

## **PROBLEMAS DE LOGÍSTICA CONSOMEM QUASE UM QUARTO DA CADEIA PRODUTIVA**

O gargalo logístico brasileiro consome até 22,69% da receita bruta de setores da cadeia produtiva nacional. A associação de estradas em condições precárias com a falta de integração dos modais (rodovias, portos, aeroportos e hidrovias) de transporte obriga as empresas a disporem de verba bilionária para deslocar produtos e matéria-prima pelo país, segundo estudo inédito da Fundação Dom Cabral. Os setores de bens de capital, construção e mineração são os que mais sentem os estragos provocados pela péssima infraestrutura brasileira, com custos superiores à média registrada entre as companhias consultadas (13,14%).

O levantamento tem como finalidade avaliar as despesas com logística no país. Foram ouvidas 126 empresas (entre elas, a Petrobras, a Vale e a Fiat), que, juntas, faturam o equivalente a um quinto do Produto Interno Bruto (PIB). O transporte de longa distância corresponde a 38% da composição do custo com distribuição de produtos. E a principal razão são as péssimas condições das estradas. Esse fator é apontado por 54,5% dos entrevistados como fator-chave para os gastos adicionais.

A solução para esse quadro desanimador não está, no entender de mais de 70% dos entrevistados, no investimento em infraestrutura rodoviária, mas, sim, na melhor gestão das ferrovias com integração multimodal. “As empresas estão conscientes que, mesmo se melhorar as rodovias, a concentração de carga mantém o preço em alta por causa do monopólio do frete. É preciso ter maior concorrência entre os modais de transporte para reduzir o custo”, afirmou o coordenador do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral, Paulo de Tarso Resende.

Outros dois fatores são citados como primordiais para a elevação de custo: burocracia governamental e restrição de carga e descarga em grandes centros urbanos. Esses itens são apontados, respectivamente, por 51,2% e 49,6% das empresas. O primeiro está relacionado, principalmente, aos entraves em portos e aeroportos, o que encare o comércio exterior. Já o segundo significa encargo para diversas cadeias, como a de automóveis e a de construção civil.

## **FILA DE SEMANAS**

O presidente da Federação das Empresas de Transportes de Carga de Minas Gerais (Fetcemg), Vander Francisco Costa, disse que, no caso da lentidão do poder público, os transportadores são obrigados a ficar ao longo de semanas nas filas para ingresso e saída de produtos internacionais à espera da liberação de documentos. Além disso, a ineficiência de armazéns torna o sistema ocioso. “O caminhão deveria carregar, descarregar e voltar. Mas não é assim. Mesmo no porto de Paranaguá, é obrigado a ficar quase 15 dias. Com isso, faz-se do caminhão um armazém sobre rodas”, relatou. Como o custo do caminhão em uso é de R\$ 100 por hora útil, essa cifra é acrescida ao valor do frete.

Diretor da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), Marcelo Veneroso compara o processo de transporte de máquinas no Brasil e nos Estados Unidos. Lá, segundo ele, máquinas com 15 ou 20 metros são colocadas num pranchão e transportadas de forma simples. Aqui, é necessário separar por módulos e ter cuidados com peças e componentes que oscilam com as vibrações nos buracos das estradas.

Diante das más condições das rodovias brasileiras, a privatização é uma unanimidade, segundo a Fundação Dom Cabral. Considerando o aumento de custo proporcionado pela qualidade baixa das estradas, as empresas dizem preferir arcar com os custos do pedágio. Entre as 126 companhias pesquisadas, todas concordaram em pagar a tarifa para ter maior qualidade na infraestrutura rodoviária.

**Fonte:** Boletim Interface Engenharia Aduaneira ([boletim@interface.eng.br](mailto:boletim@interface.eng.br)) – 13/11/2012