

Road to intermodality: under construction

PASSOS PARA INTERMODALIDADE AINDA CAMINHAM POR TERRA

Especialistas alertam sobre risco de um “paradão logístico” no Brasil

•• *Experts warn of risk of a “stop logistics” in Brazil*

ÉRICA FERREIRA
imprensa@portalradar.com.br

Na lista das principais dificuldades de logística e transporte de cargas no Brasil estão carência de profissionalização, péssimas condições de infraestrutura, estradas em mau estado de conservação, portos congestionados, aeroportos saturados e monopólio das ferrovias por parte das empresas concessionárias. Em nosso país continental, onde a extensão compreende 44 mil quilômetros de rios navegáveis, 7,5 mil quilômetros de vias marítimas, 29.817 quilômetros de ferrovias e 1.580.809 quilômetros de rodovias, a infraestrutura de transporte se torna componente essencial para garantir o desenvolvimento de todo potencial socioeconômico das terras tupiniquins.

Especialistas divergem se o Brasil corre o risco de viver um “apagão logístico”, ou melhor, um “paradão”. O fato é que a infraestrutura inadequada eleva os custos da logística, diminui a competitividade no mercado internacional, gera mais tempo e custo das viagens, amplia o número de acidentes e aumenta a emissão de poluentes.

O presidente da BBC do Brasil, Washington Júnior, explica que hoje existe uma matriz de transporte invertida no Brasil. Segundo a Confederação Nacional dos Transportes (CNT), o modal rodoviário é responsável por 61,1% do volume de cargas transportadas, o hidroviário detém 14% e o ferroviário fica com 21%. “Nos próximos 15 anos, a meta é equilibrar esta matriz, fazendo com que o trans-

The list of Brazil's deficiencies in terms of logistics and cargo transportation includes lack of professional training, poor infrastructure, terrible road conditions, congested ports, saturated airports and monopoly of railroads by concessionaires. In a continental country with 44,000 km of navigable rivers, comprising 7,500km of waterways, 29,817km of railways, and 1,580,809 km of highways; the transportation infrastructure becomes vital as to ensure the development by exploring all of our socio economic potential.

Experts have not yet reached an agreement whether Brazil is on the verge of experiencing a “Logistics blackout” or a “Full stop”. The fact is that an inefficient infrastructure boosts logistics cost, reduces our competitive capacity in international markets, makes journeys longer at higher costs, in addition to increase the number of accidents, and the emission of pollutants.

The CEO of BBC Brazil, Washington Junior, explained the Brazil's current transportation structure is inverted. According to the National Transportation Confederation (CNT), highway systems account for 61.1% of handled cargo, while waterway and railroads account for 14% and 21%, respectively. “Over the next 15 years, the goal is to offset this matrix, causing road transportation to fall to 33%, railway to move up to



Frota própria da empresa logística TNT
 • Own fleet logistics company TNT

porte rodoviário recue para 33%, o ferroviário avance para 32% e o aquaviário chegue à 29%”, destaca Júnior. A integração dos modais também gera outra discussão. O presidente da Vantine Solutions, José Geraldo Vantine, afirma que a falta de visão logística emperra a evolução da intermodalidade. “A situação atual é a mesma de há 40 anos”, critica. O presidente do Grupo AGS, Alexandre Gulla, defende que não há união entre o público e o privado, já que “a maior parte dos empresários que pensa em fazer uma integração de modais acabam desistindo por estarem sozinhos”. Enquanto isso, o fluxo para suprir a demanda por mercadorias segue à deriva.

32%, and waterways to reach 29%,” said Junior. The integration of transport modes also leads to another discussion. The CEO of Vantine Solutions, Jose Geraldo Vantine, argues that the lack of logistics vision hinders the evolution of intermodal transportation. “The situation hasn’t changed at all for the past 40 years,” he criticizes. The CEO of Grupo AGS, Alexander Gulla, argues that there is no union between the public and private sectors, since “most of entrepreneurs who ever consider an integration of transport modes ends up backing out exactly due to that lack sense of union.” Meanwhile, the flow to meet the demand for goods continues to drift.

Para cada modal, assim como para cada cliente, temos procedimentos diferentes. Nosso diferencial é estar sempre próximo daquilo que estamos fazendo, isto passa mais confiança e dá mais credibilidade, alcançando assim um de nossos pilares, a alta performance.

•• *We have different procedures, for each transport mode, as well as for each customer; the difference lies in watching closely everything we are doing, thereby our customers may feel more confident and gives us more credibility, leading us to achieve one of our High Performance pillars.*

Alexandre Gulla



FOTOS DIVULGAÇÃO

O novo Plano Nacional de Logística da CNT demanda investimentos mínimos na ordem de R\$ 405 bilhões. A maior fatia desses recursos ficaria para o sistema rodoviário, com R\$ 190 bilhões, fato que incomoda algumas lideranças. O diretor de Marketing da TNT, Ricardo Gelain, acredita que o modal mais econômico é o ferroviário. "Mas ele não cobre todo o território nacional e, mesmo assim, sempre vai precisar ser complementado por outro modal", frisa Gelain.


Do outro lado, os presidentes do Grupo AGS e da Vanline Solutions defendem que o transporte marítimo é o mais econômico. O presidente da BBC do Brasil pondera que as atividades nas hidrovias são complexas e os custos portuários, altos. Para Júnior, a competitividade

O saldo comercial de janeiro de 2011 registrou superávit de US\$ 424 milhões

• Trade balance for January 2011 registered a surplus of R\$ 424 million
Washington Júnior

e no modal aquaviário pode aumentar com a redução de tempo dos navios nos portos. "Se considerarmos que os navios podem transportar uma maior quantidade de produtos ao mesmo tempo, podemos dizer, sim, que o transporte marítimo é o mais econômico."


Mesmo não sendo o mais barato, o transporte rodoviário de cargas é a realidade brasileira. A diretora comercial da JSL, Irecê Andrade, explica que as dimensões geográficas do País impeliram um desenvolvimento mais expansivo do modal rodoviário. "Mesmo que outros modais sejam mais bem desenvolvidos, o Brasil ainda dependerá das estradas para escoar sua produção e fazê-la chegar à ponta de consumo."

Logística e transporte de carga serão assuntos debatidos na Intermodal South America. O evento vai reunir 550 empresas expositoras de 18 países. A expectativa da UBM Brasil é receber aproximadamente 43 mil profissionais para discutir os caminhos mais eficientes para o Brasil. 

CNT's new National Logistics Plan requires a minimum investments of R\$405 billion. Most of these resources, approximately R\$190 billion, would be allocated for highway systems, a fact that makes some leaderships uncomfortable. The TNT Marketing Director, Ricardo Gelain, defines the modal rail as the most cost-effective transport alternative. "However it does not cover the entire national territory, and even so, it would be necessary to be supplemented by another transport mode," states Gelain.

On the other hand, the CEOs of Grupo AGS and Vanline Solutions support that shipping is the the most cost-effective transport alternative. The CEO of BBC Brazil considers that BBC activities in waterways are complex and port costs are high. Junior, on the other hand, argues that competitiveness in the waterway mode may increase by reducing the amount of time the ship stays alongside the quay. "We may say maritime transportation is more cost effective, if we consider that the ships can carry a greater amount of products at the same time."

Highway transportation is a reality in our country, despite for its cost. The Commercial Director of JSL, Irecê Andrade explained that the Brazil's geographical dimensions encouraged such a rapid development in the road transportation segment. "Brazil will still be dependent upon its highways to reach the end consumer and sell their production, even with those more cost-effective transportation modes."

Logistics and freight transportation will be addressed at the Intermodal South America. The event will bring together 550 exhibitors from 18 different countries. UBM Brazil expects to receive approximately 43,000 professionals to discuss possibilities of cost effective transport modalities for Brazil. 

INTERMODAL SOUTH AMERICA 2011 INTERMODAL SOUTH AMERICA 2011

Data: 5 a 7 de abril

Horário: das 13h às 21h

Local: Transamerica Expo Center

Date: April 5 to 7

Time: from 1 p.m. to 9 p.m.

Location: Transamerica Expo Center

www.intermodal.com.br