

Cinco modais e uma **difícil** integração

A importância logística e as vantagens de cada modal do transporte de cargas foi o tema do V Seminário Brasileiro de Logística, que postergou a ideia de uma integração viária eminente

Rodovias, ferrovias, hidrovias, aeroportos e portos. A importância da logística em todos estes modais e sua fundamental, porém utópica, integração foram o tema do V Seminário Brasileiro de Logística, promovido pela Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística (NTC&Logística), com apoio da Federação das Empresas de Transporte de Cargas do Estado de São Paulo (Fetcesp) e do Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região (Setcesp). O evento serviu para discutir questões e soluções logísticas. Para Flávio Benatti, presidente da NTC&Logística e da Fetcesp, este foi um momento oportuno já que o país perde muito em competitividade por este fator. “Temos produtos de baixo valor agregado que

não conseguem mercado por causa de algumas questões logísticas”, disse. “Temos que buscar processos que possam melhorar essa situação e desenvolver a integração dos modais. De um debate como este podem surgir ideias muito boas ou sugestões para o desenvolvimento logístico”.

O consultor de logística e presidente da Vantine Solutions, José Geraldo Vantine, foi o primeiro palestrante e abordou o tema “Anel Logístico de São Paulo - A Integração de Modais”. Assunto sobre o qual os cidadãos brasileiros escutam há mais ou menos 30 anos, os anéis viários e sua integração seriam necessários para uma logística eficiente, mas a maneira desordenada com a qual ela foi desenvolvida não permite mudanças. “Há uma grande diferença entre a velocidade que a iniciativa privada demanda e aquela que o governo propõe. É por isso que, apesar de no passado a infraestrutura ter ocorrido por acaso, no futuro ela deve ser concebida estrategicamente com o foco na logística”, afirmou Vantine. “Não temos mais tempo para errar”, completou.

A integração dos anéis viários previstas por Vantine englobariam 131 municípios da Região Metropolitana de São Paulo, Baixada Santista, Região Metropolitana de Campinas e o Cone Leste de São José dos Campos. “Todos os anéis passam ou nascem dentro dessa região”, explicou Vantine. O consultor ressaltou a entrada do Porto de São Sebastião como um local que será capaz de movimentar 50 milhões de toneladas por ano. “O Porto de São Sebas-

tião, que adormeceu durante muitos anos, agora é do governo de São Paulo e em novembro entrará em licitação”, disse Vantine, ressaltando que o porto será complementar - e não competitivo - em relação ao de Santos.

Nesta integração de modais, Vantine somente vê sucesso, a curto prazo, no rodoanel, cuja conclusão é prometida para 2012. Já o transporte ferroviário de cargas dentro do estado de São Paulo é um problema para Vantine. “O ferroanel somente seria possível daqui a pelo menos 15 anos”. Já o hidroanel seria mais como um sonho - principalmente por um desnível de mais de 200 metros do rio Tiete na região de Salto - e não seria possível a curto prazo. “Isso ocorre por falta de interesse político e do resultado financeiro. O rodoanel, por exemplo, permite ser privatizado”, declarou.

O aeroanel (maneira como o consultor define a integração do modal aéreo) seria possível a partir do momento em que o Aeroporto de São José dos Campos (que hoje atende somente voos da FAB e voos experimentais da Embraer) fosse usado como local de desembarque de cargas. Hoje as mercadorias provenientes do Mercosul, LATAM, NAFTA, Europa e Ásia chegam pelos aeroportos de Guarulhos e Viracopos. Para Vantine, essa entrada poderia ser por São José dos Campos e de lá enviada para o Vale do Paraíba e o Cone Leste Paulista, além de Viracopos e Guarulhos. “Esse aeroporto já existe e, portanto, as empresas poderiam passar a explorá-lo para este fim”.



Vantine: “Não temos mais tempo para errar”



Vilaça: "O Brasil é o que menos utiliza ferrovias para transportar cargas"

Sobre os trilhos dos vagões

O desenvolvimento da ferrovia no Brasil foi o tema da segunda palestra do Seminário, ministrada por Rodrigo Vilaça, diretor Executivo da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF). Ele explicou que a lentidão no desenvolvimento do sistema ferroviário para cargas está relacionada ao também lento processo de concessão da malha ferroviária. "Não somos responsáveis pela ampliação da malha e sim o governo. O Brasil é o país que menos utiliza ferrovias para transportar carga", disse Vilaça.

A malha ferroviária nacional hoje é formada por 28.314 km operados pela iniciativa privada, dos quais oito mil já não possuem mais a funcionalidade que as empresas necessitam. "Um país como o nosso já deveria ter 52 mil quilômetros de malha ferroviária, mas a falta de planejamento é enorme. O governo não sabe disso ou deixou de querer saber, o que afetou a logística extremamente", declarou o diretor da ANTF, que espera que em 2015 o Brasil já possua 35 mil quilômetros de trilhos, com a ajuda do Governo Federal.

Existem três projetos para a cons-

trução de uma ferrovia eficiente e, segundo Vilaça, todos são viáveis. "Mas temos que escolher o mais econômico e também o mais rápido", lembrou. Na opinião do diretor, o mergulho dos trilhos por baixo da Estação da Luz, em São Paulo, seria o projeto de menor valor e menor impacto ambiental.

Em 12 anos de concessão ferroviária – de 1997 a 2008 – a ANTF investiu R\$ 30 bilhões na malha, enquanto o governo investiu somente R\$ 912 milhões. "Compramos a malha, recuperamos o sistema, fizemos a manutenção, compramos o material rodante, desenvolvemos um trabalho com profissionais do setor, regulamentamos a malha e recuperamos sua auto-estima", explicou Vilaça. Para ele, a próxima década será expressiva para o desenvolvimento ferroviário. "A projeção para o final de 2009 é transportarmos 492,2 toneladas de carga, 7% a mais em relação a 2008, que foi de 459,7 toneladas", disse Vilaça.

Em outro balanço dos 12 anos da concessão ferroviária, Vilaça ressaltou o aumento da produção em 95,1%, do volume em 81,5% e de 75 vezes na movimentação de contêineres. Para o diretor, o ferroanel é realmente um sonho. "Ele não irá sair. Daqui pra frente o setor irá crescer em transporte, por exemplo, de açúcar e combustível, mas temos que trabalhar com objetividade e foco para cobrar as autoridades", declarou.

Outro sonho é o Trem de Alta Velocidade (TAV), "Não o esperem para a Copa do Mundo. Já há um consenso de que ele não ficará pronto até lá", disse. "O TAV não é um projeto simples, já que sua execução e valor são muito específicos. Talvez essa seja uma obra estratégica para o país, mas eu investiria esse dinheiro na ampliação da malha ferroviária".

Nos ares e mares

A terceira palestra trouxe as fu-

sões das empresas como tema. Antonio Wroblewski Filho, ex-presidente da TRAFI - Logística Inteligente, oriunda da fusão de cinco empresas dos setores de logística e transporte de cargas, disse que as fusões estão se desenvolvendo com grande importância e serão a forma de crescimento no futuro. Para este ano estão previstas 573 fusões.

O modal aéreo foi tema da palestra de Ricardo Torres, gerente Geral da TAM, e Fabrício Nicoletti, assessor da diretoria de Cargas da empresa. Eles trouxeram um balanço do setor de cargas no país e afirmaram que a previsão de crescimento nos próximos 20 anos é de 5,8%. Para o futuro, eles esperam a entrada de novos competidores, a frota de cargueiros puros contra a das empresas mistas e maior investimento em frota.

O Porto de Santos foi abordado por Renato Barco, diretor de Planejamento e Controle da Companhia Docas do Estado de São Paulo (CO-DESP).

O engenheiro afirmou que a CO-DESP desenvolve um estudo de acessibilidade para permitir que a carga chegue ao porto com relativa tranquilidade. "Ainda não temos resultados consistentes já que a conclusão do estudo está prevista para o final deste ano", afirmou. "Sabemos que 75% das rodovias brasileiras estão em estado de saturação. Com o estudo concluiremos se o Porto de Santos será capaz de movimentar toda a carga necessária", completou.

Um dos projetos de ampliação do Porto é a dragagem de aprofundamento do canal de acesso, cujo investimento será de R\$ 186 milhões. Hoje ele tem de 12 a 14 metros de profundidade e 150 metros de largura mínima. Após a obra ele passará a ter 15 metros de profundidade e 220 metros de largura. Os investimentos estimados para o Porto de Santos nos próximos 15 a 20 anos são de R\$ 16.401,2 milhões. ◀