



## Como a logística fez dos contêineres uma central de secos e molhados

O envio de mercadorias e produtos de um lugar para outro envolve custos consideráveis de transporte, principalmente em longas distâncias. Em tempos de frete tabelado, a solução é buscar uma forma de otimizar a carga transportada.

Nesse sentido, o uso pleno de contêineres para transporte tem ajudado a melhorar o desempenho das empresas de logística pela flexibilidade e grande capacidade de carga do dispositivo. Mas mantê-los 100% cheios, tanto no trajeto de ida quanto no de volta, é essencial para efetivar a melhor performance.

Marcelo Saraiva, diretor comercial de operações da Brado Logística, empresa que atua nos mercados interno e externo, conta que a companhia estudou a melhor maneira de fazer essa otimização fazendo um levantamento das rotas mais pertinentes e dos clientes interessados nelas.

Como a empresa trabalha com uma rede que envolve modais ferroviários, rodoviários e hidroviários, no caso de exportações ela consultou também os donos de navios (armadores) e conseguiu construir rotas de mão dupla para enviar produtos ao exterior. “Isso possibilitou, por exemplo, que uma carga de grãos que vai para a Rússia, volte com fertilizantes”, explica Saraiva.

Douglas Goetten, gerente executivo de cargas dry da Brado, conta que um trabalho semelhante foi feito para os fluxos domésticos, levando-se em conta as necessidades dos clientes. “Havia uma demanda por

soluções logísticas e ofertamos o contêiner na ferrovia como opção de negócios para eles. E tem dado certo”, afirma. A variedade de produtos transportados pela empresa passou de 20 em 2017 para 90 neste ano.

Isso inclui uma diversidade de cargas que vai de commodities padrão (soja, açúcar e milho) a alpiste e madeira serrada, de óleo vegetal a sucata de ferro, de celulose e material de construção a geradores elétricos. Até ração para camelo produzida no Mato Grosso é embarcada para a Arábia Saudita. Tudo cabe nos contêineres.

#### Ativo rodante

O segredo é gerenciar as cargas que “conversam” entre si, ou seja, que têm o mesmo ativo rodante e fluxo. Cada produto, porém, exige um acondicionamento específico, podendo ser transportada, dependendo do que for, nos três tipos de contêineres existentes: dry (para cargas secas), reefer (para produtos refrigerados) e isotank (para o transporte de cargas líquidas).

“A gente desce de Mato Grosso com matéria prima, frango congelado, por exemplo, e sobe com produtos industrializados, como cerveja”, exemplifica Goetten. Nesse caso, os contêineres refrigerados podem ser usados também para cargas que não necessitam do resfriamento.

Após o uso com determinada carga, os contêineres são lavados em unidades especiais da companhia, que fazem também o tratamento dos efluentes e funcionam como oficinas para reparo. Técnicos de um departamento de qualidade também precisam aprovar ou não o uso de determinada carga no contêiner. Nesse cenário, a ferrovia é a estrela da logística dose contêineres. Além de uma frota própria de locomotivas e vagões, a Brado opera em parceria com a Rumo Logística – dona da maior malha ferroviária do país e principal acionista da própria Brado, que atua em dois corredores ida-volta: um que sai de Rondonópolis (MT), passando por Araraquara (SP), São Paulo e que termina em Santos (SP); o outro é só dentro do Paraná, incluindo em Cascavel, Ponta Grossa, Cambé, Curitiba e Paranaguá. Nesse trecho paranaense, ela utiliza ainda um trecho de concessão da Ferroeste.

#### Demanda invertida

De acordo com Nilson Hanke Camargo, consultor da Federação da Agricultura do Paraná (Faep), há algum tempo o Brasil tinha uma grande disponibilidade de contêineres vazios, que vinham cheios do exterior e voltavam sem carga. Hoje a situação se inverteu, diz ele. Há poucos disponíveis no mercado, justamente pelo aumento da demanda por esse tipo de unidade de transporte de carga.

Apesar de o agronegócio utilizar mais os navios graneleiros para o embarque da produção, Camargo acredita que o contêiner representa o futuro das exportações brasileiras. “Mas é preciso baixar o preço do frete, que para o agronegócio ainda é alto”, observa.

Ele explica ainda que está crescendo no país o número de exportações de produtos refrigerados, por exemplo, via contêiner. A infraestrutura também acompanha essa tendência, com o surgimento de mais terminais portuários preparados para receber esse tipo de embarque.

Pequenas demandas

Manter os contêineres cheios é uma tarefa que exige esforço logístico, mas que compensa, conforme explica Saraiva. Com a queda nos custos de operação e mais espaço nos embarques para outras mercadorias, é possível atender demandas pequenas. “Descobrimos no Mato Grosso clientes que precisam de 2, 10, 20 contêineres. São pequenos produtores que conseguiram ter um ganho operacional com o uso da ferrovia”, diz Goetten.

O gerente operacional afirma ainda que, em geral, o contêiner é subutilizado no Brasil. O modelo simples consegue levar, em média, 28,8 toneladas de carga, o mesmo que uma carreta. E um trem operado pela Brado leva até 300 contêineres, ou seja, proporciona um enorme ganho de escala.

Ainda assim, o transporte por caminhão é indispensável nas pontas dos corredores operacionais, pois o trem não chega a todos os lugares. Uma exceção é o Porto de Paranaguá, que consegue embarcar cargas ferroviárias, barateando o custo do frete em até 20% na comparação com o Porto de Santos, por exemplo.

**Fonte:** Gazeta do Povo