



Em busca do elo da competitividade logística

MASSIMO GIAVINA

Presidente da T'Trans



O comércio mundial, que nos últimos dez anos cresceu 100%, já movimentou US\$ 9 trilhões em transações internacionais. O Brasil, que participa com apenas 1% deste bolo, padece de enorme carência de infra-estrutura, que trava o seu crescimento. Outro gargalo é a carga tributária, uma das mais altas do mundo. Some-se que os principais portos encontram-se congestionados, as rodovias em péssimo estado e as ferrovias e hidrovias mal utilizadas.

O Brasil passou por diversas fases de aprimoramento da indústria e da agricultura. A indústria, forçada pela abertura das barreiras alfandegárias, melhorou não só o ciclo produtivo, mas também a qualidade, tornando-se competitiva na saída da fábrica. A agricultura teve enormes melhorias: aumentou a produção por hectare, tendo na sua origem (campo) o menor preço por tonelada, em nível mundial.

Os empresários dos setores agrícola e industrial fizeram a lição de casa. Isso levou a um aumento da competitividade e possibilitou uma melhor participação no mercado globalizado. Entretanto, a cadeia de logística de transporte não evo-

uiu na mesma proporção. A infra-estrutura, os portos, as ferrovias e rodovias tiveram um crescimento medíocre. Aumentou a burocracia. Ou seja, o empresário respondeu ao mercado globalizado, mas o governo pouco realizou.

Hoje, a matriz de transporte que compõe a cadeia de logística está totalmente distorcida e praticamente baseada no modal rodoviário. Até chegar aos consumidores brasileiro e estrangeiro, a mercadoria acumula elevadas perdas, principalmente de receita para o produtor.

A situação desta distorção é mais grave do que se imagina, muito além do que os órgãos governantes e analistas apresentam. No Brasil, o ferroviário participa entre 24% e 25% na matriz de transportes, enquanto que em outros países, com as mesmas características, entre 40% e 50%. Só que no Brasil a participação do minério de ferro é de cerca de 10% e, portanto, na realidade, a participação do modal ferroviário está entre 14% e 15%, aumentando assim a sua distorção.

Quando consideramos o estado de São Paulo, que responde por 40% do PIB, esta distorção é maior ainda, pois esta-

mos falando de 5% no ferroviário e mais de 92% no rodoviário. A situação ainda é mais grave se considerarmos a densidade da malha ferroviária do estado por quilômetro quadrado. Em comparação com a malha dos Estados Unidos da América a malha paulista é superior em 20%.

O sistema hidroviário brasileiro, que é o meio de transporte mais econômico, tem potencial navegável superior a 40.000 quilômetros, mas somente 10.000 participam na matriz de trans-

TABELA 1	
O TAMANHO DA FROTA*	
Categoria	Nº de Veículos
Autônomo	838.105
Empresa	632.758
Cooperativa	7.773
Total	1.478.636
* Inclui caminhão simples, caminhão-trator, semi-reboque, caminhonete e furgão e veículo de apoio operacional-Até 6 de abril de 2006	
Fonte: ANTT	

porte e ainda assim, subutilizados. A hidrovia Paraná-Tietê, por exemplo, tem mais de 2.000 quilmetros e uma infraestrutura para transportar 20 milhões de toneladas, mas transporta menos de 4 milhões de toneladas. Outro exemplo é a hidrovia do Rio Madeira, com capacidade similar no alto Mississipi, que é mal utilizada.

No que tange ao último elo das exportes no Brasil – os portos – hoje o governo começa a acordar, mas não na velocidade que o Brasil necessita. A título de exemplo, cito minha experiência com o Porto de Santos, onde exerci o cargo de Conselheiro no CAP (Conselho de Autoridade Portuária), cuja grande problemática, entre outras,  a de acesso. Na matriz de movimento de carga no Porto de Santos, a ferrovia participa em menos de 15%, ou seja, temos uma capacidade ociosa de 85%. Enquanto isso, o modal rodoviário, tanto no acesso como na movimento interna, está totalmente saturado.

A melhoria na operação ferroviária no Porto de Santos esbarra na malha conhecida como Ferradura – acesso à margem direita (tráfego mútuo e a falta de bitola métrica de apenas 16 quilmetros). A simples implantação da bitola métrica evitaria que os trens da Brasil Ferrovias circulassem pelas cidades de Santos e São Vicente, cruzando mais de 30 passagens de nível. Após dois anos, e inúmeras intervenções do CAP de Santos, em maio de 2005 a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) editou a Resolução n 945, que estabelece as regras para esse equacionamento. Porém hoje esta situação não está totalmente regularizada, como também o caso do acesso  Baixada Santista através da transposição da área metropolitana de São Paulo, com a construção do Ferroanel.

Não podemos também deixar de considerar nas exportes o elo final de nossos produtos, que é a logística

internacional. Ou seja, além dos nossos portos. Neste caso temos um único exemplo de eficiência, o da Vale do Rio Doce, que consegue ser competitiva colocando o seu minério no Japão em detrimento do minério da Austrália, que está ao lado.

SOLUÇÕES MULTIPLAS

A reversão desta distorção da matriz de transporte s será possível se todos os agentes envolvidos na cadeia de logística atuarem conjuntamente, estabelecendo um planejamento de medidas a serem implementadas a curto, médio e longo prazos.

Os principais agentes a serem considerados são os setores produtivos (industrial e agrícola), usuários e transportadores. Cabe ao governo atuar, a curto e médio prazos, através das agências (ANTT e Antaq) na fiscalização e regulamento; e o Ministério dos Transportes na estratégia, definindo através do planejamento as diretrizes e as prioridades na estruturação dos diversos modais.

RODOVIÁRIO

A cadeia de logística de transporte no Brasil está suportada pelo modal rodoviário e este, por sua vez, encontra-se em uma situação crítica. Com uma frota de caminhões (mais de 1,4 milhão de veículos), com idade média de mais de quinze anos, concentrada em autnomos (vide tabela 1), o que acarreta um aviltamento do frete rodoviário, cujo custo está fora da realidade mundial (vide tabela 2) – quase um terço do frete praticado nos Estados Unidos da América.

Como conseqüência, temos a incapacidade de renovação da frota, apesar das várias tentativas do BNDES em oferecer programas de financiamento (Modercarga, etc), pois não há condições de oferecer garantias e o frete mal cobre os custos de operação. Além do que, as péssimas condições das estradas e dos caminhões geram um custo opera-

TABELA 2

COMPARAÇÃO DE FRETES POR MODAL DE TRANSPORTE US\$ / TON / 1.000 km

Modal	Brasil	EUA
Rodoviário	27	56
Ferrovário	17	14
Hidroviário	10	8
Fonte: Sifreca / US Department Transport		

cional bem superior ao dos Estados Unidos, o que torna insustentável, a médio prazo, a manutenção do preço dos fretes praticados hoje neste modal. Por outro lado, a indústria de caminhões reps menos de 100 mil unidades em 2005 (vide tabela 3), sendo que 37 mil foram para exportação. Portanto, a renovação da frota levaria mais de quinze anos, o que não mudaria nada na idade média constatada hoje.

Não restam dvidas de que o crescimento do Brasil passa, inevitavelmente,

TABELA 3

PRODUÇÃO DE CAMINHÕES, EM UNIDADES

	2005	2004	2003
Volkswagen	32.709	29.271	22.649
Daimler Chrysler	32.333	32.157	23.507
Ford	24.945	21.477	16.237
Scania	12.221	9.949	6.806
Volvo	8.299	8.376	5.582
Iveco	3.453	3.548	1.589
International	1.016	887	1.048
Agrale	816	743	737
Outros	312	630	805
Total	116.104	107.038	78.960
Fonte: Anfavea			

TABELA 4

INVESTIMENTOS NA MALHA NACIONAL, EM R\$ MILHÕES

	União	Concessionárias	Total
1997	162	341	503
1998	113	304	417
1999	45	562	607
2000	56	649	705
2001	58	798	856
2002	56	579	635
2003	0	758	758
2004	0	1.957	1.957

Fonte: ANTT, Ministério dos Transportes, Ministério do Planejamento, ANTF, IPEA, MCM

pelo reequilíbrio da matriz de transporte, incentivando o incremento dos modais hidro-ferroviários.

HIDROVIÁRIO

Este modal se restringe às condições geográficas dos rios, que são favoráveis em algumas regiões no Brasil. Neste sentido, vale citar a hidrovía Tietê – Paraná, onde a sua área de influência abrange 42% de toda a soja e 71% do álcool e açúcar produzidos no Brasil. Entretanto sua utilização é inferior a 20% de sua capacidade.

Com investimentos de apenas R\$ 73 milhões poder-se-ia chegar a sua plena capacidade, que é de 20 milhões de toneladas. Este levantamento foi feito há mais de dois anos e praticamente nada foi implementado. O retorno destes investimentos se daria em poucos meses caso fosse utilizada a plena capacidade.

Os recursos poderiam vir da economia gerada pela utilização desse modal, pois pelos dados hoje avaliados, o custo médio por 1000km/tonelada é de R\$ 36 na hidrovía, R\$ 60 na ferrovia e R\$ 90 na rodovia (dependendo da origem/destino e da operadora).

FERROVIÁRIO

Em 1996, o governo, acertadamente, deu início ao arrendamento (concessão) da malha ferroviária brasileira, economizando mais de R\$ 1 milhão por dia (custeio). Isso sem considerar que a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S.A.) não recolhia os devidos impostos, além de receber uma receita pelo arrendamento de mais de R\$ 300 milhões por ano. Passaram-se dez anos e, neste período, o governo praticamente nada fez, ou melhor, criou a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) há quatro anos e, finalmente, percebeu que ele também tem um papel importante a exercer.

Ressalte-se que os concessionários, na sua maioria, não são proprietários da infra-estrutura e dos bens (locomotivas, vagões, etc.). Cabe a eles somente a manutenção e a operação. Estes bens permanecem de propriedade do governo Federal.

Os concessionários fizeram do modal ferroviário uma realidade através de investimentos (vide tabela 4) e competência empresarial, crescendo na sua produção em 63,5% até 2005 (vide gráfico 1), além de reduzir o índice de acidentes em 50%.

E o governo? Com a criação da ANTT começou a participar na problemática ferroviária (reorganização, ampliação, ajustes, etc). Neste sentido, elaborou o Plano Nacional de Revitalização das Ferrovias, lançado em cerimônia presidida pelo presidente da República, em maio de 2003. Apesar de ser um excelente plano e fundamental para que o sistema ferroviário brasileiro desse um salto na produtividade e qualidade, após três anos, pouco foi feito.

A ANTF (Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários) apresentou um plano de investimentos, até 2008, no qual R\$ 7,1 bilhão são das concessionárias e R\$ 4,1 bilhão do governo Federal, permitindo, assim, a participação do

modal ferroviário em 30% na matriz de transporte. A indústria ferroviária, com aproximadamente 60 empresas associadas ao Simefre (Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários), está totalmente capacitada para atender às demandas que se fizerem necessárias para eliminar a distorção da matriz de transporte.

Os arrendatários estão desempenhando eficazmente o seu papel e a indústria ferroviária está respondendo tempestivamente a suas demandas. O governo, através da ANTT e do MT, começa a participar lentamente e o BNDES ainda não encontrou a sua maneira correta de financiar o sistema. Enquanto isso o produtor sofre as conseqüências.

PORTOS

Os portos brasileiros são responsáveis por 82% das mercadorias exportadas. A promulgação da Lei 8.630/93 permitiu que nos portos os terminais fossem privatizados, resultando em um salto de produtividade que levou a redução de mais de mais de quatro vezes no custo de movimentação dos contêineres. Isto só foi possível através de investimentos elevados feitos pela iniciativa privada, que só no Porto de Santos foi de mais de US\$ 1 bilhão nos últimos dez anos.

Apesar de o governo Federal finalmente ter reconhecido a importância dos portos na cadeia de logística do transporte, criando a Agenda Portos, que estabelece onde o governo deve priorizar seus investimentos, para o Porto de Santos não tem sido dada a importância merecida. Por este porto é escoado um terço em valor das mercadorias exportadas por via marítima.

O Porto de Santos participa em 41% no volume de contêineres movimentados no Brasil, superando a soma dos outros seis maiores portos brasileiros e tornando-o líder da América do Sul. Daí a

importância de tratarmos este porto de maneira mais detalhada, cujos principais problemas são os acessos, seja por via terrestre como marítima.

Esse porto movimentou 72 milhões de toneladas de carga em 2005. A movimentação de cargas apresenta uma matriz de transporte baseada no caminhão, de baixo valor agregado. No agronegócio, que movimenta somente 10,7 milhões de toneladas, utiliza-se a Portofer (Operador Ferroviário do Porto) cuja infraestrutura tem capacidade para movimentar 50 milhões de toneladas. Se o restante dos graneis utilizasse a ferrovia, seria possível retirar em torno de 800.000 viagens de caminhões na área portuária. As vantagens são inegáveis: acesso mais rápido no transporte de contêineres por caminhão (alto valor agregado), menor poluição, redução do consumo de diesel, economia no frete de mais de US\$ 300 milhões, etc.

Com o incremento na utilização do modal ferroviário, investimentos no sistema viário, equacionamento dos estacionamentos (em via de solução), os problemas de acesso, que são o grande gargalo na logística no Porto de Santos, estariam resolvidos. Aqui a solução passa pelo entendimento entre a Codesp (Cia. Docas do Estado de São Paulo), Portofer, governo do estado de São Paulo, municípios da Baixada Santista, Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) e ANTT.

Quanto ao acesso marítimo, o principal problema é a dragagem, que já há alguns anos vem se arrastando em uma operação-vagalume. Torna-se necessário um planejamento de continuidade, pois ora é o problema ambiental, ora a falta de recursos, tanto na dragagem de manutenção como de aprofundamento do calado. A solução seria criar um mecanismo que, através da receita (já incluída na tarifa), alavancasse de um órgão de fomento (BNDES) os recursos necessários, sendo este serviço retira-

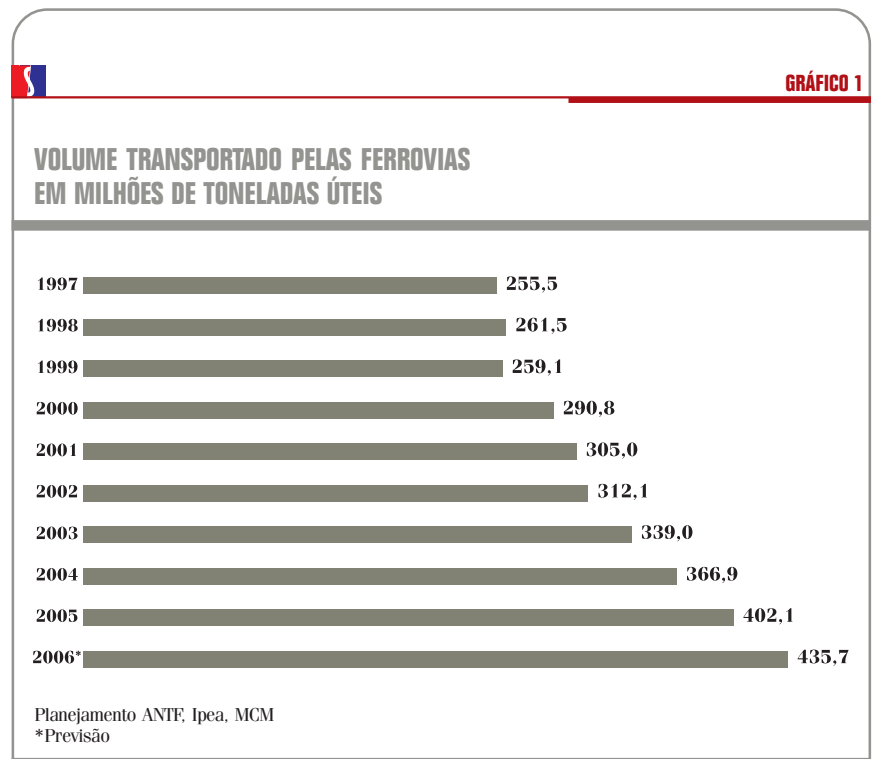
do da Codesp e passado para a iniciativa privada, em regime de concessão.

Equacionado os acessos, o retroporto e os 64 terminais privados, que atualmente trabalham com capacidade ociosa da ordem de 40%, atenderiam a movimentação de carga tanto para os contêineres como para os graneis. Nos últimos dez anos o Porto de Santos dobrou a sua movimentação de carga, passando de 35,11 milhões para mais de 71 milhões em 2005, apesar de muitos especialistas e entidades governamentais afirmarem que Santos estava saturado. A realidade é que deveria ser mais divulgada entre a comunidade envolvida – governos Federal e Estadual, usuários e operadores de transporte – que a movimentação no Porto de Santos, de maneira organizada e com poucos investimentos, pode chegar a 100 milhões de toneladas. Pode, inclusive até dobrar essa capacidade com os investimentos em novos terminais, já planejados e alguns em execução, que são o TGG, o Embraport e o Barnabé-Bagres.

Desta forma, o governo Federal deveria, sim, priorizar, de maneira significativa, os investimentos nesse porto, ao contrário do que ocorreu nos últimos dez anos. Até hoje Santos é um dos portos mais preteridos no destino de recursos do governo Federal (vide gráfico 2).

Acredita-se que, após vários movimentos de associações (AEB, Abratec ABPT, etc), o governo Federal acordou para a importância do Porto de Santos. Com a aprovação do PDZ, “Plano de Desenvolvimento e Zoneamento”, do Porto de Santos, pelo CAP, tem-se hoje um plano que permitirá o crescimento, de forma ordenada, de sua infra-estrutura e a ocupação dos terminais, sob todos os aspectos.

É oportuno alertar para alguns pontos do estudo realizado pelo Ipea (Instituto de Pesquisas Econômicas Avançadas) sobre a importância do Porto de Santos na economia brasileira, classificando-o como o único porto de abrangência nacional e hinterlândia (primária e secundária) cobrindo 70% do PIB bra-



sileiro. A hinterlândia primária corresponde a 55% do PIB nacional, 45% do mercado consumidor e 49% da população brasileira.

A Agenda Porto, ordenada pela Casa Civil criada há quase dois anos, abrangia 64 projetos, incluindo 11 principais portos do Brasil. Estabeleceu um programa de emergência, mas até agora nada ou pouco foi feito. De novo, a falta de objetividade e decisão do governo Federal em exercer o seu papel. Existem inúmeros problemas a serem resolvidos nos nossos portos, tais como: mão-de-obra em excesso e em nível de governo a simplificação da burocracia através da integração dos diversos órgãos (Receita Federal, Anvisa Ministério da Agricultura, etc.).

Outro ponto fundamental para a redução do custo "Porto" é o ajuste no "Modelo de Gestão". Trata-se de transferir para o governo Federal os passivos tributários e trabalhistas, originados antes da criação da Companhia Docas, nos

moldes das concessões ferroviárias, concentrando na operadora apenas a atividade portuária. Há a necessidade, ainda de promover mudanças na forma de nomeação das diretorias das autoridades portuárias, feitas, na sua maioria, sem verificar as suas competências profissionais, mas, sim, políticas.

A mudança do modelo de gestão, a agilização burocrática e a reestruturação do passivo da Companhia Docas não necessitam de investimentos elevados, mas sim de objetividade e de prioridade política do governo Federal. Em isso acontecendo, contribuiria para a redução das tarifas nos nossos portos.

CABOTAGEM

No Brasil a cabotagem ainda é muito incipiente, mas a sua evolução permite uma redução significativa no custo de transporte, principalmente na movimentação de contêineres. A cabotagem proporciona vantagens em relação ao rodoviário: maior segurança da carga, menor

número de avarias, menor custo, etc.

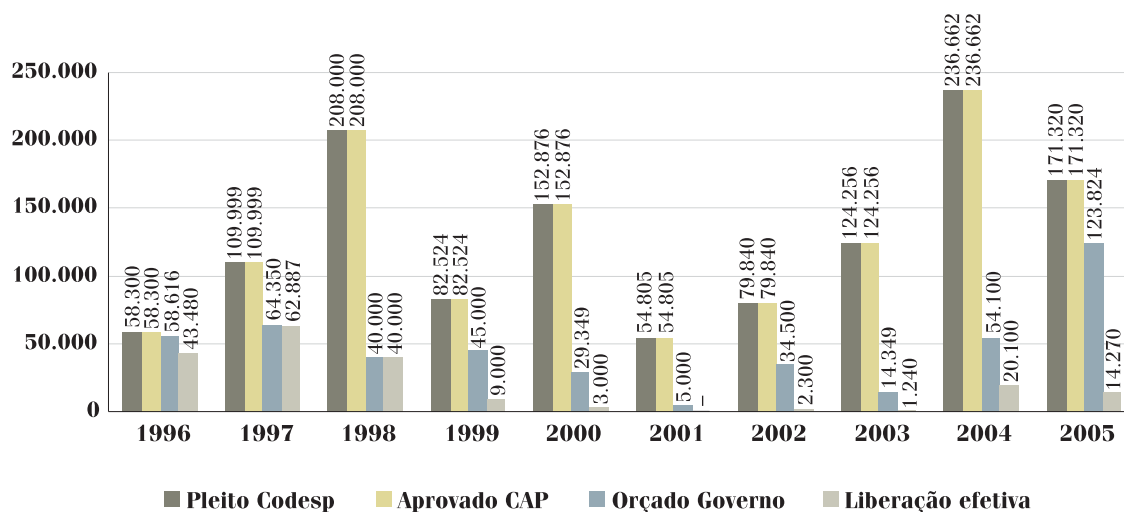
Do ponto de vista logístico, o Porto de Santos deveria ser um porto concentrador e tem todas as condições para desempenhar este papel. Para incentivar este modal, seria importante:

- 1) Equiparação de impostos nos combustíveis com os de navios estrangeiros;
- 2) A AFMM (Adicional de Frente da Marinha Mercante) tenha equiparação do transportador marítimo ao consignatário e pagamento de taxa mercante;
- 3) Acesso às informações já disponibilizadas eletronicamente;
- 4) Regras de financiamento para a construção de navios com juros a padrões internacionais e seguro durante a construção;
- 5) Regulamentação e desburocratização dos processos semelhantes ao rodoviário.

Atendendo a estas medidas, estaremos incentivando um modal que, sem dúvida, contribuirá para a redução do custo da cadeia de logística no Brasil,

GRÁFICO 2

INVESTIMENTOS DO GOVERNO FEDERAL NO PORTO DE SANTOS, EM R\$ MIL



Fonte: Codesp e CAP

como também criando um mercado para o atendimento do Cone Sul, da América do Sul, através do Porto de Santos, como porto concentrador.

A OTM

A não-competitividade da cadeia de logística de transporte deve-se também à não-implementação efetiva do Operador de Transporte Multimodal, prevista na Lei 9.611/98.

Neste sentido é importante que os secretários da Fazenda dos estados no Confaz tenham desprendimento e compromisso com o Brasil e aprovelem a regulamentação para a isenção do ICMS. Trata-se de reconhecer a efetiva implantação do conhecimento único de transporte de carga para que, finalmente, e se possa ter um seguro único para a carga que transita por diversos modais.

As medidas eficazes a serem tomadas não dependem de operadores, usuários, financiamentos e investimentos, mas só do governo que não atua de maneira forte e decisiva, e já se passaram oito anos.

EQUACIONAMENTO COM INTERVENÇÃO

A curto prazo tornam-se necessárias idéias criativas e inovadoras para evitar perdas absurdamente altas pela não-utilização racional dos diferentes tipos de modais de transporte. A nova modelagem deve ser criada com a participação de todos os agentes envolvidos e liderada pelos setores produtivos, os mais prejudicados na sua rentabilidade.

As medidas seriam a intervenção nas hidrovias, ferrovias e portos, cujas perdas decorrentes da falta de eficiência/

racionalidade na logística de transporte atual são fabulosas e podem ser facilmente quantificadas. De posse desses valores, trata-se de viabilizar nos órgãos governamentais, principalmente o BNDES, uma linha de financiamento que aceitaria como garantia o resultado da economia obtida pelos investimentos feitos na melhoria da infra-estrutura desses modais. A participação do governo seria dar as condições de cumprimento desses investimentos, através da atuação das ANTT e Antaq.

O governo Federal deveria aumentar a sua participação nos investimentos na infra-estrutura de transporte que hoje são insignificantes, cerca de 0,2% do PIB em 2003 (o menor nos últimos 50 anos) para no mínimo 0,6% do PIB por ano.

Uma fonte de recursos importante é a Cide (Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico), resultado da emenda constitucional que resultou na Lei 10.336/01 e que deveria ser regulamentada através da Lei 10.636/02. Através da Lei 10.866/04, parte da Cide (29%) foi destinada para a infra-estrutura de transporte dos estados e municípios. A sociedade envolvida tem que se mobilizar para que o governo Federal destine os recursos conforme estabelecido na emenda constitucional e não só os 29%. Assim fazendo, teríamos uma fonte de recursos contínua para o setor de transportes.

Na logística internacional o Brasil continua refém dos armadores estrangeiros, pois não possui navios de bandeira nacional que orientam o seu negócio para as regiões com maior lucro e rentabilidade. A falta de manutenção da

infra-estrutura portuária, principalmente a dragagem, impedem os grandes navios de atracarem, com carga máxima - as principais rotas de navegação marítima estão voltadas para o mercado asiático. A melhoria da logística internacional é extremamente complexa, porém não deve ser desprezada se quisermos reduzir os custos e aumentar a eficiência na exportação.

O governo Federal, através do Ministério dos Transportes, está preparando o "Plano Nacional de Logística de Transportes - PNLTI", que deverá ser finalizado até 19/12/2006 e cobrirá os períodos de 2008-2011 e 2012- 2015.

É preciso estabelecer e implantar novos projetos, incluindo os de expansão já definidos pelos atuais concessionários através da PPP (Parceria Público Privada), assegurando aos investidores que as regras serão respeitadas, conforme definido na Lei 11.079/04.

A falta de uma atuação mais firme e pronta das Agências Antaq e ANTT na regulação e fiscalização dos oligopólios naturais punem a eficiência da cadeia de logística. Neste sentido faz-se necessário o fortalecimento dessas agências.

O Brasil não crescerá se continuarmos com uma matriz de transportes totalmente desequilibrada entre os seus modais mais competitivos, se comparados com os países desenvolvidos, nossos concorrentes.

A sociedade organizada tem a competência para o equacionamento desta distorção e as medidas possíveis estão aqui apresentadas. Só falta o governo desempenhar eficientemente o seu papel. ■

mgjvina@ttrans.com.br