

O COMPARTILHAMENTO DE FROTA VEICULAR COMO SUPORTE À OTIMIZAÇÃO DE MEIOS E RECURSOS HUMANOS

Palavras-Chaves: logística, transporte, manutenção, compartilhamento, sustentabilidade.

1. INTRODUÇÃO

A relação entre o aumento da população mundial e a disponibilidade de recursos tem se apresentado como um grande desafio para os pesquisadores que estudam as formas de desenvolvimento sustentável da espécie humana. Enquanto de um lado há uma população em crescimento constante e ilimitado, do outro existem insumos escassos e indispensáveis à sustentação dessa população.

Nesse contexto, a economia de compartilhamento ganha notoriedade por sua capacidade de permitir o usufruto de um mesmo bem por mais de um indivíduo, diminuindo o custo de acesso a determinados serviços ou produtos, à medida que reduz a pressão da expansão populacional sobre a produção industrial e, por conseguinte, sobre os recursos naturais.

A busca por utilidade para bens ociosos não é novidade. Segundo a revista *Superinteressante* (2006) os primeiros aluguéis de imóveis datam do início do século XIX, por ocasião do crescimento populacional das cidades, motivado pela revolução industrial. Na atualidade, a busca pelo máximo aproveitamento dos espaços e o estímulo à economia colaborativa instigou o compartilhamento até mesmo de cômodos inutilizados em uma residência.

Esse modelo de economia tem se mostrado um alicerce ao novo estilo de capitalismo, a partir do qual a criatividade do desenvolvedor gera as mais inusitadas soluções. Foi dessa base que surgiram no mercado o compartilhamento de imóveis, como é o caso da plataforma AIRBNB; de veículos comuns para diversas finalidades, desde o deslocamento curtos, a exemplo da UBER, até a posse temporária do automóvel, como é o caso da Turbi. Quem deseja um deslocamento mais econômico e com menor impacto ambiental, pode utilizar o compartilhamento de bicicletas desenvolvido pela *Yellow*. Há, inclusive, plataformas de compartilhamento de cuidadores de animais e ambiente destinados a *pet*, a exemplo da *DogHero*.

As empresas citadas demonstram a capacidade da economia colaborativa em reduzir de forma eficiente a ociosidade de bens particulares nos campos mais singulares. Do mesmo modo, essa filosofia pode suplantar alguns entraves enfrentados pelo Exército Brasileiro devido à redução de efetivo e restrições orçamentárias, uma vez que soluções voltadas para a economia do compartilhamento possibilitariam a manutenção das entregas da Força com menor dispêndio de material e pessoal.

Dentre as diversas Funções beneficiadas pelo possível emprego desse modelo colaborativo, a Função Logística Transporte se destaca pela sua capacidade de adaptação aos cases de sucesso apresentados pelas corporações civis na economia compartilhada. Sem dúvida, os processos dessa Função correspondem àquelas poucas atividades de alto valor agregado exploradas pelo Princípio de Pareto.

Nesse contexto, é justificável uma avaliação detalhada sobre as possibilidades de otimização dessa Função ao modelo de economia colaborativa da frota veicular, desde a aquisição das viaturas, manutenção, consumo de combustível, até a mão de obra envolvida com seu reparo e condução, pois se tratam de fatores decisivos para a redução de custos das Unidades e aumento da capacidade operativa dos seus meios.

2. DESENVOLVIMENTO

a. Escassez de motoristas

Dentre os principais empecilhos identificados no desempenho da Função Logística Transporte, destaca-se a insuficiência de mão de obra especializada, em razão da dificuldade das organizações em atrair e manter condutores militares suficientes para atender a todas as demandas administrativas e operacionais dessas unidades. No estudo de mestrado realizado por SOUZA (2017), verificou-se de forma conclusiva que a discrepância existente entre a quantidade de viaturas (recursos materiais), a quantidade de motoristas (recursos humanos) e as missões atribuídas às OM, combinadas com a atualização constante da Legislação de Trânsito Brasileira, resultou em uma carência significativa de condutores.

Por outro lado, é comum se observar esses militares realizando atividades distintas do seu emprego finalístico em alguns períodos do dia, pelo fato de não possuírem missões de transporte previstas naqueles momentos. Se colocado em apoio às diversas unidades da guarnição, um único militar poderia ser empregado durante a maior parte do dia, desonerando outro motorista que atualmente também é empregado de forma limitada em apenas uma parcela do expediente.

b. Ociosidade de veículos

Em contraste à falta de condutores de viaturas militares, hoje o Exército conta com uma frota de automóveis considerável, o que provoca ociosidade desses meios, depreciação e custos com manutenção sem empregarem sua capacidade plena.

A solução para esse problema, mais uma vez, pode recair sobre o compartilhamento dessa frota, à semelhança do procedimento conhecido no meio civil por *Carsharing*, no qual os usuários alugam carros por períodos curtos, como fração de horas. Segundo ARRAIS (2013 apud PIZZOL, 2015), a plataforma de compartilhamento de carros ZIPCAR possuía naquele ano cerca de 8 mil veículos compartilhados por 560 mil usuários, totalizando uma média de um carro para cada 70 pessoas, estimativa crescente que demonstra a eficiência dessa sistemática de negócio.

A adaptação desse modelo ao emprego da frota das Organizações Militares, com a centralização do comando e controle dos meios, permitiria a utilização mais uniforme de todos as viaturas da guarnição e um melhor planejamento da manutenção, resultando em maior disponibilidade e economia de escala pela manutenção de itens comuns de um maior número de automóveis.

Com a redução da ociosidade, um veículo e um motorista poderiam ser empregados em momentos distintos em favor de diferentes Unidades, o que evitaria o ócio inerente ao emprego descentralizado das viaturas. Isso permitiria uma diminuição da frota sem perda da capacidade operativa. Esse corte poderia, inclusive, gerar recurso com a alienação dos automóveis desnecessários e economia com redução dos custos intrínsecos à posse de uma viatura, respeitada a dotação orgânica da frota operacional.

c. Compartilhamento de Espaço Ocioso nas Viaturas

Segundo pesquisa realizada por FINGER et al (2018), o setor do transporte rodoviário de cargas (TRC) vem sofrendo com a ociosidade dos veículos e o custo alto para manter rotas com poucas demandas ativas. Embora ainda tímida no TRC, a tendência da economia compartilhada representa a busca por melhor aproveitamento das viaturas de carga e

redução de custos operacionais. O Autor descreve que a Ambev utiliza o conceito de logística compartilhada, com 40% do volume total de embarques compartilhados. O objetivo operacional, segundo Ele, é reduzir os custos e transitar com veículo com carga de retorno garantida. Já a Martin Brower, uma organização que por anos foi voltada ao atendimento da rede McDonald's, com histórico de compartilhamento de depósito, em 2004 começou a operar para outros clientes diferentes do McDonald's, caracterizando o aproveitamento da ociosidade dos veículos de transporte de carga.

Procedimento análogo aos dessas empresas renomadas poderia ser adaptado às demandas dos diversos Batalhões existentes em uma mesma guarnição. Por meio de um planejamento integrado, atividades cuja rota apresente origem ou destino próximos, como descarte de entulhos de construção ou poda de árvores, podem empregar essa técnica de compartilhamento de espaço ocioso, o que permitiria economia de Viatura, Combustível, Motorista e, inclusive, mão de obra empregada no manuseio do material a ser transportado.

d. Entraves à implementação da economia colaborativa

No que pese a economia gerada pela centralização das viaturas em um único local, essa medida exigiria construção de novas instalações, ao passo que as garagens preexistentes nas Organizações Militares de origem seriam subaproveitadas.

Todavia, esse problema poderia ser superado por meio da distribuição dos automóveis pelos diversos quartéis, os quais funcionariam como espécies de *hubs* dentro da Guarnição. Para a melhor disposição das viaturas e motoristas entre essas unidades, seriam estabelecidos e analisados indicadores relativos ao histórico de emprego dos meios em cada local e a previsão de missões futuras.

É provável, também, que durante o início do processo haja certa dificuldade de comunicação prévia para as missões urgentes. No entanto, o uso de uma plataforma na qual fosse possível identificar as rotas planejadas e a quantidade de carga disponível para incluir poderia superar esse problema e otimizar ainda mais o emprego compartilhado dos veículos.

Diante das inúmeras mudanças de procedimento, é inquestionável a perda de flexibilidade gerada por esse projeto no que tange à utilização desses meios. Entretanto, por meio de um bom planejamento e comunicação eficiente seria possível reduzir esse risco a níveis desprezíveis. Para tanto, seria necessário disponibilizar nas Organizações Militares uma quantidade mínima de viaturas destinadas a cada tipo de emprego específico, bem como manter alguns motoristas exclusivos para atividades essenciais e de frequência certa, a exemplo da locomoção do comandante da unidade e o serviço diário.

3. CONCLUSÃO

Do que foi exposto, não resta dúvida que um projeto dessa natureza é um grande desafio e requer análise dos diversos riscos envolvidos. No entanto, os problemas de eficiência da Função Logística Transporte nas Unidades são evidentes e há necessidade de quebra de alguns paradigmas para a superação desses entraves.

O elemento central para sobrepor as diversas barreiras desse problema está no princípio da impessoalidade. A fim de encontrar soluções viáveis à melhor utilização dos meios de transportes e condutores é necessário raciocinar, de fato, com um Exército único e colaborativo, o qual pouco se distingue entre os muros de cada quartel.

Por fim, tais sugestões não almejam priorizar a economia de dinheiro em detrimento do pronto emprego e operacionalidade da tropa, mas buscar o ponto de equilíbrio por meio do qual ambas as vertentes se combinem de forma a gerar as capacidades necessárias para um Exército pujante e economicamente sustentável.

4. REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério da Defesa. **MD34-M-04**: Manual de Transporte para Uso nas Forças Armadas. Brasília, DF, 2013.

BRASIL. Comando de Operações Terrestres. **EB70-MC-10.369**: Batalhão de Transporte. Brasília, DF, 2021.

BRASIL. Departamento de Educação e Cultura do Exército. **EB60-ME-22.401**: Gerenciamento da Manutenção. Brasília, DF, 2017.

FINGER, Adilson et al. **Plataforma digital de compartilhamento de espaço ocioso em veículos de carga**. 2018.

SOUZA, Elder Damasceno. **Adaptação de Motorista Militar**: legalidade no atendimento à demanda de motoristas das OMDS da 4ª Bda Inf L (Mth). 2017.

PIZZOL, H. O. D. **Proposição de uma escala para mensuração do consumo colaborativo**: compreendendo o compartilhamento de bens e a sua relação com valores pessoais. Dissertação (Mestrado em Administração e Negócios) - Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Rio Grande do Sul, 2015.

REDAÇÃO. ALUGUEL: Morar na casa dos outros nunca foi de graça. **Super Interessante**, 31 Ago 2006. Disponível em: <<https://super.abril.com.br/historia/aluguel/>>. Acesso em: 18 set. 2022.