

# Empresas Infra-estrutura

## Cargas Expectativa de crescimento do PIB de até 3,5% anima empresários; situação das rodovias preocupa Transportadoras estão confiantes em 2004

**Jan Garrido**  
para o Valor, de São Paulo

Após mais de um ano de incertezas, as recentes e segundas baixas na taxa básica de juros e a renovação das perspectivas de um crescimento sustentado da economia começam a refletir-se em aumento da movimentação de cargas em alguns setores. "Nota-se, a partir de outubro, uma leve reação, sinal de que está havendo reposição de estoque", confirma Miguel Faus, presidente da Colúmbia, uma das maiores prestadoras de serviços logísticos integrados do país. Para ele, o humor melhora entre os empresários do setor e a agilidade dos sinais de retomada deve preocupar por enquanto. Faus destaca que é até desejável que ela não seja muito rápida, mas firme e duradoura. "Estamos ansados de 'stop-and-go', sempre num longo prazo para o país."

Empresas de fornecimento de embalagem, no entanto, chegaram a registrar um crescimento sensível em outubro. É o caso da Hep Brasil, que movimentou 30% mais em paletes no mês passado.

"Isso significa que a área produtiva vai recuperando fôlego e o varejo começa a se abastecer de forma mais intensa", diz o diretor Pedro Francisco Moreira, também presidente da Associação Brasileira de Movimentação e Logística, ABML.

Na visão de Moreira, o fato do PIB estar crescendo apenas 0,5% este ano e sua expansão estar projetada entre 3% e 3,5% para 2004, indica que haverá mais movimentação de carga no ano que vem. "É a confirmação de que em outubro o país chegou ao mesmo volume exportado durante todo o ano de 2002, forneceria — a partir do saldo dos dois últimos meses deste ano — uma boa alavanca de crescimento para o primeiro semestre de 2004."

A expansão dos serviços de logística ficará entre 9% e 10% este ano, adianta o presidente da ABML. Será bem menor, porém, que os 15% previstos no final do ano passado. "A pior fase foi de abril até agosto e parte de setembro últimos, mas agora os negócios começam a melhorar." Já para o segmento de transporte de carga — um termômetro da economia em geral —, o dirigente

não crê em crescimento acima de 2%. Um pouco melhor é a perspectiva para a parte de infraestrutura de equipamentos, que deve crescer até 5% este ano. "Se alguns poucos equipamentos vão mal, muitos outros são vendidos em proporção interessante, o que justifica a previsão."

O mercado de empilhadeiras, por exemplo — cita Moreira —, deverá ser semelhante ao do ano passado, ou seja, em torno de 3.800 máquinas vendidas. Este segmento sentiu bem o baque da economia de dois anos para cá. Em 2002 houve uma queda de cerca de 1.000 empilhadeiras, em relação às vendas de 2001. "Felizmente, o desastre não deverá se repetir este ano e com o atual ensaio de retomada econômica, a projeção é crescer 8% em 2004", arrisca.

O crescimento do PIB esperado para o ano que vem vai esbarrar, no entanto, em problemas para desovar mercadoria pela combalida malha de transportes brasileira. Segundo Moreira, embora haja mais de 1 milhão de quilômetros de rodovias no país, não mais que 200 mil estão pavimentados — e

70% disso em condições duvidosas. "Reformar e construir rodovias é o grande desafio da logística brasileira e o governo deve chamar empresários, entidades de classe e investidores estrangeiros para construir um pacto logístico para os próximos cinco anos", diz.

Segundo José Geraldo Vantine, presidente da Vantine Consultoria, porém, uma coisa é falar de infraestrutura para escoamento de produção agropecuária, e outra, bem diferente, é discorrer sobre os meios de levar manufaturados para fora do país, como os produzidos na Zona Franca de Manaus. "Para bens com valor agregado, não vejo grandes empecilhos pela frente, pois o mercado está bem abastecido de carretas-baú, contêineres, o país tem bons terminais para esse tipo de cofres, além do que as operações portuária e aeroportuária podem dar conta mesmo que as exportações dobrem."

O cenário só preocupa quando se olha para a produção agrícola, em que a matriz transporte é muito mais importante que a própria logística. A composição de custo do transporte, premiada pela insu-

ficiência de equipamento — veículos e trens —, constitui grande entrave para desovar as 10 milhões de toneladas de grãos previstas para 2004. "A situação pode ser mitigada, porém, com a prevista liberação de R\$ 2,4 bilhões do BNDES para reforma e produção de 14 mil vagões", cita Vantine.

Os problemas das empresas de transporte rodoviário com equipamento também são antigos. Pelos dados da ABML, circulava pelo país em 2002 uma frota de 1,128 milhão de unidades com idade média de 13 anos. Este ano, o quadro se deteriorou ainda mais. "As transportadoras não estão investindo em frota e pararam de trocar os veículos", atesta Moreira.

Mas, embora as estradas — com exceção das paulistas — estejam mal cuidadas e a frota sucateada, Vantine vê o transporte rodoviário evoluindo. Um dos pontos positivos é o "compartilhamento", que já é um fato consumado. Por esse sistema, as transportadoras, sem condições de substituir ou aumentar suas frotas usando recursos próprios, fazem parcerias com os carteiros tradicionais (autônomos),

conhecidos por sua crônica falta de dinheiro para trocar de caminhão.

Segundo Vantine, o carteiro tem o "cavalão", mas atualmente não dispõe de carroceria adequada nem de encomendas contínuas de carga para transportar. Com a parceria, ele passa a ter um contrato permanente de serviços e a transportadora também sai ganhando. "É uma união perfeita, porque ao invés do empresário gastar R\$ 240 mil num veículo novo, vai despendar apenas R\$ 40 mil num baú, que passa a ser de propriedade do carteiro, mas com o nome da empresa estampado."

Outro ponto forte é que grandes transportadoras — geralmente familiares, algumas sob o comando da terceira geração —, como Expresso Mercúrio, Araçatuba e Mirassol, estão investindo em telemática e outras tecnologias de ponta e treinamento de pessoal. "Com tal opção, esses jovens administradores — geralmente com curso superior e até com mestrado em transportes — estão obtendo um ganho que se mantém desconhecido e não era enxergado pelos arteiros", diz Vantine.