



UM SONHO PARA OS ANOS 90

Apesar do atual grau de atraso do País na conceituação e trato das questões ligadas à logística integrada e ao intermodalismo, a próxima década deverá experimentar uma evolução forçada pelas próprias condições da economia mundial.

Texto: J.G. Vantine
Fotos: Arquivo J.G. Vantine

Uma análise histórica permite concluir que, sob o ponto de vista operacional, a intermodalidade do transporte de bens de consumo existe de fato há muito tempo. No entanto, sob a ótica da distribuição comercial, esta técnica tem passado nos últimos dez anos por um processo de aprimoramento tanto no aspecto operacional como econômico, normativo e do direito.

O transporte marítimo de longo curso é o grande impulsionador das evoluções tecnológicas do transporte intermodal. A sua maior contribuição foi com a introdução do container, hoje equipamento obrigatório para a racionalização operacional e redução de

custos. Enquanto nos países desenvolvidos é comum o uso do container, no Brasil ele é utilizado apenas para pequena parte no transporte de bens para exportação, deixando de ser considerado no transporte de cabotagem.

Afinal, não se pode esquecer que alguns milhares de quilômetros distanciam o Sul do Norte do Brasil. Neste aspecto, entende-se que para a década de 90 o modal marítimo deva absorver maior atenção e maiores investimentos de infra-estrutura portuária a fim de manter o Brasil alinhado às exigências do mercado internacional. Dentro deste âmbito, destaca-se especialmente a atenção para a introdução da nova geração de containers (*high cube container*) bem como a terceira geração de navios porta-containers com capacidade acima de 4.500 TEUs, o que exige

obrigatoriamente o aumento da produtividade nas operações de estiva e a conseqüente redução dos tempos de parada nos portos e respectivos custos de *demourrage*.

Outro item a ser destacado é a aplicação da informática para planejamento e controle dos terminais de containers interligando em tempo real as agências de Despacho, Usuários e Armadores, oferecendo a possibilidade da utilização de operações próximas do conceito *Just-In-Time*. O uso da informática, desta forma concebido, permitirá ainda a confecção de "Lay Out" de pátios, planos de carga de navios e acompanhamento instantâneo das situações das mercadorias. Não se deve esquecer que a década de 90 trará a comunicação mais veloz através da telemática.

Por outro lado, o transporte aéreo, talvez por ser o mais evoluído atualmente, e com base nas tendências já conhecidas das futuras aeronaves, não trará grandes inovações. No entanto, sob o ângulo da logística integrada, a distribuição interna de bens de consumo deverá evoluir para a combinação intermodal rodoviária como grande objetivo da redução de estoques estáti-

cos (depósitos) e dinâmicos (em trânsito), acompanhando a evolução da produção *Just-In-Time* das empresas industriais. Esta combinação é atrativa, não apenas sob o ponto de vista financeiro, mas principalmente porque acompanhará o desenvolvimento do próprio País, com a multiplicação de pontos de venda e de consumo. É desejável que, ainda antes da segunda metade da década de 90, o transporte aéreo regional venha a integrar a grande rede de distribuição nacional.

Rodoviário deve manter hegemonia

O transporte rodoviário sofrerá grandes modificações nos países desenvolvidos, com destaque especial à Europa a partir de 1992, quando da unificação da CEE. Estima-se hoje que 90% das empresas rodoviárias de carga na Europa possuam no máximo cinco funcionários e que haverá grande quantidade de aquisições e consolidações. É importante, ainda, destacar as evoluções tecnológicas tanto na concepção dos veículos quanto dos métodos operacionais, objetivando a otimização da capacidade de tração (tonelada/HP) bem como da maximização do tempo real de trânsito.

No Brasil, lamentavelmente, o estágio deste modal de transporte está bastante defasado dessa realidade, pois equipamentos e métodos permanecem os mesmos de 20 anos atrás. Com a introdução do palete como elemento



Para Vantine, o transporte rodoviário brasileiro permanece com equipamento e métodos de 20 anos atrás.

de interface do transporte intermodal, as companhias de transportes rodoviários se verão forçadas a implantar profundas e rápidas melhorias sob pena de serem massacradas pelas exigências geradas pela evolução industrial. As tendências neste setor serão profundas na área de métodos operativos mas nem tanto na área tecnológica. Teremos o uso cada vez maior do conceito de logística integrada, que utilizará redes de depósitos e de transportes interligados (*on-line*) desde os fornecedores (industriais) até os consumidores.

Acredita-se ainda que a estratificação empresarial retornará aos eixos, ou seja, as indústrias deixarão de manter fro-

tas próprias (criadas devido à ineficácia do setor de transporte nas últimas décadas), trazendo com isso grandes oportunidades para o desenvolvimento do transporte rodoviário. É possível entender que a década de 90 dificultará a convivência da informática de ponta com métodos arcaicos como os de fixação e enlonamento de mercadorias.

O transporte rodoviário deverá continuar a ter presença maciça na estatística nacional, uma vez que jamais será revertida a condição rodoviarista do País, além de que este modal de transporte é e continuará sendo o mais importante para o desenvolvimento e a integração nacional, além de indispensável para a harmonia do transporte intermodal na distribuição do mercado interno.

Por seu lado, o transporte ferroviário deverá avançar mais na sua correta vocação de transporte de grandes massas, especialmente de grãos. Sua presença no transporte intermodal está, por isso, assegurada sob a ótica operacional, uma vez que ele interliga os pontos de escoamento de exportação aos pontos de produção. É interessante notar um leve crescimento deste modal no transporte de bens de consumo, para a transferência de containers das fábricas aos portos.

Em síntese, a década de 90 é a preparação para o século 21, sendo fundamental a atenção aos pontos que irão nortear a integração intermodal. As tendências econômicas e políticas do transporte intermodal carecem da total ausência de bases para uma análise mais racional, uma vez que, na área, o termo planejamento não passa de mera abstração de um sonho passageiro. ♣



Caminhões pesados de empresas aéreas européias, um exemplo marcante de integração intermodal com apoio logístico.