (Edital MCT/CNPq Nº 18/2009).

REFERÊNCIAS

- Dablanc, L. (1997). *Entre police et service - L'action public sur le transport de mechandises en ville: le cas des métropoles de Paris et New York*. Tese de doutorado apresentada ao Laboratoire Techniques, Territoires et Sociétés. Doctorat de l'Ecole nationale des ponts et chaussées. Spécialité : transport. TH 97 571. 459p. Thèse soutenue le 24 mars 1997 à Marne-la-Vallée.
- Kroes, E.P.; Sheldon, R. (1988) *Stated Preference Methods - An Introduction*. *Journal of Transport Economics and Policy*, v.XXII, n.1.
- Vuchic, V.R. (2007) *Urban Public Transportation: Systems and Technology*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.

Endereço dos autores

Departamento de Engenharia de Transportes, Centro de Tecnologia, Universidade Federal do Ceará
Campus do Pici - Bloco 703 – CEP 60455-760. Fortaleza, CE, Brasil.

E-mail: leonardo.engcivil@live.com¹/ rafaelregor@gmail.com²/ nadja@det.ufc.br³/ wapn@det.ufc.br⁴