

RODRIGO ROSA PROFESSOR DE ENGENHARIA DE PRODUÇÃO

# Especialista em logística alerta para a necessidade de investimento nas rodovias

Expansão do transporte ferroviário pela Vale não exclui a necessidade das rodovias federais e estaduais terem melhorias urgentes para que a economia capixaba não seja prejudicada; transportadoras rodoviárias não sobreviverão se não crescerem e forem disputar fretes com autônomos

Texto FLÁVIA FERNANDES Foto DIVULGAÇÃO

Especialista na área de logística, o professor do curso de Engenharia de Produção da Faesa, Rodrigo Rosa, avalia as perspectivas econômicas do Estado e os reflexos dos novos investimentos no setor de transporte rodoviário de cargas. Segundo ele, "é preciso melhorar urgentemente a questão das rodovias capixabas que já se tornaram um gargalo para a economia".

## Como está a questão da logística no Estado?

A logística hoje no Estado, apesar de ser dita como muito boa, ainda é muito carente em diversos setores, principalmente na parte rodoviária, na qual nós temos rodovias dimensionadas para caminhões de 30 anos atrás. Hoje os caminhões são maiores e necessitam de curvas com maior raio, necessitam desenvolver velocidades melhores, mas nas atuais condi-

ções isso não é possível. As rodovias são extremamente inseguras e necessitam urgentemente de uma melhoria em todo o seu perfil. Não só na questão de traçado, mas na questão de duplicação de vários trechos críticos, principalmente devido ao grande volume de cargas transportado, como é o caso do granito, que são caminhões grandes e pesados e, de maneira geral, reduziram a velocidade de tráfego nessas rodovias.

## Qual a diferença de tamanho dos caminhões de antigamente e dos atuais?

São caminhões que transportam 27,5 toneladas, têm aproximadamente 15 metros e desenvolvem pouca velocidade em função da carga que transportam. Há uma possibilidade de se deslocar essa carga para as ferrovias, mas em alguns pontos localizados, não de uma maneira ge-

ral. Os contêineres, caso sejam deslocados por rodovias, também são cargas pesadas e que invocam numa velocidade de transporte lenta, necessitando urgentemente de uma duplicação das rodovias que cortam o Estado de forma geral. Isso também é importante para atrair cargas do Sul da Bahia e do Norte do Rio de Janeiro para os portos e fábricas capixabas, inclusive a questão de levar até Belo Horizonte cargas por rodovia. A estrada é muito ruim e muito precária, no entanto, há um forte indício de se deslocar por ferrovia, mas a questão é ainda incipiente. Logo, a carga geral e a carga que não é propriedade da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que é o minério, ainda é incipiente. Então, há necessidade de se deslocar mais cargas para a ferrovia e melhorar urgentemente a questão de rodovias.

## Diante das dificuldades do transporte rodoviário, qual é a perspectiva para os empresários da área?

Haverá sempre uma forte tendência da Vale, em função dela ter adquirido a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) de puxar muita carga e hoje há um investimento muito grande da Vale de ser uma operadora logística. A Vale hoje opera como uma grande transportadora e está caminhando para ser uma grande operadora logística. Há uma diferença: o transportador só coloca a carga em cima de seu veículo e transporta. O que a Vale está projetando é ser uma operadora que pega a carga na fábrica, ou no armazém, e leva até um outro armazém com todos os custos, resolvendo todos os problemas de documentação. Esse é um forte caminho, mas não irá inviabilizar o transporte rodoviário, pois haverá ainda muita demanda para a rodovia. Ou seja, a projeção da Vale não exclui a necessidade de investimentos pesados para a infra-estrutura rodoviária do Estado, mesmo que a Vale tenha um transporte eficiente, que consiga puxar a carga de terceiros. A ferrovia está sendo beneficiada pelos fortes investimentos da Vale, individualmente, sem necessidade direta do governo, mas a rodovia é uma questão onde ou o governo tem que investir ou privatiza - o que, na verdade, é uma concessão - para poder atrair mais cargas.



**“É preciso deslocar mais cargas para as ferrovias e duplicar uma boa parte das rodovias, que foram feitas para caminhões dimensionados há 30 anos, então elas não comportam o transporte de contêineres e também das cargas de blocos de mármore e granito”**

**Como ficam então os empresários de transporte rodoviário de cargas, em termos de logística?**

Hoje as grandes empresas de transporte rodoviário praticamente se vêem inviabilizadas de trabalhar só com frete. Isso porque disputar frete com autônomo ou com caminhão de segunda linha é muito difícil. As grandes empresas de transporte ou irão se mover para serem operadores logísticos, com a lei de Operador de Transporte

**ALERTA.** Rodrigo Rosa considera natural que quem venha a ser um transportador vire da noite para o dia um operador logístico

Multimodal (OTM), e começarão a operar numa solução logística para o cliente – não mais numa solução de transporte somente – ou praticamente serão extintas do mercado. Disputar frete hoje é praticamente impossível. Logo, o ganho dessas empresas será no serviço agregado a esse frete prestado. Isso demanda armazenagem, sistemas de informática robustos, eficientes e online, e demanda uma organização muito grande para tratar de toda a documentação, além de questões administrativas como ISO 9000, Qualidade Total, eventualmente ISO 14000 para quem transporta carga perigosa, demanda sistemas integrados que já passam da logística para a Supply Chain Management com os clientes, etc. Dessa forma, não será tão importante ter um cliente, mas sim, um parceiro, na qual a operadora logística passa a ser uma extensão da empresa que está contratando o serviço. Quer dizer, a empresa abre mão da sua área de logística e entrega essa área para um operador logístico. Então, essa disputa de frete não haverá mais, pois as empresas irão contratar um operador logístico e ele irá encontrar a melhor maneira de oferecer o frete. Esse é o grande diferencial do mercado atual: as grandes empresas não serão mais transportadoras, serão operadores logísticos. As que tentarem ser só transportadoras, fatalmente irão sucumbir no mercado, num futuro breve.

**As transportadoras rodoviárias estão preparadas para oferecer a logística aos seus clientes?**

Hoje ainda são poucas as em-

presas que oferecem a logística completa, mas começam a aparecer serviços. Por exemplo: transportadoras de fertilizantes começam a fazer o lonamento do caminhão para o cliente, começam a emitir as notas fiscais para o cliente. No caso eventualmente de vagões ferroviários, elas já fazem até o lacre desses vagões, conferência de peso, pesagem em balança. Começam a resolver problemas fiscais e aduaneiros, com a liberação de carga no porto e isso tudo agregando valor e caminhando para a logística completa. Então é natural que quem venha a ser um transportador vire da noite para o dia um operador logístico. A transportadora começa a oferecer serviços e à medida que vai melhorando sua atuação, em pouco tempo, começa a ser um operador logístico. Tendo a confiança do cliente no bom serviço prestado, a transportadora passa a ser uma operadora de transporte multimodal, na qual assume toda a operação, desde a hora que a carga sai da fábrica até a hora em que chega ao cliente, incluindo a liberação aduaneira.

## **Ferrovias são tema de livro**

Em dezembro, Rosa irá lançar o livro "Ferrovias: Conceitos Essenciais" pelo Instituto Histórico e Geográfico do Espírito Santo. Doutor em Engenharia Elétrica pela Ufes, na parte de Sistemas para Otimização Portuária, ele é professor de Engenharia da Produção na Faesa e especialista em Logística.

