

ANUÁRIO DO

# TRANSPORTE DE CARGA 2009

Nº 14-2009 - R\$ 40,00

www.revistatransportemoderno.com.br



## SOLUÇÃO INTEGRADA: A SAÍDA PARA VENCER DIFICULDADES

### RODOVIÁRIO

Efeitos da turbulência  
chegam às empresas

### FERROVIÁRIO

Uso pleno da malha  
ganha incentivo

### MARÍTIMO

Crise pode favorecer  
portos brasileiros

### LOGÍSTICA

Operadores revisam  
metas para 2009

### AÉREO

Linhas operam  
à plena carga

### HIDROVIÁRIO

Gov. investe  
em infraestrutura

### CAMINHÕES

Mercado interno  
comanda o jogo

### RASTREAMENTO

Telemetria  
é a tendência

### GUIAS:

- MONTADORAS • TRANSPORTADORAS • OPERADORES LOGÍSTICOS
- FORNECEDORES DE COMPONENTES E SERVIÇOS

ANUÁRIO DE  
**Gestão de frotas**  
TREINAMENTO & PÓS-VENDAS

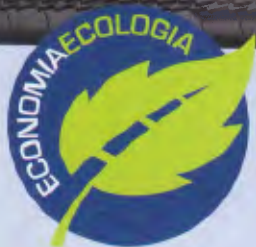
ANUÁRIO DE  
**LOGÍSTICA**  
NO BRASIL 2009/10





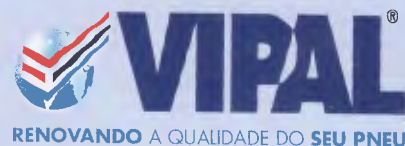
- Pneu reformado custa menos e oferece o mesmo desempenho do novo.
- O sistema RQG (Reforma Qualificada e Garantida) oferece garantia até a terceira reforma.
- Procure um Reformador da Rede Autorizada Vipal e faça o melhor negócio para a sua frota.

Banda VEL-B



[www.vipal.com.br](http://www.vipal.com.br)

[vipal@vipal.com.br](mailto:vipal@vipal.com.br)



# Crises fortalecedoras

S etembro de 2008 não foi o primeiro nem será o último choque de consequências convulsivas ao mundo dos negócios. A economia gira em ciclos. O ritmo que se mostrava de bonança, prosperidade, fartura, de repente mudou. O medo, a angústia, a dor, passaram a rondar sobre nós.

Há, certamente, muito que se aprender com os ciclos econômicos. Uma lição que brota de crises é que devemos estar preparados para sua eclosão. Agindo assim, os mecanismos de defesa estarão atentos.

Economia globalizada, choque idem. Trata-se, pois, de crise generalizada, que não poupa ou perdoa países ricos nem pobres e entra sem pedir licença, seja pela porta da frente ou dos fundos.

Entendemos que o Brasil está se saindo bem desse episódio. Para que isso fosse possível, muitos deveres de casa foram feitos previamente. Um deles, não por vontade, mas por uma série de motivos, que incluem até barbearagem de comando, foi vivenciar crises contínuas em outras ocasiões. Povos e nações em estado latente de tensão costumam ter maior poder de absorção e reação.

E há um detalhe importante — o Brasil mudou demais. Novos contingentes da população saíram da extrema marginalidade social para um patamar menos hostil e de oportunidades.

Criticado ou elogiado, quase sempre em tons emocionados, o Bolsa Família, que contempla 11 milhões de pessoas, é um programa de governo que injetou esperança em pessoas de milhares de cidades que formam o vasto território brasileiro.

Qual será o crescimento econômico de 2009 até por conta dos efeitos da crise mundial? No mundo dos países desenvolvidos a taxa deve ser negativa. Nos mercados dos emergentes, a situação não é a mesma em todas as nações. Dos quatro integrantes do Bric, sigla que designa o bloco dos emergentes formado por Brasil, Rússia, Índia e China, nós e os chineses deveremos padecer menos.

Quem viveu períodos de convulsões econômicas anteriores sairá fortalecido. Uma crise vivida vale por mil lições.



## **Caminhões Volkswagen. Os únicos no Brasil feitos sob medida para o seu negócio.**

Só uma marca de caminhões que nasceu no Brasil é capaz de fazer veículos pensados exclusivamente para um país como o nosso. São 3 linhas. Delivery: sob medida para entregas urbanas. Worker: sob medida para aplicações severas. Constellation: sob medida para as estradas brasileiras. Não importa qual seja o desafio, a Volkswagen tem um caminhão feito sob medida para a sua necessidade.



Imagens meramente ilustrativas.



[www.vwcaminhoeonibus.com.br](http://www.vwcaminhoeonibus.com.br)

Volkswagen.  
Caminhões sob medida.



**DIRETOR**

Marcelo Ricardo Fontana  
marcelofontana@otmeditora.com.br

**SECRETÁRIA EXECUTIVA**

Maria Penha da Silva  
mariapenha@otmeditora.com.br

**FINANCEIRO**

Vidal Rodrigues  
vidal@otmeditora.com.br

**SEMINÁRIOS E CURSOS**

Sabrina Baiardi  
sabrina@otmeditora.com.br

**MARKETING**

Maira de Castro  
maira@otmeditora.com.br

**REDAÇÃO**

**Editor**

Eduardo Alberto Chau Ribeiro  
ecribeiro@otmeditora.com.br

**Colaboradores**

Sonia Crespo  
soniacrespo@otmeditora.com.br

Márcia Pinna Raspani

marcia.pinna@otmeditora.com.br

**Projeto Gráfico**

Artworks Comunicação  
www.artworks.com.br

**EXECUTIVOS DE CONTAS**

Carlos A. Criscuolo  
carlos@otmeditora.com.br

Vito Cardaci Neto

vito@otmeditora.com.br

Gustavo Feltrin

gustavofeltrin@otmeditora.com.br

Alessandra Amadei

alessandra@otmeditora.com.br

Alcindo Fontana

fontal@otmeditora.com.br

**CIRCULAÇÃO**

Tania Nasramento  
tania@otmeditora.com.br

Representante Paraná e Santa Catarina

Gilberto A. Paulin

João Batista A. Silva

Tel.: (41) 3027-5565

spala@spalamkt.com.br

Tiragem e distribuição

8.000 exemplares

Auditado por

**PRICEWATERHOUSECOOPERS** 

Assinatura Anual: R\$ 140,00 (seis edições e quatro Anuários). Pagamento à vista: através 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 e Correspondência:**

Av. Vereador José Diniz, 3.300 - 7º andar, cj. 707 Campo Belo

CEP 04604-006 - São Paulo, SP

Tel./Fax: (11) 5096-8104 (seqüencial)

otmeditora@otmeditora.com.br

Filiada a: 

www.anotec.org.br

## SUMÁRIO

|  |  |            |     |
|--|--|------------|-----|
| <b>APRESENTAÇÃO</b>                    |  |            | 3   |
| <b>ANÁLISE</b>                         |  |            | 6   |
| <b>RODOVIÁRIO</b>                      | Transportadoras enxergam no setor de logística uma ótima oportunidade para expandir suas atividades e ganhar mais competitividade  |            | 12  |
| <b>FERROVIÁRIO</b>                     | ANTT se prepara para promover uma reforma nas regras para aumentar a produtividade das ferrovias brasileiras de carga, criando mais competitividade entre as concessionárias |            | 16  |
| <b>TREM EXPRESSO</b>                   | Concessionárias acreditam que a crise econômica deve contribuir para o aumento do transporte de cargas pelo trem expresso, devido aos baixos custos                          |            | 22  |
| <b>MARÍTIMO</b>                        | Desempenho de portos de várias regiões do País deve crescer em virtude da criação de corredores logísticos, incentivos fiscais e demanda de determinadas cargas              |            | 24  |
| <b>PORTOS</b>                          | A expansão do complexo portuário de Santos sofre com a queda na circulação de mercadorias e só deve ocorrer entre o segundo semestre deste ano e início de 2010              |            | 28  |
| <b>DRAGAGEM</b>                        | A crise econômica diminui a demanda mundial por equipamentos de dragagem, o que deve facilitar o andamento deste tipo de obra nos portos brasileiros                         |            | 31  |
| <b>AÉREO</b>                           | Companhias aéreas planejam expansão para o transporte de cargas, animadas pelos bons resultados dos últimos anos   |            | 34  |
| <b>FLUVIAL</b>                         | Governo federal anuncia planos para melhorar a infraestrutura nas principais bacias hidrográficas do País, para ampliar a participação das hidrovias na matriz de transporte |            | 40  |
| <b>RASTEAMENTO</b>                     | Quinze anos após a introdução dos sistemas de rastreamento no País, o setor amplia o leque de tecnologias e serviços oferecidos, acirrando-se a disputa no mercado de cargas |            | 44  |
| <b>CAMINHÕES</b>                       | Crise econômica abala as exportações de caminhões, mas o mercado interno deve garantir crescimento no ritmo de 2007, com produção na faixa das 100 mil unidades              |            | 50  |
| <b>LOGÍSTICA</b>                       | Operadores revisam as expectativas de faturamento, em face à queda na movimentação de cargas internacionais e no transporte doméstico de bens duráveis                       |            | 142 |
| <b>IMPLEMENTOS</b>                     | Com a crise econômica, setor passa por uma ampla reconfiguração em 2009 e os fabricantes esperam uma demanda 30% abaixo dos resultados do ano passado                        |            | 152 |
| <b>AUTOPEÇAS</b>                       | Fabricantes de autopeças brasileiros sentem a queda das exportações em 2009 e cortam os investimentos em 50%, esperando a recuperação do setor automotivo                    |            | 156 |
| <b>MOTORES</b>                         | Cummins e MWM mantêm os investimentos no Brasil, com a expectativa de reaquecimento do mercado a partir de abril, quando começa a movimentação da safra agrícola             |            | 158 |
| <b>PNEUS</b>                           | Fabricantes se voltam para o mercado de reposição de pneus para evitar a ociosidade das linhas de produção, após a redução nos pedidos das montadoras                        |            | 160 |
| <b>MONTADORAS</b>                      |  |            |     |
| Agrale                                 | 54   | Nissan     | 76  |
| Caoa/Hyundai                           | 56   | Peugeot    | 77  |
| Fiat                                   | 58   | Renault    | 78  |
| Ford                                   | 60   | Scania     | 80  |
| General Motors                         | 64   | Toyota     | 82  |
| Iveco                                  | 66   | Volkswagen | 84  |
| Mercedes-Benz                          | 70   | Volvo      | 90  |
| <b>FICHAS TÉCNICAS</b>                 |  |            | 92  |
| <b>GUIAS</b>                           |  |            |     |
| Transportadoras                        |  |            | 115 |
| Operadores Logísticos                  |  |            | 145 |
| Fornecedores de componentes e serviços |  |            | 162 |



SUCESSO MUNDIAL  
PRODUZIDO NO BRASIL.



**Você sabe aonde quer chegar.  
A Iveco ajuda você a chegar lá.**



  
**Montadora  
do Ano**  
Prêmio Lócus

  
**Caminhão  
do Ano 2009\***  
Prêmio Autodata

  
**Caminhão  
do Ano 2008™**  
Prêmio Autodata

**Melhor Caminhão  
Semileve 2009**  
Prêmio Preferência do Transportador

**Melhor Furgão  
de Carga**  
Prêmio TOPLog

**Estratégia de Marketing**  
Prêmio Autodata

**Estratégia de Marketing**  
ADM&M

**Estratégia de  
Comunicação de Marca**  
AEB&E

**Best Large Van**  
WhatVan Magazine  
Inglaterra

**Best Light Truck**  
Becampelo - Van Fleet  
World - Inglaterra

Com duas novas famílias de produtos por ano e duas novas concessionárias por mês, a Iveco é a montadora de caminhões que mais cresce no Brasil. A empresa quadruplicou as vendas desde 2007 e acumula prêmios – e clientes – sem parar. Jovem, dinâmica e com tecnologia avançada, é uma empresa apontada para o futuro. Para você que enxerga à frente e sabe aonde quer chegar, a Iveco é o parceiro ideal para ajudá-lo a chegar lá.

**IVECO**

COM VOCÊ, TRANSPORTANDO O NOVO BRASIL.

# Chega a primeira onda de **choque**



Segmentos ligados à atividade de transportes já sentiram os primeiros efeitos da crise: transportadores rodoviários, ferroviários e marítimos, todos registraram retração de negócios no primeiro trimestre

**O** Brasil não está em recessão", disse recentemente à grande imprensa o ex-presidente do Banco Central, Gustavo Franco. No universo empresarial dos transportes de carga, a constatação é diferente: dirigentes e empresários lutam com todas as ferramentas possíveis para suportar a primeira onda de redução dos contratos de serviços. Primeiro a sentir o tranco da crise, o segmento rodoviário vem registrando nos últimos meses queda de até 25% na movimentação de produtos manufaturados e de minérios, avalia Flávio Benatti, presidente da Associ-

ação Nacional das Empresas de Transporte Rodoviário de Cargas (NTC&Logística). Para os caminhoneiros autônomos, a situação ainda é mais delicada: a oferta de fretes nos três primeiros meses do ano caiu perto de 40% em relação ao mesmo período do ano passado. No segmento ferroviário, uma das principais commodities transportadas pelo modo, o minério de ferro, vem sofrendo forte retração desde outubro de 2008. O segmento marítimo, por sua vez, sentiu o freio nas exportações e já dá sinais de que a alentadora previsão de movimentar 1 bilhão de toneladas em cinco anos ficará adiada por algum tempo.

"Estamos todos muito preocupados", comenta Flávio Benatti, presidente da

NTC&Logística. "O setor de transporte sofre reflexo imediato da retração econômica à medida que o volume de negócios cai", acrescenta. O transporte rodoviário de cargas, em particular, sente mais o sumiço de contratos em determinados nichos. "Sempre temos um segmento que cai mais que o outro. O setor de produção de minério, ferro e aço, por exemplo, já apontava uma retração de cerca de 25% nos dois últimos meses de 2008. As cargas de exportação, em especial os manufaturados, por sua vez, também registraram uma queda considerável nos volumes movimentados. Já a carga fracionada caiu algo em torno de 10%. Benatti destaca que, mesmo enfrentando as solapadas da



crise, o mercado apresenta alguns episódios pontuais que contrastam com o momento econômico. "Como, por exemplo, a venda de caminhões no mês de março, que alcançou o volume de 12 mil veículos, um resultado interessante em plena época de retração geral nas vendas do mercado", destaca. É claro que a redução de cobrança do IPI ajudou bastante, admite. Benatti acredita que a possível redução do preço do óleo diesel, que foi anunciada em meados de abril e atualmente está sendo estudada pelo governo federal, não refrescará muito a situação das empresas do setor, pois muitas delas estão operando no vermelho.

"Eu diria, que diante do quadro econômico, não estamos vendo nenhum fator no segmento que possa ser avaliado como positivo", salienta. Benatti enfatiza que há muito o que fazer em termos de renovação de frotas. "É uma questão que exige planejamento a longo prazo. Não se pode falar em renovação de frota sem se pensar, simultaneamente, em um processo de sucateamento a médio e longo prazos", diz.

Para o consultor Geraldo Vianna, o ano de 2008 foi luminoso para o setor, exceto nos últimos dois meses. E a maior evidência disso foram as vendas de caminhões, que beiraram as 110 mil unidades no ano — resultado extraordinário que superou o ótimo desempenho registrado em 2007. "Esse volume de veículos representa em termos de investimento médio algo entre R\$ 25 bilhões e R\$ 30 bilhões em frota nova. E não estamos falando em investimentos de estrutura física, ampliações, ou modernização de equipamentos de informática. Estamos falando de um esforço grandioso que só poderia ter acontecido graças ao embalo de um momento econômico muito bom", diz.

Vianna lamenta que o balde de água fria derramado sobre o setor a partir de outubro de 2008 gerou a freada que ninguém queria dar. "Mas a verdade é que esta freada era uma ação que muitos empresários aguardavam, já que o Brasil via

via dois anos seguidos de crescimento do PIB", ressalta o consultor. Ele destaca que mesmo diante dessa "brecada" nas operações, 2008 não chegou a ser um ano totalmente perdido, pois o segmento conseguiu registrar crescimento.

Já em 2009, Vianna vê o setor rodoviário de cargas em outra situação: "Neste momento, alguns segmentos já sentiram a crise, que está se refletindo em queda na compra de novos caminhões. Para que a situação não se complique no setor, Vianna adianta que governo e entidades representativas do segmento estão defendendo um programa de renovação de frota, ainda em 2009. "O governo quer tirar de circulação cerca de 200 mil caminhões, que estão em estado deplorável para uso e têm de ser desmontados e colocados no lixo", adverte, ressaltando que a idade média da frota nacional chama a atenção pelo avançado do tempo (20 anos). "A renovação de frotas é algo que se impõe de saída", diz. Para isso, Vianna adianta que as propostas preveem linhas federais de financiamento mais generosas. Além disso, o governo entraria com outro tipo de facilitadores, como a isenção de alguns impostos. "Mas o importante nisso é que o governo está aberto para discutir a questão como nunca esteve", diz.

Outro assunto que está permanentemente na pauta de discussões do setor é o volume de acidentes com caminhões nas estradas. "Todas as vezes que registramos problemas nas estradas nesse sentido, também verificamos muitos problemas com os motoristas. Na verdade estamos falando de situações que precisam ser modificadas", acrescenta.

Para ele, só será possível resolver os problemas do setor se houver crescimento econômico. "Esta é uma crise diferente das anteriores. Não acredito que seja apenas uma 'marolinha'. Mas, ao mesmo tempo, acredito que o País tem condições de sair dessa condição. Mesmo com o quadro econômico atual em que vivemos, acho que poderemos crescer algo em tor-

no de 2%, por força do segundo semestre. Eu, particularmente, comecei o ano com boa expectativa. Se conseguirmos dar uma guinada, voltaremos para o ciclo virtuoso que vivíamos até setembro de 2008", avalia.

A opinião de que a recuperação do setor rodoviário de cargas possa acontecer já a partir do segundo semestre é reforçada pela análise do vice-presidente de Logística da NTC&Logística, Vander Francisco Costa, em recente artigo divulgado no site da entidade. "Mesmo com os efeitos da crise, este momento pode ser uma oportunidade para as empresas ganharem espaço e clientes. A falta de capital de giro no mercado é o maior problema, mas se o profissional souber inovar, encontrar alternativas, ele conseguirá ter sucesso", comenta.

**Ferrovias em evolução** — O presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Rodrigo Vilaça, ressalta que o setor cresceu, sim, em 2008, mas sentiu uma queda muito forte a partir do terceiro trimestre do período. "Principalmente no transporte de minério", destaca. Nos primeiros meses de 2009, diz, a retração também se concentrou basicamente no transporte de minério de ferro. "As operações recuaram 18% em média", avalia. No entanto, os empresários do setor esperam uma recuperação das atividades já a partir do segundo semestre, levando em conta que o preço do frete ferroviário se torna competitivo nos momentos de crise. Além disso, Vilaça diz que há muito o que fazer nas ferrovias. "Trabalhamos com planejamento de cinco anos. Os negócios no segmento não nascem de um dia para o outro, como no modal rodoviário, por exemplo. Temos contratos de longo prazo com fabricantes como a BCP, Cosan e Gerdau, por exemplo. Para cada novo negócio é criado um projeto específico e estes projetos são mais sofisticados e elaborados e levam tempo para serem executados", comenta.



**Após crescer em 2008, o transporte ferroviário apresentou queda média de 18% nas operações nos primeiros meses deste ano**

Vilaça vê um conjunto harmônico entre os serviços prestados pelas ferrovias brasileiras. "Enquanto uma sempre buscou equilíbrio entre as operações com commodities e carga geral, outra é a maior contratadora de frete rodoviário de cargas, consolidando as operações ferroviárias como soluções logísticas de transporte", diz. Vilaça contabiliza que nos últimos três anos as concessões inauguraram 48 novos terminais intermodais e mantêm mais dez unidades em construção, que estarão prontas até o final de 2009.

O diretor executivo da entidade observa que durante estes doze anos as concessões investiram cerca de R\$ 30 bilhões na modernização da ferrovia brasileira de cargas – incluindo aí melhorias nas vias, compra de novas tecnologias e exportação da frota. "Só de aluguel pelas malhas já foram pagos cerca de R\$ 4 bilhões. Só em 2008 foram R\$ 500 milhões", comenta. Vilaça acredita que as negociações com o superintendente da ANTT, Bernardo Figueiredo, que preveem novas regras para o setor, poderão ser esclarecedoras, já que Figueiredo é um técnico da área e tem uma visão mais completa do setor.

Para a próxima reunião entre concessões e agência, prevista para os próximo

mês, Vilaça já tem pronto seu principal pleito: que pelo menos 50% do montante pago pelos alugueis das ferrovias sejam revertidos em obras de pequeno porte nas malhas, sob a iniciativa da rede privada, que poderão ser executadas sem a burocracia pública.

**A espera de dragagem** – O transporte marítimo e de cabotagem levou um pouco mais de tempo para sentir os primeiros sintomas da crise. O Brasil conta hoje com 40 portos marítimos – 11 deles considerados de grande porte – e 16 portos fluviais. De acordo com a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), existem nestes portos 113 terminais de uso privativo, 17 terminais de contêineres e 443 áreas arrendadas para operações portuárias. "Só a partir de dezembro para cá é que a crise nos pegou", sintetiza Wilen Manteli, presidente da ABTP, entidade com sede no Rio de Janeiro, fundada em 1989 para reunir empresas detentoras ou administradoras de terminais portuários, de uso exclusivo, misto ou público.

Apesar disso, ressalta Manteli, o ano de 2008 obteve um resultado na movimentação de exportações e importações superior ao registrado em 2007: entra-

ram e saíram pelos terminais portuários do País 760 milhões de toneladas, pouco mais que a movimentação de 750 milhões de toneladas em 2007.

Já em 2009 o impacto da crise foi percebido na retração do volume de exportações: nos primeiros 68 dias úteis do ano, acumulados até a segunda semana de abril, as exportações brasileiras somaram US\$ 35,4 bilhões; a média diária das vendas internacionais de produtos brasileiros chegou a US\$ 520,9 milhões, cifra 17,9% menor que a verificada no mesmo período de 2008 (US\$ 634,2 milhões).

Enquanto isso, as importações totalizaram, no mesmo período, US\$ 31,07 bilhões, com uma média diária de US\$ 457 milhões, valor 21% menor que o verificado no mesmo período do ano passado (US\$ 578,2 milhões).

Ainda assim, nesse período, o saldo comercial de janeiro à segunda semana de abril ficou em US\$ 4,35 bilhões (média diária de US\$ 64 milhões). Pelo critério da média diária, esse desempenho foi 14,1% maior que o observado no mesmo período de 2008 (US\$ 56 milhões).

No transporte de contêineres, Manteli destaca que o movimento de 2008 nos portos brasileiros superou modestamen-



No campo ou na cidade, seu  
companheiro é um Agrale.



AGRALUB



Linha Furgovan Agrale,  
maior capacidade de carga da categoria.

## Caminhões Agrale

- 6 a 20 toneladas de PBT;
- Opções de cabine:  
Simplex, estendida ou dupla;
- Motor MWM e caixa EATON;
- Exportado para América Latina;
- Comprovado desempenho  
e excelente relação custo  
benefício;
- Mais de 20 anos no mercado.



**AGRALE**

Tecnologia na medida certa

[www.agrale.com.br](http://www.agrale.com.br)



Mais de 70 concessionários espalhados por todo Brasil.



*Movimento de contêineres nos portos brasileiros em 2008 atendeu às expectativas*

te em 5,1% o volume registrado em 2007, saltando de 6,46 milhões de unidades para 6,79 milhões de unidades. "Na realidade, esse resultado não fugiu muito de nossas expectativas", salienta. O presidente da ABTP conta que o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) realizou um trabalho para examinar a questão da proteção tarifária portuária adotada por alguns países, como os Estados Unidos. "Ainda assim, se os EUA reduzissem as tarifas portuárias, o nosso ganho no comércio com o país seria ínfimo. No entanto, se nosso custo marítimo e portuário fosse 10% mais enxuto, possibilitaria

um aumento de torno de 30% nas nossas exportações", afirma.

E por que o frete marítimo brasileiro é caro? Por vários motivos, explica Manteli. Um dos principais seria a falta de dragagem, uma característica dos nossos portos. "Hoje registramos um tempo improdutivo consideravelmente grande em praticamente todos os portos nacionais", revela. E lamenta: "Quando um navio não consegue entrar no porto ou fica aguardando por muito tempo a autorização para atracagem perdemos paulatinamente a credibilidade nos negócios". Manteli conta que em 1950 a participação do Bra-

sil no comércio internacional era de 2,5% e em 2008 esse percentual surpreendentemente ficou na marca de 1,2%. "O mundo cresceu muito mais que nós", enfatiza. E lembra que quando o Japão alcançou o auge de desenvolvimento, perguntaram ao então primeiro-ministro japonês qual seria o segredo disso. "Ele prontamente respondeu: águas profundas e massa encefálica", conta.

A questão da dificuldade na prática da logística portuária adequada também é destacada por Manteli. "O produtor de soja americano, que tem um plano de logística resolvido, por exemplo, põe no bolso 93% do valor da soja plantada. No Brasil, o produtor embolsa apenas 78% desse valor", compara. A diferença de ganho, diz, está concentrada na logística aplicada. Ainda assim, Manteli se mostra otimista com o recém-lançado Plano Nacional de Dragagem para todos os portos. "Estamos muito animados com a iniciativa do ministro Pedro Brito, mas temos de enfrentar alguns entraves impostos por ambientalistas, por exemplo", diz.

O Brasil vinha crescendo, em média, 40 milhões de toneladas/ano em carga marítima. A expectativa, segundo Manteli, seria alcançar, em cinco anos, a meta de 1 bilhão de toneladas/ano. Com a crise, provavelmente o movimento das exportações colocará em ponto morto alguns projetos", destaca o dirigente. E evidencia a importância das atividades portuárias: "O porto é catalisador da multimodalidade e tem de estar integrado com os demais modais. O ideal é que com a crise os projetos não sejam paralizados. Devemos ter estrutura adequada para quando a crise acabar," defende.

Em um de seus artigos publicado no site da NTC&Logística, o economista Paulo Sérgio Xavier Dias da Silva destaca que "em épocas de crises e dificuldades, o tempo é uma variável estratégica e o governo federal precisa agir rápido. Caso contrário o PAC poderá ficar mais conhecido como 'o programa de adiamento do crescimento'".

Crescimento com respeito aos nossos clientes,  
aos nossos fornecedores e ao meio ambiente.  
É assim que contamos a nossa história.



**Rápido 900 de Transportes Rodoviários Ltda.**  
**Rua Soldado João Américo da Silva, 170 - Pq.Novo Mundo**  
**02186-010 - São Paulo -SP**  
**Tel.: (11) 2632-0900**  
**E-mail: comercial@rapido900.com.br**  
**www.rapido900.com.br**

# Solução integrada é saída para vencer obstáculos

Aumento de eficiência do transporte e da logística reduz os custos dos embarcadores e quem oferecer diferenciais vai atender às novas demandas e tirar vantagens

Ariverson Feltrin

**H**á alguns mundos dentro do transporte rodoviário de carga. Um deles, na verdade vastíssimo, é representado por milhares de médias empresas anônimas que carregam a atividade. Há ainda outro mundo, ocupado por uma legião de pequenos operadores, que entra ano, sai ano, parece cada vez maior, apesar dos enormes riscos envolvidos.

Outro mundo à parte é formado por seleto grupo de empresas bem estruturadas que em momentos de crise acham espaços redobrados para crescer. E por quê? Ora, porque nessas épocas de dinheiro curto, a tendência é que cada macaco ocupe prioritariamente seu galho.

Na medida em que prioridades passam a ser definidas, abre-se uma grande avenida para o crescimento da logística. Seja no agronegócio, na indústria, no comércio, no serviço, cada um desses segmentos quer concentrar foco e reservas no negócio principal.

O mercado de transporte e logística no Brasil é calculado ao redor de US\$ 150 bilhões, algo como 12% do Produto Interno Bruto. O transporte responde pela maior parte, mas sobra grande fatia para a ainda pouco explorada logística. Há, pois, muito espaço para conquistar.

De olho nesse filão, para citar um exemplo, Expresso Mirassol e LSI Logística, ambas sediadas na Região Metropolitana de São Paulo, firmaram acordo operacional

para ganhar musculatura na exploração do rico filão. "Estamos atendendo à demanda do próprio mercado que, principalmente diante da crise, quer reduzir custos, operar com menos fornecedores e com mais soluções integradas", afirma Adolfo Pimentel Filho, diretor comercial da LSI Logística.

As oportunidades se apresentam, mas é preciso abraçá-las. Mirassol, especializada em transporte, LSI focada em logística interna, não deixaram a oportunidade escapar. Juntando as operações, a joint venture nasce com faturamento anual de R\$ 250 milhões com meta de dobrar a receita em três anos. "Se fizermos as contas veremos que isso significa crescer 25% ao ano, nada de anormal, mas, sim em linha com o crescimento do mercado de logística no País", diz Pimentel.

Quem se deu bem em logística foi o Grupo Luft, nascido no Rio Grande do Sul e que no início dos anos 90 mudou seu quartel general para a Grande São Paulo com o objetivo firme de crescer.

E foi o que aconteceu. De miúdo transportador, com faturamento de R\$ 10,5 milhões em 1995, o grupo estima chegar em 2011 com faturamento de R\$ 1,1 bilhão, um crescimento de 100 vezes impulsionado pela agregação cada vez maior de etapas da logística.

"Crescemos a uma taxa de 35% ao ano nos últimos 15 anos graças à combinação de profissionalismo, bons serviços e estruturação de atividades", diz o diretor Luciano Luft. "Operamos em cinco cadeias de abastecimento: agronegócio, saúde, food

service, varejo e grandes volumes. Investimos na estrutura organizacional, reforçamos nossa área financeira e de controladoria, iniciamos a unificação de ERP, reestruturamos a área de recursos humanos e inauguramos moderna operação na área de saúde que certamente foi o maior investimento neste negócio no País nos últimos anos", acrescenta.

Outro grande operador que não perde oportunidade é o grupo Julio Simões. Depois de comprar a Transportadora Grande ABC e a Lubiani, a empresa fundada pelo português Júlio Simões parte para novos desafios. O mais recente é sua entrada na logística da cana – envolvendo desde a colheita ao transporte do insumo às usinas. O conhecimento adquirido na logística da madeira para a produção de celulose foi fundamental para a Julio Simões dar o passo na cultura canavieira. Na medida em que o operador assume a logística, o usineiro se vê livre do investimento e da operação e pode assumir com mais foco as etapas da produção e comercialização dos derivados da cana.

O grupo Luft também inicia neste ano a operação em usinas de cana chamada CCT (corte, colheita e transporte). "Começamos na cana com aplicação de defensivos agrícolas, etapa que já fazemos há 10 anos", diz Luciano Luft, que arremata: "Também decidimos entrar no mercado de prestação de serviços de formulação de defensivos para os nossos clientes e já temos dois contratos em negociação. Entendemos que este aumento de portfólio

gera sinergias operacionais e grande possibilidade de aumento de receita e resultado para o nosso negócio".

A diversificação de cargas e a conquista de novas operações logísticas estão entre os pratos principais do cardápio para que a Tegma Logística salte de R\$ 1,1 bilhão de receita bruta em 2008 para R\$ 2 bilhões previstos para 2011.

Maior transportadora de carros zero km do País, com 1.001.296 veículos movimentados em 2008, a Tegma extraiu do transporte por cegonhas no ano passado R\$ 715 milhões, 65% da receita total.

Das raras operadoras logísticas brasileiras com capital aberto, a Tegma se valeu da injeção do mercado acionário para ter fôlego financeiro para fazer aquisições de empresas e, com isso, adquirir conhecimento e receitas em outros segmentos de transporte e logística.

Em paralelo às aquisições, a Tegma acelerou a diversificação de cargas e clientes. Uma das recentes conquistas é o que denomina de Projeto Shell, operação em que investiu em 115 conjuntos bitrens dedicados totalmente ao embarcador. "Estamos movimentando óleos lubrificantes e gasolina de aviação", afirma o presidente da Tegma, Gennaro Odone, que antes de chegar ao topo da empresa ocupou a direção de finanças.

Acostumado a conviver com as cíclicas tormentas sobre a atividade de transporte, Oswaldo Castro Júnior, presidente do Expresso Araçatuba, tão logo os primeiros sinais da crise mundial se mostraram presentes tomou uma série de medidas. Uma delas foi congelar os bônus que seriam concedidos aos funcionários. "Preferimos manter os empregos". Ao lado das decisões de cortar ao máximo os custos, a empresa estipulou crescimento zero em 2009. "Será efetivamente um ano muito duro, mas tomamos medidas preventivas para enfrentar os desafios".

A crise financeira mundial que começou em setembro nos Estados Unidos com a quebra do megabanco Lehman Brothers fez grandes estragos. Pode-se dizer que

desnudou mitos. Conglomerados poderosos que já não vinham bem das pernas e das finanças, tropeçaram, caíram e muitos deles ainda se encontram em enrascada. Outros, até então menos vulneráveis, passaram à condição de risco com a desgovernança que se instalou na economia globalizada.

Se alguns previram a crise e muitos deram de ombros, imaginando que ela jamais atingisse a proporção que alcançou, o fato é que empresas de todos os portes redobram a vigilância sobre o cofre como forma de sobreviver enquanto o bicho-papão da crise continuar a rondar.

### **Estratégias para fisgar motoristas** —

Quem conhece ou está no ramo de transporte rodoviário de cargas sabe que, entre outras mazelas, a atividade é desregulamentada, competitiva e oferece lucratividade que não é lá essas coisas pelo risco que embute.

Mesmo com esse arsenal de riscos, quem abre o site da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vê no capítulo que trata do RNTRC, sigla do registro nacional do setor, que a atividade é verdadeiramente gigantesca. São mais de 160 mil empresas com frota de 842 mil caminhões. No mesmo registro um capítulo à parte é reservado para caminhoneiros, enquadrados dentro da sigla TCA, que define o transportador de carga autônomo. Há 822 mil autônomos com frota de 1,05 milhão de caminhões.

O transporte rodoviário de carga é um mundo com várias facetas. Ao mesmo tempo que é arriscado, competitivo, forçado de empresas, tem sempre portas abertas a oferecer esperanças.

Tais características, muito próprias e peculiares, explicam os motivos pelos quais até hoje a atividade, mesmo com dificuldades, segue com tenaz sobrevivência.

O Brasil tem mais de 5 mil cidades. Em boa parte delas há muita gente sonhando neste exato momento em ser motorista de caminhão. A profissão é atraente por uma série de motivos. O candidato, além do emprego em

si, tem uma profissão que abre as portas para conhecer cidades, outros mundos.

Apesar do charme e das oportunidades, uma das queixas mais recorrentes dos empresários é a falta de motoristas. No ano passado, quem está no ramo sabe, foi um Deus nos acuda. Parte da frota ficou parada por falta de profissionais do volante.

De tanto apanhar do problema, duas transportadoras importantes da região Sul, Coopercarga, com sede na catarinense Concórdia, e G10, a holding de cinco empresas da paranaense Maringá, criaram seus centros de formação de motoristas de caminhão. Os operadores têm tido sucesso na empreitada. "Sempre ouvi dizer que formar mão-de-obra é tarefa ingrata, pois o risco de perder o profissional treinado está sempre presente", diz Cláudio Adamucho, presidente da G10 que entre os associados totaliza cerca de 600 caminhões. "De outro lado me pergunto: se outros também treinarem, não vai haver uma troca de gente capacitada? Hoje, com a evolução dos caminhões, qualificar é mandatório." Adamucho garante que a G10 reduz custos com gente treinada.

O Grupo Luft, com frota de 1.600 caminhões, admite o diretor Fernando Luft, tem dificuldade de preencher as vagas de motoristas. "De 100 currículos que recebemos, 90 são descartados de cara. Dos dez que sobram, conseguimos contratar apenas um", diz.

A dificuldade é mais acentuada quando se trata de motorista de caminhão para operar em centros urbanos. "O salário, achatado ao longo dos anos pela dificuldade de negociação de fretes, não atrai a mão-de-obra", diz Fernando Luft.

Para enfrentar a escassez de motoristas, a Luft avalia a possibilidade de oferecer ao profissional a chance de se tornar dono do caminhão que dirige. "Estamos estudando uma forma de recompensar motoristas que fiquem determinado período cumprindo certas regras que pretendemos estabelecer", diz o dirigente. "Nas cidades, sobretudo, essa é uma solução que vemos."