



Saída multimodal para a crise

LUCIANO ROCHA

Presidente da Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística (ABEPL)



Um segmento relativamente jovem, mas que traz em seu bojo algumas contradições: de um lado crescimento vertiginoso e de outro, a falta de cuidado e de preocupação do governo com investimentos em infraestrutura.

Lá pelos idos de 1990, o entendimento que se tinha sobre Logística se resumia, basicamente, a transporte rodoviário de cargas. Internamente, as empresas não reconheciam o departamento e, pior, o enxergavam como custo e não como diferencial.

A mudança de mentalidade veio com Fernando Collor de Mello e a abertura comercial desenvolvida pelo então presidente da República. A concorrência se tornou global e as empresas buscaram um entendimento maior do setor e de suas implicações e começaram a encarar a Logística como um diferencial competitivo. Internamente, as empresas perceberam que Logística envolve desde o planejamento e compra de matéria prima (controle e gestão), abastecimento da linha de produção, controle e gestão do estoque de produto acabado e distribuição para abastecimento do mercado. O desafio deste emaranhado

é fazer com que o nível de estoque da empresa esteja alinhado às demandas de seu mercado.

Hoje, graças à visão empresarial focada no diferencial competitivo, as empresas apresentam uma hierarquia de cargos, como por exemplo, os diretores e até vice-presidentes que atendem especificamente esta área.

Atualmente, faculdades oferecem cursos de graduação e pós-graduação para uma área que aprendeu a se enxergar e a se valorizar. É por isso que os profissionais têm de estar atentos às mudanças que são constantes e significativas. Mesmo com toda a disponibilidade de cursos e especializações, empresários ainda reclamam da falta de capacitação dos profissionais que se candidatam às inúmeras vagas existentes no mercado. Como profissional do segmento logístico e hoje presidente de uma associação que representa e defende o setor (ABEPL – www.abep.org.br), posso dizer que nossa maior preocupação é com relação à capacitação do profissional. Estar atento, neste contexto, é imprescindível, pois a Logística vem conquistando impor-

tância no mercado e gerando ótimas perspectivas para quem está ligado à área ou quer ingressar nela.

Daí a nossa preocupação com o envolvimento do Governo. De um lado vemos a Logística alcançando status de diferencial competitivo para a iniciativa privada, e de outro, o Estado que não enxerga o segmento com os mesmos olhos. E isso é fácil perceber: basta avaliar os investimentos em infraestrutura dos últimos anos que foram aquém das necessidades para o desenvolvimento do País.

Desde a criação da Associação Brasileira de Empresas e Profissionais de Logística (ABEPL), em 2007, que estamos alertando para a probabilidade do apagão logístico. Abordando e alertando sobre o tema em eventos, palestras e com a imprensa. Apontamos as dificuldades, os problemas e as necessidades que enfrentadas, diariamente, por aqueles que se utilizam de nossas estradas, ferrovias, portos e aeroportos para escoar sua produção, fazer o País crescer.

No Brasil, apagão já virou um termo conhecido nacionalmente. Todos se

lembram da crise no abastecimento de energia que expôs a fragilidade de infraestrutura brasileira. Uma fragilidade que, novamente, é evidenciada com uma nova perspectiva de crise: a do “apagão logístico”.

As deficiências da infra-estrutura logística brasileira – sejam em rodovias, ferrovias, portos e aeroportos – são bastante conhecidas do empresário que utiliza destes modais de transporte para escoar sua produção. São eles que vivenciam o dia a dia das estradas, dos mares, dos ares e dos trilhos e conhecem, exatamente, as deficiências de cada um.

O fato é que estamos assistindo a uma acentuada degradação da infraestrutura do país, construída com grandes sacrifícios e investimentos desde a década de 50 do século passado.

O sistema de transporte para atender sua demanda, remete a um processo com várias etapas: elaboração de projetos básicos e executivos, licitações (sejam obras públicas, concessões, ou PPPs), contratação e execução até o início da operação. Tudo isto demanda tempo, e não pode ser feito da noite para o dia.

Uma possível solução para nossa infra-estrutura, considerando a falta de capacidade de investimento dos governos federal, estaduais e municipais, demonstrada nos últimos anos, é realizar, além das obras públicas convencionais, a licitação de concessões (como as concessões rodoviárias, em que os projetos são autossustentáveis) e de Parcerias Público-Privadas (PPPs).

RODOVIAS

Informações que chegaram até nós sobre o transporte rodoviário é de que existem no Brasil 40 mil empresas transportadoras que empregam mais de 2,5 milhões de trabalhadores e mais 300 mil transportadores autônomos, gerando uma renda que se aproxima de

6,4 % do PIB. E, além disso, é o principal modal de transporte de cargas do país representando cerca de 61,1% de toda a matriz de transportes, o que lhe confere extrema responsabilidade junto aos seus usuários.

Contudo, mesmo diante de tantos índices representativos, o transporte rodoviário apresenta muitos entraves. A falta de investimento, aliada à qualidade da infra-estrutura, o aumento do roubo de cargas, a falta de postos de pesagem, o envelhecimento da frota e o custo operacional superior ao frete cobrado impedem o modal de se aproximar do ideal esperado por quem trafega pelas estradas do país, todos os dias.

O problema da infraestrutura das estradas é o mais grave: 56,1% do pavimento encontram-se em estado crítico (41.911 km), 11,1% apresenta afundamentos, ondulações ou buracos (8.280 km), 24,6% da extensão das rodovias estão com as placas encobertas por mato (18.355 km), 90,1% são pistas de rolamento simples (67.239 km) e 39,8% estão sem acostamento (30.072 km).

Todos esses problemas geram impactos na sociedade e na economia: mais de 3 acidentes por km, 62% dos leitos hospitalares destinados à traumatologia são ocupados por vítimas de acidentes de trânsito, 34 mil pessoas morrem nas estradas por ano, 30% no aumento de custos em transportes, 38% de aumento nos custos de manutenção dos veículos, 58% de aumento no consumo de combustível e 100% no aumento do tempo de viagens. Índices alarmantes que inviabilizam e transformam o transporte rodoviário num dos mais caros não só no Brasil, mas do mundo.

Sendo uma das alternativas, uma eficiente atuação governamental garantiria a aplicação dos recursos no setor, reestruturação do programa de manutenção de rodovias não-concessionadas, incentivar a renovação da frota a partir

de incentivos fiscais, além de capacitar e apoiar o empresário do setor.

FERROVIAS

Já o setor ferroviário enfrenta alguns desafios para atingir uma situação confortável de desenvolvimento. Quando o assunto é Transporte Ferroviário de Cargas, vários fatores fazem parte dos problemas a serem solucionados. Os gargalos estão presentes tanto na infraestrutura ferroviária, quanto nas áreas urbanas onde as ferrovias são operacionalizadas.

A infra-estrutura ferroviária mantém, ainda na ativa, uma malha centenária, com traçado longo, sinuoso e com rampas fortes, o que inviabiliza o uso e o aproveitamento integral deste tipo de transporte. Por outro lado, nas áreas urbanas, por onde passa a ferrovia, existe o conflito entre o tráfego ferroviário, rodoviário e pedestre. Sem contar, as invasões de moradia na faixa de domínio das ferrovias, ao longo dos trilhos. De acordo com estudos, existem 434 invasões na faixa das malhas ferroviárias, sendo 18 apenas no Estado de São Paulo e, a grande maioria das restantes, está localizada nos grandes centros urbanos.

Análises sobre o transporte de carga brasileiro indicam que a expansão da malha ferroviária brasileira, de forma integrada com os diversos modais de transporte é necessária e urgente, contemplando todas as regiões do País, visando melhor eficiência e colocando em prática a tão sonhada intermodalidade no transporte de cargas no Brasil.

Quando se fala em Modal Ferroviário, o Brasil é o país que menos utiliza deste tipo de transporte: a situação do modal ferroviário é significativamente diferente daquela encontrada em outros países de dimensões continentais.

Outro problema que afeta diretamente o transporte ferroviário de cargas é a estrutura tributária do setor. A saída

seria equacionar aspectos da legislação tributária que dificultam a prática da intermodalidade e ainda eliminar o imposto sobre a importação de componentes ferroviários não fabricados no Brasil.

A tão sonhada intermodalidade, fundamental para permitir que o transporte de cargas no Brasil ganhe uma nova dimensão, esbarra em alguns entraves que advém da falta de investimentos do governo com um sistema tributário injusto e nas más condições de acesso ferroviário aos Portos e, em alguns casos, a total ausência de acesso.

A construção do Ferroanel no entorno da cidade de São Paulo, que com seus 66 km de extensão, solucionaria o conflito passageiros/carga na Região Metropolitana, que limita o crescimento do transporte ferroviário para Santos e Sepetiba/RJ, garantindo maior agilidade e segurança no transporte de carga e à população limítrofe.

AEROPORTOS

Gargalos logísticos. Filas intermináveis. Burocracia irritante. Fuga de cargas. Com estas expressões, as pessoas logo imaginam que vamos falar sobre os problemas enfrentados pela maioria dos portos brasileiros. Ledo engano. Estas reclamações expressam os incômodos provocados pelo transporte nacional de cargas aéreas. O transporte aéreo está temendo arcar com prejuízos incalculáveis por conta da crise mundial e tenta manter, a muito custo, a esperança de que o mercado reaja rápido e os próximos meses sejam dignos de voos em céu de brigadeiro.

Durante a Intermodal 2009, que aconteceu entre os dias 14 e 16 de abril, deste ano, um painel específico sobre o setor chamou a atenção do público que visitou o evento em São Paulo. Nele, figuras expressivas do setor de transporte de cargas aéreas debateram as perspectivas para a área. E depois de duas horas de opiniões contundentes, a

constatação foi parecida com a de outros modais: está na hora de o Governo Federal aplicar políticas que atraíam empresas e permitam a elas desenvolver nossa infraestrutura para picos de movimentação de cargas em, quem sabe, o ano de 2010, em uma previsão otimista.

O modal aéreo foi o que sentiu com maior rapidez a recessão global iniciada no último trimestre de 2008. Porém, em episódios similares registrados anos atrás, o setor também foi o responsável pela primeira reação da cadeia logística brasileira. O fato de movimentar cargas de alto valor agregado também ajuda na expectativa por dias melhores.

Por isso que investir em infraestrutura logística é fundamental para garantir fluidez na movimentação de cargas e promover o desenvolvimento econômico. Uma possível solução encontra-se na ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos (Campinas/SP), ansiosamente aguardada não somente pela cidade, pela região, mas por todo o País.

Construído em 1960, Viracopos foi desenvolvido com pistas longas para servir de alternativa ao Aeroporto de Galeão- RJ. A ampliação deste grande equipamento urbano causa impacto de forma positiva na região como a atração de investidores, a geração de empregos diretos e indiretos, a movimentação da economia e a maior competitividade de exportadores e importadores. Sem contar que a ampliação, modernização e a readequação do aeroporto se apresentam como opções para minimizar a situação do transporte aéreo de cargas.

Em outubro de 2008, o governo publicou a resolução do Conselho Nacional de Desestatização (CND) sobre a privatização de Viracopos, o segundo maior terminal de cargas do país. Segundo o ministro da Defesa, Nelson Jobim a idéia é transformá-lo no “grande aeroporto de São Paulo”.

Em meio à crise, em fevereiro deste ano, a ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, garantiu, em evento realizado em Campinas, que o projeto de ampliação iria sair do papel mesmo com a crise econômica internacional. Com suas declarações, ela contradisse os rumores de que a crise poderia “engavetar” o projeto que será realizado com recursos do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal.

Estudos avaliam que os impactos econômicos gerados pelos aeroportos podem extrapolar os limites espaciais da sua área de entorno e impactar regiões mais extensas, como cidades ou mesmo regiões, já que muitas empresas fornecedoras de serviços e produtos necessários às atividades aeroportuárias podem localizar-se fora das suas imediações.

A ampliação de Viracopos também irá induzir mudanças dos sistemas de transportes nas regiões metropolitanas do Estado. Uma vez que um dos objetos da ampliação é o de desafogar a movimentação excessiva em outros aeroportos importantes, como Congonhas e Guarulhos.

Os investimentos do PAC já existem para a ampliação de Viracopos. Estamos apenas aguardando ansiosos que as obras tenham início, pois defendemos a capacidade de Campinas de abrigar estas ampliações, pelos inúmeros motivos já citados, inclusive a proximidade de Viracopos com a capital paulista. Agilizar o início das obras significa desafogar o fluxo aéreo na Região Metropolitana de São Paulo e oferecer novas e modernas opções para escoamento da nossa produção. O que não é apenas uma questão de investimento e sim de garantir o desenvolvimento, de pensar no futuro.

Mas o transporte aeroportuário tem sofrido como um todo, com a perda da cultura técnica nos últimos 20 anos e, em consequência disso, o país padece com a ausência de planejamento, a presença frágil do poder público e a falta de

fiscalização no segmento, elementos que redundaram na crise do setor.

MULTIMODALIDADE

As maiores críticas que a ABEPL vem fazendo são em relação aos planos e à ação do governo em geral: o que vivemos hoje se deve, principalmente, à irresponsabilidade e à descontinuidade das ações governamentais. Uma situação que ficou ainda mais evidente em 2008, quando estivemos em audiência com dois Ministros de Estado – Alfredo Nascimento (Transportes) e Miguel Jorge (Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior). Dois encontros que me surpreenderam. Mas que me confirmaram também tudo que estamos alertando há mais de dois anos.

Não queremos ser os donos da verdade, mas uma das soluções para a crise no setor de transportes seria o governo investir na multimodalidade que representaria para o Brasil, a exemplo do que ocorre por todo o mundo, um avanço importante na prática moderna do transporte de cargas. As boas opções que a malha viária brasileira oferece para integração das rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e terminais multimodais, se constituem na base física capaz de permitir a integração com êxito entre as várias modalidades de transportes, em seus aspectos operacionais, institucionais e comerciais, visando a implantação definitiva do transporte multimodal no Brasil.

Para consolidar o funcionamento do transporte multimodal, caberia a criação de uma comissão interministerial com o objetivo de promover a implantação das medidas necessárias

para facilitar o comércio exterior e o intercâmbio interno de mercadorias através do multimodalismo em todos os seus aspectos (operacionais, comerciais e institucionais). A comissão poderia ser coordenada pelo Ministério dos Transportes e composta por representantes das áreas de Economia, Fazenda, Planejamento, Relações Exteriores e outros interessados a serem indicados, com a participação de empresários e entidades de mão de obra específica.

O que mais nos preocupa em relação à falta de investimentos, de planejamento e de preocupação do governo em relação ao setor de transportes é fato de que o crescimento do país está ligado diretamente à capacidade de escoamento da produção. Em 2007, estudos do COPPEAD (Instituto de Pós-Graduação e Pesquisa em Administração da Universidade Federal do Rio de Janeiro) previam que se o país crescesse 5% por três anos consecutivos, no quarto ano, iria parar por falta de condições de escoamento da produção.

Neste sentido, a crise econômica mundial serviu para frear o crescimento da economia, e dar um “respiro” logístico para o Brasil. Se não estivéssemos vivendo esta crise, o país, seguramente estaria parando por outro motivo: falta de infraestrutura de transportes.

A situação é tão grave que podemos dizer que estamos sob “iminente apagão logístico” e o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) vem destinando menos recursos do que os necessários para equacionar os gargalos do setor. Os portos precisam de R\$ 15 bilhões em investimentos até 2010, mas só têm assegurado R\$ 5 bilhões.

Para as rodovias, estão previstos R\$ 14 bilhões, quando são necessários R\$ 25 bilhões.

Quando fazemos as contas, fica evidente o descaso do governo federal: nos primeiros dois anos do PAC só foram aplicados 28% do montante disponível (R\$ 58 milhões). Embora na teoria ainda tenhamos dois anos, 2010 pode ser descartado, pois a lei restringe investimentos em ano eleitoral. Restam-nos então os sete meses de 2009, para investir os 72% restantes. Façam suas apostas: tudo que está destinado será empregado?

Diante deste cenário, podemos dizer que a crise foi providencial. E, na pior das hipóteses, a melhor coisa que aconteceu para o país, uma vez que crescíamos de maneira atabalhoada e de modo que não era sustentado. Está na hora de parar e aproveitarmos o momento para repensar que modelo de desenvolvimento que queremos para o nosso país.

Conheça um pouco mais do nosso trabalho. Visite nosso site e nos ajude a divulgar as informações do segmento junto à comunidade logística e a toda sociedade. Principalmente esta última, para que tenha consciência dos problemas e do quanto isto representa em perdas para o nosso país.

O que estamos fazendo é um passo importante para oferecer uma visão global sobre tais questões. Participe conosco desta luta, vamos juntos buscar soluções para os problemas que nos afetam, vamos juntos questionar os responsáveis, vamos juntos em busca de um Brasil melhor estruturado e cada vez mais competitivo. ■

luciano@abepi.org.br