

ANUÁRIO DE LOGÍSTICA NO BRASIL 2010/11

CTM www.revistatransportemoderno.com.br

Ano 6 - Nº 6 - 2010/11 - R\$ 50,00

A arte de superar obstáculos: problemas crônicos de infraestrutura estimulam flexibilidade das operações

Soluções encontradas por profissionais que têm de lidar diariamente com dificuldades na movimentação de cargas

Operadores e embarcadores mostram como driblam barreiras para cumprir prazos e manter a qualidade dos produtos e serviços

Como enfrentar o descompasso entre crescimento econômico e as limitações dos complexos viários



Tomadas de decisões de empresas, opiniões de entidades e governo e artigos sobre os modais em quatro blocos:
TRANSPORTE RODOVIÁRIO | TRANSPORTE FERROVIÁRIO | TRANSPORTE AÉREO | TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Veja também:

Indicadores Econômicos | Guias de Operadores Logísticos & Transportadores, Serviços Logísticos e Ensino e Pesquisa

Integramos a cadeia logística da sua empresa com apenas uma ferramenta: inteligência.

Imagens meramente ilustrativas

Transporte Rodoviário



Armazenagem e Gestão de Estoques



Serviços Logísticos e Transporte para Indústria Automobilística



A **Tegma** é especialista em integrar processos logísticos e prover soluções customizadas, inovadoras e sustentáveis às mais variadas necessidades do mercado, em **3 áreas de atuação**:

- Transporte Rodoviário
- Armazenagem e Gestão de Estoques
- Serviços Logísticos e Transporte para Indústria Automobilística

Conheça a **TEGMA** e descubra uma forma diferente e inovadora de fazer logística.



www.tegma.com.br

DIRETOR

Marcelo Ricardo Fontana
marcelofontana@otmeditora.com.br

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Maria Penha da Silva
nariapenha@otmeditora.com.br

FINANCEIRO

Ídial Rodrigues
ídal@otmeditora.com.br

SEMINÁRIOS E CURSOS

Sabrina Baialardi
sabrina@otmeditora.com.br

MARKETING

Juliana Rosa
juliana@otmeditora.com.br

REDAÇÃO

TEXTOS E EDIÇÃO
João Mathias, com colaboração de
Denise Sandanelli e Rosa Symanski

PROJETO GRÁFICO

Artworks Comunicação
www.artworks.com.br

EXECUTIVOS DE CONTAS

Carlos A. Criscuolo
carlos@otmeditora.com.br

Ítalo Cardaci Neto

íto@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

alcntal@otmeditora.com.br

CIRCULAÇÃO

Tania Nascimento
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Silberto A. Paulin
João Batista A. Silva
Tel.: (41) 3027-5565
pala@spalamkt.com.br

Tiragem e distribuição

3.000 exemplares

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro anuários). Pagamento à vista: por meio de boleto bancário, depósito em conta-corrente, cartão de crédito Visa, ou cheque nominal à OTM Editora Ltda. Em estoque, apenas as últimas edições.

As opiniões expressas nos artigos e pelos entrevistados não são necessariamente as mesmas da OTM Editora.



**Redação, Administração, Publicidade
Correspondência:**

Av. Vereador José Diniz, 3.300
1º andar, cj. 707 Campo Belo
EP 04604-006 - São Paulo, SP
Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

Afiliada a: **anatec**
www.anatec.org.br

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

Rotina de desafios 6

INDICADORES ECONÔMICOS

Dados e estatísticas 7

TRANSPORTE RODOVIÁRIO

Empresas

• Competitividade em xeque 8

• Na rota da produção 10

• Preparados para riscos iminentes 14

• Tecnologia compensa gargalos 16

Entidades

• Em estado de atenção 18

Governo

• Planos, programas e investimentos 20

Artigo

• Rodovias brasileiras: gargalos, investimentos, concessões e preocupações com o futuro 22

TRANSPORTE FERROVIÁRIO

Empresas

• Intermodalidade como opção 24

• Melhorias conquistadas com alianças 26

• Composições se diversificam para atender o mercado 30

• De olho no futuro 32

Entidades

• Nos trilhos do crescimento 34

Governo

• Regras para ampliar alternativas 36

Artigo

• Transporte ferroviário de cargas no Brasil: gargalos e perspectivas para o desenvolvimento econômico regional 38

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Empresas

• Necessidade de modernização urgente 40

• A postos para crescer mais 42

• Fora do eixo sobrecarregado 44

• Carência estimula inovações 46

Entidades

• Pela livre concorrência 50

Governo

• No comando do leme 52

Artigo

• Portos brasileiros: diagnóstico, política e perspectivas 54

TRANSPORTE AÉREO

Empresas

• União faz a força 56

• Hora da virada 58

• Sem asas para voar 60

• Turbulências à vista 62

Entidades

• Antes que seja tarde demais 64

Governo

• Infraero afirma que não há gargalos 66

Artigo

• O setor aéreo e a economia brasileira 68

Guia de Operadores Logísticos 72

Guia de Serviços em Logística 92

Guia de Ensino e Pesquisa 112

**Você continua tendo a qualidade
dos Caminhões e Ônibus Volkswagen.**



Os Caminhões e Ônibus Volkswagen, que conquistaram o Brasil, continuam líderes no mercado brasileiro de caminhões e contando com uma das maiores e mais bem-avaliadas Redes de Concessionárias do país. Mas agora contam também com a força, tecnologia e experiência de 250 anos da MAN, uma das líderes mundiais no setor. Os Caminhões e Ônibus Volkswagen continuam os mesmos, já que em time que está ganhando não se mexe, mas agora fazem parte de um leque ainda maior de opções e modelos que vêm por aí. MAN Latin America. Trabalhando para três tipos de empresa: as pequenas, as médias e as grandes.



**E ganhou os 250 anos
de experiência da MAN.**

Rotina de desafios

“Jeitinho brasileiro” tornou-se uma expressão de conotação negativa que não inspira cidadão nenhum. Mas o brasileiro é mesmo criativo e não se inibe frente aos desafios que encontra pela frente. Isso pode ser constatado pela ousadia dos profissionais do setor de logística, que sempre dão um jeito – no mais positivo sentido da palavra – para superar as dificuldades promovidas pelas deficiências da infraestrutura nacional.

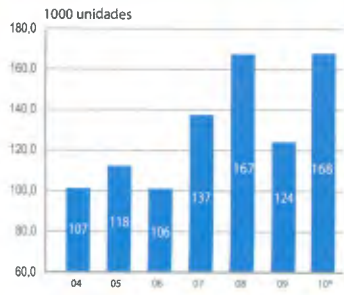
Não é nada simples. Pelo contrário. Vencer os entraves diários da atividade, para manter a qualidade dos serviços e cumprir prazos, é uma tarefa e tanto para o operador logístico no Brasil, que tem de achar alternativas para desviar-se de problemas recorrentes: portos congestionados; hidrovias pouco exploradas; malhas ferroviárias limitadas; estradas defasadas; capacidade insuficiente dos aeroportos; e por aí vai uma lista longa de agonias que se repetem todo ano o ano inteiro. As travas dos processos também não são diferentes para embarcadores que utilizam a própria estrutura para movimentação de suas cargas.

Apesar das boas notícias para incrementar os negócios, a economia mais estável e as perspectivas de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB), que o Brasil vive, ampliam ainda mais o estado de alerta das empresas. Como dar conta do aumento do fluxo de mercadorias pelos modais de transporte e manter-se competitivo? Entretanto, há anos que o País sofre com a frágil estrutura dos complexos viários e, mesmo sob condições inadequadas, produtores, empresas e agentes de vários setores mantêm o motor econômico da nação em funcionamento.

Foi atrás dessas histórias sobre vencer o duro cotidiano de quem está envolvido na área de logística, os esforços do dia-a-dia na busca por soluções, que o Logística no Brasil 2010/11 se propôs para esta edição. Como pode ser visto nas páginas seguintes, não faltam exemplos de bem-sucedidas ações lançadas pelas empresas na superação de barreiras que surgem ao longo da cadeia produtiva. São “jeitos profissionais” resultados de trabalho árduo e sério para resolver os gargalos gerados pela precária infraestrutura brasileira.

Este anuário está dividido em quatro blocos, de acordo com os principais modais de transporte utilizados no País – rodoviário; ferroviário; aéreo; e aquaviário. Cada um deles traz textos que contam as decisões tomadas pelas empresas, quando o assunto é logística; mostra as opiniões de entidades e autoridades ligadas ao governo em relação ao que se deve ou ao que se pretende fazer; além de artigos da equipe de pesquisadores do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) e Universidade de Brasília (UnB) a respeito de estudos que discutem investimentos e prioridades, para os respectivos sistemas de transporte.

PRODUÇÃO DE CAMINHÕES



Fonte: Anfaeva. (*) 12 meses até junho.

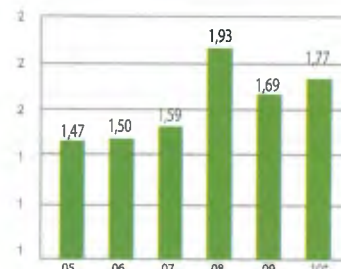
TRANSPORTE AQUAVIÁRIO DE CARGA



Fontes: IDET-FIPE/CNT. (*) 12 meses até maio.

SEGURO NO TRANSPORTE

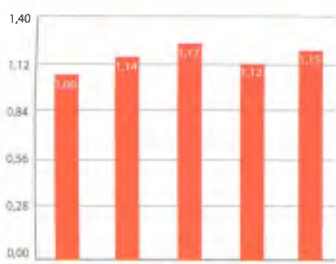
Arrecadação em 12 meses - R\$ bilhões



Fonte: Fenaseg. (*) 12 meses até junho.

TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGA

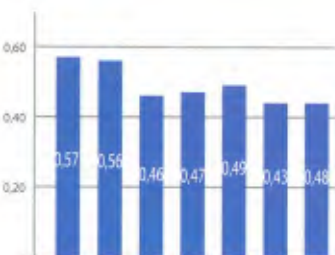
Bilhões de toneladas



Fontes: IDET-FIPE/CNT. (*) 12 meses até junho.

TRANSPORTE AÉREO DE CARGA

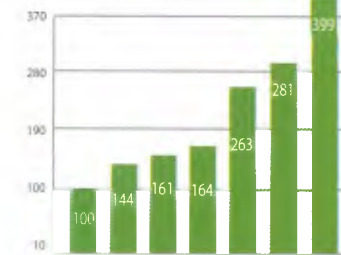
Milhões de toneladas



Fontes: IDET-FIPE/CNT. (*) 12 meses até junho.

OPERADORES LOGÍSTICOS

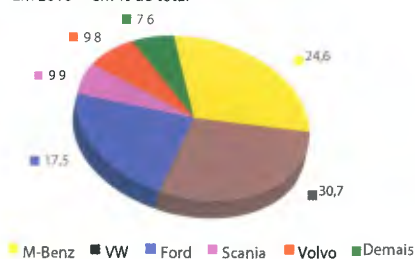
Receita operacional - índices*



Fonte: Maiores da Transporte. (*) Base: Receita de 2003 = 100.

PRODUÇÃO DE CAMINHÕES

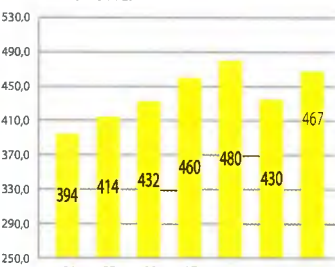
Em 2010* - em % do total



Fonte: Anfaeva. (*) de janeiro a junho.

TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE CARGA

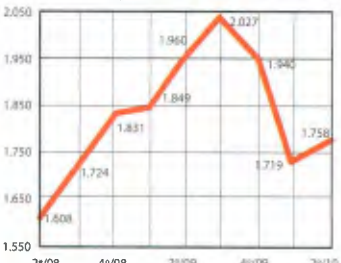
Milhões de toneladas



Fontes: IDET-FIPE/CNT. (*) 12 meses até junho.

ROUBO DE CARGA EM SP

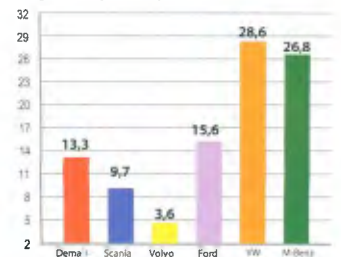
Ocorrências por trimestre



Fonte: SSP/SP.

VENDAS INTERNAS DE CAMINHÕES

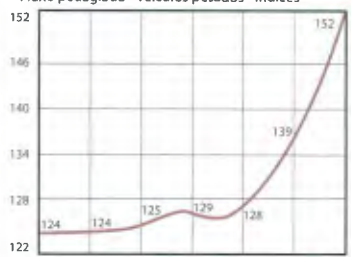
Em 2010* - 1000 unidades



Fonte: Anfaeva. (*) de janeiro a junho.

MOVIMENTO NAS ESTRADAS II

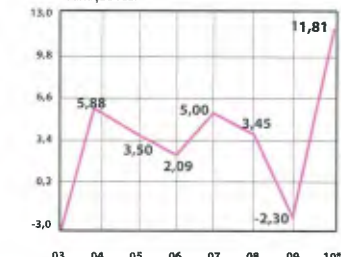
Fluxo pedagiado - veículos pesados - índices*



Fonte: ABCR. (*) Base: 1999 = 100. (**) Em julho.

PIB DO TRANSPORTE

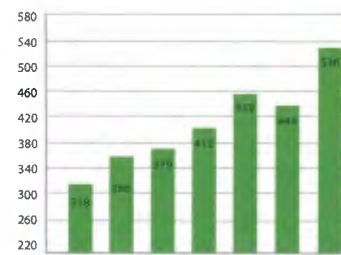
Variação real



Fonte: Fenaseg. (*) 2º trimestre.

PRODUÇÃO DE COMERCIAIS LEVES

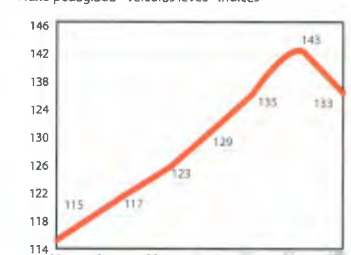
1000 unidades



Fonte: Anfaeva (*) 12 meses até junho.

MOVIMENTO NAS ESTRADAS I

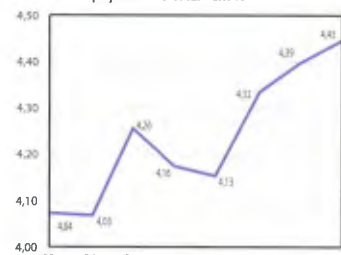
Fluxo pedagiado - veículos leves - índices*



Fonte: ABCR (*) Base: 1999 = 100. (**) Em junho.

PIB DO TRANSPORTE

Participação no PIB total - em %



Fonte: IBGE.



Estradas mal cuidadas tornaram-se características do modal em diversas regiões do País

Competitividade em xeque

Empresas se munem de estratégias no transporte de cargas para compensar os problemas das precárias rodovias brasileiras

Falta de sinalização, acostamentos inadequados, pavimentação inacaba, buracos de vários tamanhos. Esses são alguns dos problemas encontrados nas rodovias brasileiras que colocam em risco a movimentação de cargas pelo País adentro. Embarcadores e operadores logísticos e de transporte estão sujeitos às mazelas das estradas nacionais, um freio para a competitividade de muitos negócios.

Para evitar ou amenizar os impactos da defasada infraestrutura no deslocamento entre cidades, estados e regi-

ões, as empresas se lançam de diversas estratégias. São tomadas de decisões que podem envolver tanto processos operacionais quanto a gestão do negócio. Incluem desde medidas paliativas, como desvio de rotas de saída, até aquelas que demandam investimentos, como inovações tecnológicas.

A Cummins Power Generation não abre mão de algumas condições na hora de administrar custos no transporte de seus produtos. Entre elas, a empresa ressalta duas etapas para avaliar melhorias no processo: a apro-

ximação das instalações perto dos fornecedores de matérias-primas; e a adoção de práticas de monitoramento das entregas. “Também aderimos a prazos pré-estabelecidos por região”, diz o supervisor de logística, Antonio Fernando Silveira.

Fabricante de geradores de energia e componentes, a Cummins Power Generation tem como estratégia o uso de um canal direto com o distribuidor, para assegurar a competitividade das entregas de suas mercadorias. “Os prazos de entrega são previamente

negociados com os nossos distribuidores. Esse consenso permite trabalhar dentro de prazos pré-estabelecidos, que são informados no ato da negociação. Com base nisso, monitoramos as entregas e conseguimos identificar as possibilidades de melhoria de prazo, ou redução de custo por meio da consolidação de rotas”, afirma Silveira.

Na hora da entrega, a Cummins também tem suas peculiaridades. “Nosso diferencial na entrega de grupos geradores é a opção de entrega no ponto de instalação e, em algumas localidades, incluímos o serviço de remoção do equipamento”, diz o supervisor de logística.

FROTA – Na Cummins Power Generation, os investimentos são direcionados para a renovação constante de frota de distribuição, além do aumento de mão de obra e de veículos efetivos. “Essas medidas obedecem aos reflexos do aumento de demanda”, afirma Silveira. A empresa, que trabalha com projeções de longo prazo, prevê, até o ano de 2016, expansão média de 10% em seus quatro grupos de negócios, que englobam motores, geração de energia, geradores e distribuição.

Do lado do operador, investimento em frota também é estratégia para empresa que tem atividades no transporte rodoviário. Diretor-presidente da Kenya Transportes, Franco Tegon é categórico ao contar o destino principal dos recursos em melhorias para a transportadora. “O principal investimento é na renovação de frota, depois vem equipamento de tecnologia da informação”, afirma Tegon.

A Kenya Transportes possui moderno aparato para controle de sua frota. “Contamos com uma central nacional de operações. Ou seja, nenhum veículo das nossas 90 filiais é liberado para viagem sem a autorização da matriz.

Com isso conseguimos minimizar os riscos de desvio da carga decorrentes de assaltos, pois nosso gerenciamento sobre isso está acima da direção da empresa”, diz Tegon. Os obstáculos que resultam da precariedade das estradas acabam, também, favorecendo a ação de quadrilhas de assaltantes de caminhões e de carretas.

A Kenya Transportes ainda optou pela diversificação entre transferência, coleta e entrega dedicada. “Cada um desses processos é feito por uma empresa frotista diferente. Daí as necessidades são atendidas de modo mais profissional possível. Caso contrário, existem penalidades financeiras. Com isso, os equipamentos rodam mais, são mais bem aproveitados. Também foram criados entrepostos em algumas das filiais para que o veículo nunca pare e compense de certa forma a perda de tempo decorrente das péssimas condições da nossa malha rodoviária”, afirma o diretor-presidente.

REPOSTA VELOZ – Com foco em ganho em escala e no aproveitamento máximo de equipamentos e instalações, a Kenya Transportes já se consolidou no mercado como uma empresa que atende a clientes dos mais diversos setores. A especialização em segmentos não é uma característica da transportadora, estratégia vista com ressalvas pelo diretor-presidente.

“Vejo operadores com contratos de vacina e, na mesma planta, bebidas e outros, portanto, não acredito que haja especialização para quem busca crescimento. Por outro lado, quem busca especialização tem de se conformar com as necessidades e velocidade na terceirização dos seus clientes potenciais e específicos”, diz Tegon.

Apesar das vantagens na prestação de serviços para específicos setores da

“Também foram criados entrepostos em algumas das filiais para que o veículo nunca pare e compense, de certa forma, a perda de tempo decorrente das péssimas condições da nossa malha rodoviária”

Franco Tegon,
diretor-presidente
da Kenya Transportes

economia, também é importante para o provedor logístico manter atenção para eventuais oportunidades no mercado. Segundo Tegon, que também é sócio da Kenya Transportes, a velocidade com que as empresas de logística se adaptam às novas demandas pode significar ganhos em competitividade.

“Cada cliente tem suas particularidades e respectivo projeto de execução específico. Para cada dificuldade é apresentada uma solução e junto com isso o custo correspondente é repassado para o cliente. E o que diferencia a competitividade nem sempre é o preço, mas a velocidade de adaptação”, diz o executivo da Kenya.

De acordo com o supervisor de logística da Cummins Power Generation, Antonio Fernando Silveira, os operadores precisam ficar atentos ao planejamento estratégico em meio a um mercado de demanda crescente. “Os operadores logísticos podem se especializar, mas acredito que, ao mesmo tempo em que buscam a especialização, devem procurar também atender ao aumento da demanda atual, o que pode tornar-se arriscado, caso não haja planejamento estratégico”, afirma Silveira.



Na rota da produção

Localização das unidades fabris e dos centros de distribuição tem papel importante no funcionamento das cadeias produtivas

A presença diversificada de empresas nos mais variados setores da economia forma, no mercado, um amplo espectro de operações e serviços com perfis diferentes. Algumas características das atividades, no entanto, se assemelham à medida que a rotina das companhias fica exposta ao mesmo tipo de problema.

Com o lento processo de investimentos na infraestrutura do País, o que permite a permanência de gargalos nos modais de transporte, a localização das empresas e unidades tem

papel importante no funcionamento das mais variadas cadeias produtivas.

Por isso, a estratégia da operadora de logística Golden Cargo é investir pesado em centros de distribuição nas principais regiões agrícolas do País. Ainda em 2010, a empresa, que transporta defensivos agrícolas, está se preparando para inaugurar mais dois armazéns nos estados do Rio Grande do Sul e do Paraná.

“As novas unidades vão se juntar aos nossos centros de distribuição nos estados da Bahia, Maranhão, Mato

Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiânia. Nossa estratégia é estar cada vez mais perto dos agricultores”, diz o diretor-geral da Golden Cargo, Mauri Mendes. A Golden Cargos faz parte do grupo Arex, também controlador da Exata Logística e Expresso Araçatuba.

A abertura de unidades nos principais pólos de agricultura do País foi a opção encontrada pela Golden Cargo para vencer os gargalos de logística. “Transferimos os produtos em carretas até esses pólos e a distribuição aos agricultores, cujos acessos, na

Contar com operações próximas às regiões agrícolas facilita para empresas que trabalham no setor



sua maioria, são de rodovias não pavimentadas e sem infraestrutura, são realizadas por veículos de menor porte”, afirma Mendes.

De acordo com o diretor-geral, a Golden Cargo foi pioneira na estratégia de aproximação de unidades distribuidoras em regiões agrícolas. Em 2000 e 2001, a empresa de logística abriu centros de distribuição em Luis Eduardo Magalhães, na Bahia, e Araguaína, no Tocantins, respectivamente. “As unidades atendem as regiões do oeste baiano, sul do Maranhão, sul do Piauí e Pará, as mais novas e promissoras fronteiras agrícolas do Brasil”, diz o executivo.

No setor de balas, confeitos e doces, a aproximação de fábricas das regiões de matérias-primas é uma tendência que ainda vem se firmando, de acordo com o gerente de logística da

Dori Alimentos, Edgard Rangel Filho. “Ainda é um movimento muito pequeno, porém é uma tendência que deve ser acompanhada. Quanto ao fato de ficar mais próximo dos consumidores, a maioria das grandes empresas já atua com estoques avançados, centros de distribuição e filiais”, afirma.

Com sede em Marília (SP) e três unidades fabris e um centro de distribuição, a Dori Alimentos é tradicional fabricante da indústria de confeitos, balas e doces, com mais de 40 anos de atividade no mercado.

LIMITES – Na Golden Cargo, a competitividade está diretamente ligada aos resultados do planejamento do prazo de entrega. “Como trabalhamos na logística de defensivos agrícolas, o transporte tem legislação específica com horários de circulação, velocidade máxima, rotas específicas. Dessa forma, conseguimos planejar nosso prazo de entrega com mais acurácia. Além disso, temos rotas específicas e, de acordo com as condições de tráfego de cada uma delas, negociamos custos adicionais com os nossos clientes”, afirma o diretor-geral.

A Golden Cargo também procura se modernizar recorrendo ao uso do sistema de logística reversa em suas operações. “Hoje operamos na logística reversa para o Instituto Nacional para Processamento de Embalagens Vazias, retornando do consumidor final com as embalagens vazias dos defensivos agrícolas”, diz Mendes.

Logística reversa é um conceito que ainda não foi absorvido no setor de confeitos. Segundo Rangel da Dori Alimentos, trata-se de um movimento muito pequeno na indústria. “As empresas ainda tratam seus serviços com exclusividade, tem muito a melhorar nesse tipo de serviço”, diz.

“Transferimos os produtos em carretas até esses pólos e a distribuição aos agricultores, cujos acessos, na sua maioria, são de rodovias não pavimentadas e sem infraestrutura, são realizadas por veículos de menor porte.”

Mauri Mendes,
diretor-geral da Golden Cargo

TECNOLOGIA – A Dori Alimentos opta por pequenas empresas de transportes e carreteiros autônomos para realizar a distribuição de seus produtos pelas regiões onde opera. No entanto, a fabricante exige o uso de tecnologia avançada para minimizar e facilitar as etapas das operações.

Planejamento e roteirização na montagem das cargas são duas ações praticadas pela Dori que ganham eficiência com a informatização. Ambos os recursos, que auxiliam os processos logísticos e oferecem otimização de tempo e competitividade, são alternativas que a empresa encontrou para contornar os problemas de infraestrutura existentes no País.

“Enfatizamos a implantação de WMS (sistema de controle de armazenagem), DRP (planejamento das necessidades de distribuição), equipamentos de movimentação com maior tecnologia, roteirizadores, e formação de mão de obra”, explica o gerente de logística.

A MELHOR SOLUÇÃO PARA CONTROLAR O PAGAMENTO DO TRANSPORTE DE CARGA VOCÊ CARREGA NO BOLSO: **CARTÃO TRANSPORTES BRADESCO.**



Presença é ter um cartão que serve tanto para quem está na empresa como para quem está na estrada. O Cartão Transportes Bradesco é um cartão pré-pago que proporciona segurança e facilidade para os caminhoneiros, além de trazer agilidade e controle para as transportadoras. Com ele, a empresa transportadora concentra o pagamento das despesas do seu negócio:

PAGAMENTO DO FRETE • o caminhoneiro utiliza o valor creditado em seu cartão na função débito Visa Electron, além de realizar saques e consultas em toda a rede de autoatendimento Dia&Noite.

VALE-PEDÁGIO • para pagamentos de pedágios em todo o Brasil.

COMBUSTÍVEL • pagamento restrito em postos de combustíveis.

A empresa transportadora carrega o cartão no Portal Transportes Bradesco escolhendo o valor necessário para cada uma das despesas, de forma separada, de acordo com a viagem.

PARA AS EMPRESAS:

OTIMIZAÇÃO DO PROCESSO E REDUÇÃO DE CUSTOS • dispensa o processo burocrático de emissão e gestão da carta-frete e cheques. Assim elimina os custos gerados com recursos dedicados para controle do processo e custos como tarifas de emissão e devolução de cheques, cheques clonados, entre outros.

CONTROLE E GESTÃO • no site Transportes Bradesco estão disponíveis relatórios gerenciais de carregamento, transações de pedágio e combustível que permitem a gestão do processo.

AGILIDADE NA LIBERAÇÃO DE VIAGENS • processamento de carregamento on-line pelo site, além do cálculo da melhor rota disponível, com distâncias e o valor dos pedágios.

SEGURANÇA • elimina o volume de cheques e dinheiro que fica no caixa da empresa. Realização de carregamento em um site específico e com acesso totalmente seguro, podendo cadastrar usuários com serviços e limites individuais.

PARA OS CAMINHONEIROS:

ECONOMIA E LIBERDADE • elimina o custo de aproximadamente 20% de ágio cobrado em alguns postos pela troca da carta-frete para pagamento do diesel ou para devolução em dinheiro, além de garantir a liberdade de escolha do posto baseado no melhor preço do diesel.

PRATICIDADE E SEGURANÇA • não existe mais a necessidade de carregar dinheiro ou cheque, diminuindo assim o risco de perdas devido aos assaltos.

GARANTIA DE RECEBIMENTO DO FRETE • o caminhoneiro recebe o pagamento do frete sem atrasos nem burocracia, tudo muito rápido e garantido.

FORMALIZAÇÃO DE RECEBIMENTOS DE FRETE • possibilita a comprovação de renda para facilitar a obtenção de linhas de crédito por caminhoneiros autônomos.

Para começar a aproveitar as vantagens agora mesmo, acesse transportesbradesco.com.br ou fale com um gerente Bradesco.



Cartão Transportes Bradesco, presença nas estradas de todo o Brasil. transportesbradesco.com.br

SAC Bradesco Cartões - Cancelamentos, Reclamações e Informações: 0800 727-9988; Deficiente Auditivo ou de Fala: 0800 722-0099 - atendimento 24 horas, 7 dias por semana. Ouvidoria: 0800 727-9933 - atendimento de segunda a sexta-feira, das 8h às 18h, exceto feriados. Imagem ilustrativa. Proposta sujeita a análise de crédito.

 **Bradesco**
Cartões



Contagem de CO₂ emitido na atmosfera é uma das ações sustentáveis praticadas hoje pelos operadores logísticos

Preparados para riscos iminentes

Obstáculos nos caminhos do escoamento de cargas e falta de transporte terceirizado interferem nos prazos de entrega

Seja embarcador ou operador logístico, não há empresa que escape de enfrentar os desafios que as rodovias brasileiras oferecem para o transporte de cargas. Exceto pela existência de poucas estradas, principalmente as concentradas no Estado de São Paulo, o sistema rodoviário país adentro é um exemplo da precariedade que vem caracterizando negativamente a infraestrutura nacional.

Mesmo contanco com unidades em vários estados, a Solarium Revestimentos ainda se depara com muitos reveses nas rodovias ao transportar suas mercadorias. Produtora de pisos cimentícios ecologicamente corretos, a companhia precisa realizar rotas por caminhos mais distantes para garantir a entrega de seus produtos.

“Fora de São Paulo, o transporte apresenta mais problemas. Por exem-

plo, enviar carga de Brasília, onde fica uma das fábricas, é uma tarefa árdua devido à falta de transporte. No Norte do País, o problema é a falta de boas estradas. Já tivemos de enviar carga de São Paulo para Manaus, mesmo tendo unidades em Brasília e Recife, por conta da falta de qualidade das estradas”, afirma a presidente da Solarium Revestimentos, Ana Cristina de Souza Gomes.

Como os pisos cimentícios são considerados produtos de alta sofisticação, de acordo com Gomes, a Solarium Revestimentos optou por construir fábricas em vários pontos do território brasileiro, prevendo a logística de entrega. “Portanto, a fábrica de Recife atende a todo o Nordeste; a fábrica de Brasília, por sua vez, está direcionada ao Distrito Federal, Goiânia e parte de Minas Gerais; enquanto que a fábrica de Porto Alegre atende o Rio Grande do Sul e a Santa Catarina; e a fábrica de São Bernardo atende as demais regiões”, diz Gomes.

PRECAUÇÃO – Para conseguir manter-se competitiva no mercado, a Solarium Revestimentos recorre a determinados expedientes para superar gargalos. “Internamente, é norma separar os pedidos com três dias de antecedência para conseguir avisar o cliente de eventuais atrasos a tempo. O prazo de entrega é acertado com folga, mas muitas vezes é difícil cumpri-lo, pois, dependendo do destino, há falta de transporte”, afirma Gomes.

Para estar em dia com seus clientes, a Solarium Revestimentos também não hesitou recorrer a fornecedores locais de matérias-primas. “Em relação à matéria-prima, a empresa procura desenvolver fornecedores locais. Quando não é possível, as entregas são organizadas com bastante antecedência, sempre prevendo um estoque regulador”, diz a executiva.

Com o objetivo de também se desviar dos obstáculos nas rodovias, a Seqtra Engenharia Logística encontrou nos próprios caminhões uma fórmula que tem dado resultado. “Contamos com caminhões de maior capacidade para tirar o máximo de veículos da rodovia”, diz o diretor comercial e de operações, Dario Palhares.

Controladora de mais de 20 centros de distribuição no País, a empresa está desenvolvendo um projeto inovador no setor de transporte. Trata-se de um programa de recrutamento de frotistas para trabalhar diretamente com as siderúrgicas. “Tenho um projeto na cidade de São Marcos que visa formar carreteiros especializados e colocá-los a par das medidas de segurança e rastreabilidade, condições muito exigidas pelas siderúrgicas. Para desenvolver esse trabalho, visitei mais de 600 famílias de carreteiros”, afirma Palhares.

Ainda celebrando a recente parceria em logística rodoviária firmada com a ArcelorMittal, a Seqtra conta na movimentação de cargas com veículos especialmente adaptados para o transporte específico da cada item controlado. Segundo Palhares, a frota é equipada com os mais modernos sistemas de rastreamento, monitoramento e segurança. “Crie um sistema em que se enxerga em qual etapa está o pedido. Se está no planejamento ou em qualquer outra fase. Nosso sistema, que é 100% *on-line*, nos mostra a cada dois minutos onde se localiza caixa por caixa”, diz o executivo.

Para assegurar o bom funcionamento dos processos, a Seqtra utiliza o SLIIC – Soluções Logísticas Inteligentes & Itens Controlados –, um sistema que vai além do rastreamento. Por meio da solução, o cliente tem acesso à localização de cada item em movimento, com todas as informações desejadas e customizadas de acordo com as suas necessidades.

“Além de estar disponível a partir de qualquer computador, ele também pode ser disponibilizado num *smartphone*; assim com um simples toque na tela, cada item vai sendo desmembrado para a opção selecionada, por

“Contamos com caminhões de maior capacidade para tirar o máximo de veículos da rodovia”

Dario Palhares,
diretor comercial
e de operações da Seqtra

exemplo, ordem de venda, documento de transporte, nota fiscal, pedido de venda, item de controle, conhecimento do transporte rodoviário de carga, ou qualquer outra base de informação”, afirma o executivo.

SUSTENTABILIDADE – O sistema desenvolvido pela transportadora, que faz o rastreamento detalhado *on-line* dos caminhões em seus percursos, incluindo a contagem da quantidade de CO₂ lançado na atmosfera é um grande diferencial no mercado. “Esse processo acontece durante o transporte dos produtos ArcelorMittal até os seus clientes. O total de CO₂ emitido será compensado com a compra de créditos de carbono e investimentos em projetos florestais”, afirma o diretor comercial.

A fabricante de pisos cimentícios, Solarium Revestimentos, realiza treinamento intenso com os freteiros responsáveis pelo transporte de seus produtos até os clientes. “Os freteiros são altamente treinados para lidar com esse tipo de produto. Também prezamos muito os manuais de boas práticas quanto ao frete e a atitude do freteiro como prestador de serviço”, afirma a presidente da empresa, Ana Cristina de Souza Gomes.



Adoção de tecnologia compensa gargalos

Ferramenta é considerada meio eficaz para as empresas manterem-se competitivas diante das deficiências de transporte de cargas

Tanto se discute sobre os gargalos que existem no sistema de transportes do País, mas os avanços feitos para resolvê-los ainda são pequenos. Vários complexos viários espalhados pelo território brasileiro permanecem com capacidade de trânsito aquém do crescimento da demanda.

Segundo estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), órgão ligado ao governo

federal, são necessários investimentos da ordem de R\$ 183,5 bilhões somente para resolver os problemas das rodovias no País. No entanto, para o período entre 2007 e 2010, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) previa a utilização de recursos totais de R\$ 23,3 bilhões direcionados para as estradas nacionais.

“No máximo, 10% das rodovias têm manutenção adequada”, afirma

o vice-presidente de *supply chain management* da Panalpina Brasil, Marcos Vieira. Diante desse cenário, as empresas buscam soluções próprias para diluir as dificuldades encontradas na malha rodoviária brasileira.

A SKF do Brasil, por exemplo, vai aproveitar o sucesso de um sistema logístico utilizado em outros países pelo seu controlador, o grupo sueco produtor de rolamentos AB SKF, para

aplicar em suas operações no mercado nacional. “A companhia tem uma divisão de negócios chamada Logistar, que é um sistema que já existe na Europa e que temos como estratégia trabalhar aqui no Brasil”, diz o responsável pela área de logística da SKF no País, Nadilson Rocha. “Vamos passar a vender serviços logísticos para outras empresas porque investimos bastante no setor”, afirma o executivo.

COMPETITIVIDADE – A experiência na área de logística levou a empresa a considerar a implantação de tecnologia da informação (TI) como uma etapa fundamental na hora de se ganhar competitividade e driblar problemas na movimentação de cargas. “Cumprir prazos é questão de planejamento, estrutura e recursos. Implantamos recursos em TI para suportar esse planejamento. Esse planejamento tem uma série de variáveis que não se pode fazer sem TI”, afirma o executivo da SKF do Brasil.

Segundo Rocha, a outra parte importante dos processos para se vencer as dificuldades de infraestrutura são os centros de distribuição e armazéns. A administração do tempo de deslocamento de transporte também requer outras medidas eficientes.

“Podemos recorrer a até pequenos distribuidores. Mas cada caso é um caso. No Nordeste posso pensar em um armazém avançado. Ou, se é um cliente do tamanho de uma montadora, pode ter um armazém para atendê-lo”, diz. “Atualmente, por exemplo, estamos investindo em *warehouse* em João Pessoa, na Paraíba, e em Betim, Minas Gerais”, diz Rocha.

A utilização de armazéns também é uma das estratégias da TNT Mercúrio para ganhar competitividade. “Temos investido muito em tecnologia e tam-

bém temos ganhado muita produtividade com armazéns, o que nos ajuda a superar gargalos”, afirma o diretor de marketing, Ricardo Gelain. A TNT Mercúrio foi criada a partir da compra da transportadora Expresso Mercúrio pela TNT Express em 2007.

Gelain explica que ainda há dificuldades em algumas rodovias, mas reconhece que as estradas também têm apresentado melhorias. “As estradas estão se aperfeiçoando muito, principalmente na região Sudeste, no Estado de São Paulo. Mas esse mesmo desenvolvimento não se encontra na região Centro-Oeste e Nordeste devido ao tráfego”, afirma o diretor de marketing da TNT Mercúrio.

“Há algumas cidades que também estão adotando novas regras para o tráfego de veículos, como restrições de horários, por exemplo. Outra sugestão seria a redução do tamanho do veículo”, diz Gelain.

O executivo também sugere, como alternativa para superar os gargalos de logística, a prática de entrega pela madrugada. “É uma prática que existe em alguns países e que poderia ser adotada aqui no Brasil. Isso poderia ajudar a superar os problemas de tráfego”, afirma Gelain.

Entre as principais características da TNT Mercúrio, está a preocupação com investimentos em tecnologia, com a finalidade de compensar as deficiências na área logística. “A tecnologia é fundamental para superarmos a falta de mão de obra qualificada no País. Usamos vários recursos, entre eles, os códigos de barras para que o cliente possa contar com informações em tempo real sobre rastreamento, por exemplo. Além disso, adotamos outros procedimentos como sistemas de roteirização de cargas que otimizam muitos os processos”, diz.

“Temos investido muito em tecnologia e também temos ganhado muita produtividade com armazéns, o que nos ajuda a superar gargalos”

Ricardo Gelain,
diretor de marketing
da TNT Mercúrio

LOGÍSTICA REVERSA – A logística reversa também está ocupando posição importante nos negócios da TNT Mercúrio. “Oferecemos sistemas de logística reversa e pretendemos lançar uma série de produtos em um futuro próximo”, afirma Gelain.

Nadilson Rocha, da SKF do Brasil, acredita que as parcerias são os meios que devem ser, cada vez mais, utilizados na exploração de mercados. “Sozinho, eu não vou conseguir me instalar na Ásia”, diz. Segundo ele, a logística reversa está presente, principalmente, na hora de trazer mercadorias do mercado internacional. “Quando necessário, compartilhamos contêineres com outras empresas”, afirma o executivo.

A SKF do Brasil também acredita na especialização na área de logística. “Cada vez mais os operadores terão que ser flexíveis e precisarão atender aos diversos setores da economia. E para isso, precisarão contar com soluções customizadas.”, afirma Rocha.

Em estado de atenção

Malha viária recebe investimentos, mas ainda são necessários muitos ajustes para as estradas atingirem padrões mundiais



“Se queremos ter um ritmo de crescimento chinês, temos de investir como eles, que só no ano passado (em 2009) construíram mais de 7 mil quilômetros de estradas”

Bruno Batista,
diretor-executivo da CNT

Na corrida para atender às necessidades de infraestrutura para ser palco de dois megaeventos internacionais, o Brasil injetou, até abril de 2010, a cifra de R\$ 32,9 bilhões do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em 5,311 mil quilômetros de rodovias, de acordo com o 10º Balanço do PAC. A soma parece representar um grande avanço para o sistema de transportes brasileiro, mas ainda é vista com ressalvas por especialistas do setor. Na iminência de eventos grandiosos, como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, ainda há muito que ser feito em termos de infraestrutura rodoviária.

Para o diretor-executivo da Confederação Nacional dos Transportes (CNT), Bruno Batista, o desafio maior é ampliar o percentual de estradas pavimentadas, que hoje é de 14% de toda a malha. A participação equivale a algo entre 220 mil e 230 mil quilômetros de rodovias pavimentadas. “Se queremos ter um ritmo de crescimento chinês, temos de investir como eles, que só no ano passado (em 2009) construíram mais de 7 mil quilômetros de estradas”, afirma Batista.

O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias

(ABCR), Moacyr Duarte, faz coro. “Os Estados Unidos têm 4 milhões de quilômetros pavimentados; nós, pouco mais de 200 mil”, diz. Duarte ressaltava também a necessidade de realização de obras, como o Rodoanel Mário Covas, ou Rodoanel Metropolitano de São Paulo, no trecho que faz conexão com o aeroporto de Cumbica (ver entrevista na página seguinte).

O trajeto norte do Rodoanel, na capital paulista, é outra preocupação das entidades. Com 44 quilômetros de extensão e previsão para ser entregue em 2011, o trecho deverá receber investimentos de R\$ 5 bilhões, anunciados, em abril de 2010, pelo então governador de São Paulo, José Serra.

PROGRESSO – De um lado há também progressos. Para o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Implementos Rodoviários (Anfir), Rafael Campos, as rodovias brasileiras estão em plena evolução. “Hoje contamos com meios de transporte como o superbitrem, voltado a produtos de até 74 toneladas, além de rodotrem. Isso não existia há alguns anos”, diz.

Uma prova das melhorias na infraestrutura do País está no fato de o Brasil ter pulado, entre 2007 e 2010,

Caminhos para seguir adiante

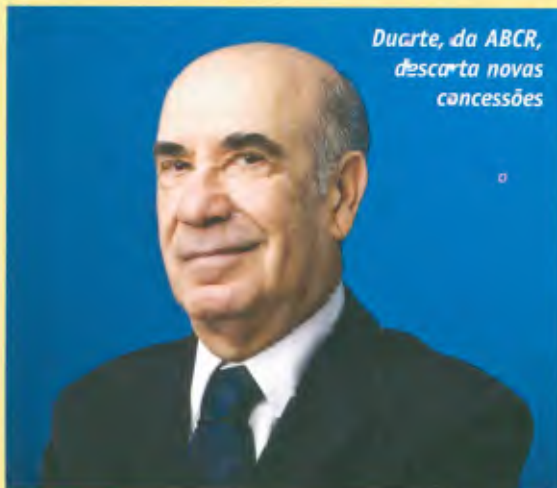
Presidente da ABCR aponta a necessidade de se finalizar o Rodoanel Mário Covas e faz balanço das concessões

O presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR), Moacyr Duarte, chama a atenção para os esforços necessários para deslanchar os projetos voltados para a Copa do Mundo e Olimpíadas. “Precisamos completar o Rodoanel (Metropolitano de São Paulo) no trecho que faz a conexão com o aeroporto de Cumbica (Guarulhos), que une a rodovia Bandeirantes ao lado leste. Esse é o tipo de investimento que a iniciativa privada poderá participar”, afirma.

O Brasil conta com 52 concessionárias que administram as principais rodovias em território nacional. Estão em poder das concessionárias um total de 14,993 mil quilômetros de estradas, o correspondente a 7,7% da malha rodoviária nacional pavimentada em nove estados. Desde o início das concessões, em 1996, até 2009, as concessionárias que fazem parte da ABCR investiram R\$ 19,13 bilhões.

A seguir, os principais trechos da entrevista realizada com Duarte.

PAC e o sistema rodoviário – A única rodovia que está sendo avaliada atualmente é a BR 101, localizada no Espírito Santo, que é do Programa de Aceleração do Crescimento



(PAC) e cujo edital sairá em setembro de 2010. Os outros dois lotes – um em Santa Catarina e outro na Bahia – foram descartados porque não têm viabilidade de concessão, devido ao baixo nível de tráfego.

O PAC, hoje, engloba a BR 040, em Minas Gerais, BR 116, no Rio Grande do Sul, e BR 101 no Espírito Santo. Quanto à BR 040 e à BR 116, o Tribunal de Contas da União (TCU) pediu a elaboração de novos estudos de viabilidade técnica e audiências públicas sobre a obra, o que atrasaria as concessões em até três anos.

Balanço das concessões – As concessões com contratos de dez anos trouxeram grandes benefícios aos usuários. As concessões contribuíam

muito para o País conseguir melhores rodovias. Mas a realidade que temos hoje aponta que as rodovias não podem mais ser sujeitas às concessões,

por não contarem com tráfego suficiente para dar sustentação a esse sistema. Ou seja, não há mais rodovias para se acrescentar às concessões.

Evidente que há as Parcerias Público Privadas, ou FPS, que podem adotar sistemas de tarifas de pedágio com subsídios do governo. Há modelos que estão em implantação em Minas Gerais e há o exemplo da Rota dos Coqueiros, no Recife (PE), construída por meio de uma PPS entre o governo

de Pernambuco e a Sociedade de Propósito Específico (SPE) Concessionária Rota dos Coqueiros, que tem mais três projetos em estudo. Também há um projeto na região metropolitana de Porto Alegre (RS) e outro na Bahia.

Copa e Olimpíadas – Há obras que ainda precisam ser realizadas para atender à demanda da Copa do Mundo e das Olimpíadas, em São Paulo. Precisamos completar o Rodoanel no trecho que faz a conexão com o aeroporto de Cumbica, que une a rodovia Bandeirantes ao lado leste. Esse é o tipo de investimento que a iniciativa privada poderá participar. O Rodoanel é muito importante, principalmente, para 2014.

ca 51ª para a 41ª posição em um ranking do Banco Mundial (Birc), que mede a eficiência na área de logística.

E existem expectativas de mais investimentos em estradas. Após investir R\$ 20,8 bilhões nos últimos três

anos, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) se prepara para injetar, até 2014, mais R\$ 70,5 bilhões em obras rodoviárias, conforme indicado no PAC 2.

A previsão de desembolso do DNIT

para o período de 2010 a 2014 contempla a expansão do sistema rodoviário, incluindo obras novas, manutenção, segurança, estudos e projetos, de acordo com o diretor executivo, José Henrique Sadok.