

# 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 Tietê 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”