

## Logística e Transporte

### Eficiência na Tomada de Decisão Governamental

André Luis Garcia Barreto\*

O planejamento nos investimentos de infra-estrutura logística, público ou privado, sempre ocorreu e sempre foi alvo de críticas, provocando independentemente dos esforços uma perda grande das mercadorias transportadas nas estradas. Muitas vezes essa perda foi consequência da escassez de recursos e a ociosidade gerada por diversos fatores inerentes a vontade do planejador.

A variação brusca de demanda também tem provocado a escassez ou ociosidade de recursos e estamos vivendo hoje um grande momento de desconforto em relação à infra-estrutura logística do País, pois começam a ser contabilizadas diversas perdas por derramamento de grãos nas estradas, devido a má conservação; custo elevado de fretes; falta de capacidade de transporte e inclusive perdas geradas pelo sistema portuário, que se mostra um gargalo logístico devido às suas ineficiências.

Não é novidade que no Brasil o modal rodoviário prevalece sobre os demais modais de transporte. Faltam estatísticas recentes, mas estima-se que atualmente o transporte rodoviário responda por 65% do total de cargas transportadas no país. Na década de 50 o modal rodoviário respondia por cerca de 40% do total transportado no Brasil e a sua participação na matriz de transporte se elevou consideravelmente a partir da década de 60, estimulado pela vinda das indústrias automobilísticas e pelo subsídio no preço dos combustíveis. Também colaboraram para isso o histórico de serviço e a capacidade insuficiente dos outros modais e a falta de regulamentação do setor de transportes.

Estado de São Paulo, responsável por mais de 30% do PIB brasileiro apresenta uma matriz de transporte ainda mais distorcida: mais de 90% de sua riqueza econômica sendo transportada pelas rodovias, 5,5% pelas ferrovias e 1,2 % pelos outros modais. Em São Paulo são 200 mil quilômetros de rodovias contra apenas 5,1 mil quilômetros de ferrovias e 2,4 mil quilômetros de hidrovias. Países de dimensões continentais como a do Brasil, como Estados Unidos, Austrália, Canadá e Rússia possuem matrizes mais equilibradas, estimulando o uso dos modais alternativos e a prática da intermodalidade. Para que se tenha idéia da disparidade, os EUA contam com 228.464 km de ferrovias, a Rússia com 87.157 km, o Canadá com 48.909 km, contra apenas 29.798 km do Brasil, número inferior ao do nosso vizinho, a Argentina, que possui uma malha ferroviária de 34.091 km.

No Brasil o modal rodoviário enfrenta diversos problemas estruturais, dos quais destacamos:

- excessivo número de empresas no setor, o que provoca acirramento da competição e perda no poder de barganha junto aos Clientes
- “comoditização” do produto transporte
- má conservação das estradas
- roubo de cargas
- idade da frota dos caminhões
- pesada carga tributária
- pouca carga de retorno
- altos tempos de espera para carga e descarga

A última pesquisa realizada pelo IBGE em 2001 apontava a existência de 47.579 empresas de transportes, número 37% superior ao apurado na pesquisa realizada em 1999, que contabilizava a existência de 34.586 empresas. Esta mesma pesquisa apurou que em 1992 eram 12.568 empresas, portanto, houve um aumento de 279 % no número de empresas em menos de 10 anos. Estima-se que sejam cerca de 72.500 empresas atualmente, sendo 12.000 delas com mais de 5 funcionários. O mercado está saturado; estima-se que 85% das cargas existentes esteja terceirizada. E como não há barreiras legais ou econômicas para a entrada de novos competidores, a situação tende a piorar. Muitas empresas do setor sucumbirão diante dos desafios, mas outras novas empresas surgirão numa velocidade muito maior.

Os serviços de transporte passam por um processo de “comoditização”, ou seja, praticamente não existem diferenças significativas entre as opções existentes e as decisões da grande maioria dos Clientes baseiam-se única e exclusivamente no custo.

A degradação da malha rodoviária acarreta aumentos de custos operacionais de até 40%, gastos adicionais com combustíveis de até 60% e tempos de viagem maiores em até 100 %. A pesquisa CNT 2004 realizada em aproximadamente 75.000 km de rodovias em todo o Brasil apontou que 74,7% da extensão avaliada apresentava algum tipo de imperfeição. Nos EUA, numa malha de 6.406.296 km, este mesmo índice não chega a 5%.

No Brasil, de uma malha rodoviária de 1.744.433 quilômetros, apenas 9,4% encontra-se pavimentada. O Brasil que já investiu cerca de 2,0% do PIB em infra-estrutura de transportes, gastou míseros 0,5% em 2008. O item gerenciamento de risco passou de 5% para 15% da receita bruta das empresas de transportes, envolvendo algo em torno de R\$ 1,5 bilhão / ano. E apesar de todo aparato criado para prevenir o roubo de cargas, as quadrilhas inovam a cada dia, impondo novos desafios às autoridades e às empresas de transporte. 76% da frota de caminhões no Brasil tem mais de 10 anos; especialistas americanos recomendam a utilização máxima de 8 anos. A idade média da nossa frota é de 18,8 anos e nas pesquisas realizadas foram constatados veículos com mais de 40 anos de uso. São mais de 800.000 caminhões com mais de 20 anos de uso, quase a metade da frota brasileira de caminhões, estimada em 1.850.000 veículos. A média americana não ultrapassa os 7 anos.

A questão tributária é outro ponto relevante. Diretamente, ela consome cerca de 30% do faturamento das empresas de transporte, fato extremamente injusto, se consideramos que instituições financeiras têm uma carga equivalente a 55% disso. Além dos 61 tributos existentes no Brasil, as empresas ainda gastam algo equivalente a 1% de seu faturamento para garantir o cumprimento das 93 obrigações fiscais acessórias, materializadas em livros, declarações, guias, formulários, etc. Com 57,1% do PIB brasileiro concentrado nos Estados da Região Sudeste e outros 17,8% nos Estados da Região Sul, torna-se praticamente impossível equilibrar o fluxo de carga nas viagens de ida e volta, comprimindo ainda mais a já pequena margem da empresa de transporte de cargas. A rentabilidade sobre a receita das grandes empresas de transporte de carga varia de 2% a 4%, conforme apresentado no ranking das maiores empresas do setor publicado pela Revista Transporte Moderno em Novembro/2004. É muito pouco para tanto esforço.

O cenário atual é preocupante e o futuro assustador. Há uma dependência muito grande das autoridades públicas para que os principais problemas sejam resolvidos, porém, na prática, há pouquíssimos sinais de que algo realmente concreto ocorra. Enquanto isso, as empresas de transporte terão que apertar ainda mais os seus cintos e torcer para que alguma alma iluminada possa valorizar devidamente um setor importante e estratégico da nossa economia!

No desenvolvimento de novas políticas públicas do governo federal para investimentos nacionais o fortalecimento da infra-estrutura econômica ocorrerá, principalmente, por meio da modernização dos setores de energia, telecomunicações, saneamento, recursos hídricos e transportes. Este último é a base para a interligação e mobilidade nacional que permite ligações por todos os modais entre as vastas e distantes regiões do Brasil.

Em virtude disso, o Ministério dos Transportes em parceria com Departamento de Engenharia e Construção (DEC), elaboraram um Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). A parceria

visa orientar as ações nacionais públicas e/ou privadas em infra-estrutura de transporte e logística, num horizonte de médio e longo prazo.

O Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) tem como meta criar uma base de dados e instrumentos de análise, sob a ótica logística, para oferecer apoio ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infra-estrutura e na organização dos transportes.

Assim, o setor de transportes poderá contribuir para o alcance das metas econômicas, sociais e ecológicas do Brasil, rumo ao desenvolvimento sustentado.

\* Especialista em Logística pela University Of Miami – EUA e Diretor de Logística do Instituto Sagres.