

COVID 19

DO TRANSPORTE DE MERCADORIAS À MICROLOGÍSTICA URBANA

Alcibíades Paulo Guedes
(apguedes@inegi.up.pt)

Professor da FEUP
Presidente Executivo do INEGI
Presidente do Conselho Fiscal e do Conselho Geral da APLOG



1. Logística Urbana

2. Transporte Mercadorias Regional/Nacional

3. Transporte Internacional de Mercadorias

Logística Urbana

Considero que o contexto da COVID-19 **tem um impacto POUCO significativo neste domínio...**

- Ou seja, **"só" acelera um percurso que já estava em curso**, em resposta ao crescimento do e-commerce, das entregas ao domicílio, da competição nos níveis de serviço e do comércio de proximidade.
- A necessidade de conciliar interesses diversos, e por vezes antagónicos, torna muito difícil uma solução "standard" tal como fica evidente no Guião Orientador – Logística Urbana do IMT e nos vários Pilotos/Case studies implementados na Europa.

Logística Urbana (2)

- As **dificuldades e desafios** inerentes à recolha e/ou entrega de mercadorias no espaço urbano mantêm-se, na minha experiência, essencialmente os mesmos:
 1. falta de rentabilidade da operação da “última milha”:
 - forte escalada dos custos de entrega,
 - entregas fragmentadas e dificuldade de obter economias de escala,
 - dificuldades de sincronização das janelas horárias,
 - ineficiência de utilização dos meios,
 - baixa densidade de entregas / km² (Portugal),
 - etc

Logística Urbana (3)

● ...

2. crescentes níveis de serviço esperados pelo consumidor levam a um crescendo de competição “ao minuto” pela janela e prazo de entrega.

=> Os concorrentes não estão muito disponíveis para partilha de recursos, pois têm interesses concorrentes.

3. impacto crescente nas emissões.

=> No curto prazo, passa pela penetração da mobilidade elétrica como forma de mitigar os níveis de emissões.

=> No médio-longo prazo o hidrogénio poderá vir a ser uma solução.

Logística Urbana (4)

● ...

4. a utilização partilhada dos meios (carpooling, etc) e a utilização da capacidade ociosa de vários atores (tipo Uber) não têm mostrado a mesma aplicabilidade nas mercadorias.

(possíveis razões: as dificuldades em implementar dynamic pricing, a responsabilidade sobre a carga movimentadas até entregar ao cliente, e o ambiente competitivo dos retalhistas e 3PLs.)

Logística Urbana (5)

- O leque de soluções não se altera, mas sai reforçada a necessidade de se avançar mais rápido:
 - Investimento em veículos mais eficientes e amigos do ambiente;
 - Gestão de rotas dinâmicas em tempo real, bem como o papel das ferramentas de planeamento;
 - Investimento em novas infraestruturas do tipo hub logístico/transshipment (CCU) “à entrada” das cidades, dark stores/fullfilment centres e pick-up points.

(Colocam-se dificuldades sobre os economics destes investimentos. Na minha opinião, devem ser essencialmente privados.)

Logística Urbana (6)

- Dos vários pilotos implementados pela Europa, as soluções de regulação mais eficazes são, no meu entender, as taxas moderadores/tarifação e a oferta de incentivos.
(As esmagadora maioria dos pilotos tem enormes especificidades associadas aos contextos do respetivo “casco urbano”).)

Transporte Mercadorias Regional/Nacional

Considero que o contexto da COVID-19 **NÃO** tem um impacto significativo...

- Talvez o movimento mais significativo, e que já estava em curso, conduzido pelo e-commerce e pela necessidade de resposta rápida, seja algum recuo nos modelos de funcionamento mais fortemente centralizados.
- As abordagens JIT/fluxo tenso, essencialmente regionais (distancias relativamente curtas), podem também ser reavaliadas. Mas, considero que vão manter a sua importância e as dificuldades cross border serão resolvidas/ mitigadas.

Transporte Mercadorias Regional/Nacional (2)

- Em termos de tecnologia de transporte: Manter-se-á o percurso de upgrade tecnológico para meios mais eficientes. A rodovia continuará a ser preponderante (no contexto europeu).

Transporte Internacional de Mercadorias

Considero que o contexto da COVID-19 **tem um impacto significativo...**

- Acredito que as cadeias globais vão ser reestruturadas, mas não vão “desaparecer”.
- Observaremos choques de procura e choques de abastecimento, com efeitos de ricochete e amplificação mais significativos (bullwhip effect).
- Será necessário implementar cadeias de abastecimento mais **resilientes** e mais “curtas”, recorrendo a um sourcing mais regional, dual sourcing, planos de contingência, etc.

Transporte Internacional de Mercadorias (2)

- Por outro lado, mais resiliência e maiores tempos de transito podem/devem conduzir a um incremento dos stocks/ inventários e dos custos médios das empresas.
- Incerteza e contexto => manter “opções em aberto”, ou seja maior **capacidade de adaptação e mais inteligência**.
- É o momento para acelerar a **digitalização/visibilidade** e ferramentas de planeamento das cadeia de abastecimento = Control Tower.
- Em termos de tecnologia de transporte, veremos a penetração de meios de transporte mais eficientes. No longo prazo, o hidrogénio poderá ser alternativa.