

DIVERSIFICAÇÃO DA MALHA VIÁRIA OTIMIZA ROTAS DE TRANSPORTE

Em um país de grandes dimensões como o Brasil, vantagens da combinação de modais ainda são pouco aproveitadas devido à precariedade existente na infraestrutura nacional

Por João Mathias

As rodovias são de longe o modal que apresenta a maior participação na matriz de transporte de cargas no Brasil, representando um desequilíbrio na malha viária de um país com mais de 8 milhões de metros quadrados de extensão territorial. A falta da disponibilidade de outras vias, como estradas de ferro, cabotagem e hidrovias, resulta muitas vezes na perda de competitividade das empresas, que poderiam ganhar tempo e reduzir custos na movimentação de mercadorias pelo território nacional.

Prova disso é o uso combinado de modais que algumas operadoras de logística praticam para otimizar o transporte de cargas dos clientes. Aliança Navegação e Logística, Panalpina Brasil e Transportes Bertolini são alguns exemplos de empresas que

oferecem serviços intermodais, possibilitando o uso de rotas mais adequadas do local de saída do carregamento até o ponto de chegada final.

Como torna o processo de transporte mais eficiente, a prática da intermodalidade resulta em sensíveis economias para as companhias, fazendo a diferença em tempos de mercado instável. Por esse motivo, a cabotagem tem beneficiado a Aliança em manter os contratos em um período que a logística sempre é alvo de cortes, segundo o gerente geral de cabotagem e Mercosul, Marcus Voloch.

A cada ano no último triênio, a Aliança, integrante do grupo Hamburg Süd pertencente à Maersk Line, registrou um desempenho melhor que outro. “Em 2016, crescemos 7% sobre 2015 e, em 2017, o crescimento foi de 20% em relação ao ano anterior”, diz Voloch. Com a movimentação de 673 mil contêineres, a companhia obteve faturamento de R\$ 3,3 bilhões em 2017.

Devido aos bons negócios oriundos do transporte intermodal, a Panalpina Brasil decidiu injetar mais recursos na atividade da companhia neste ano. “Em 2018, estamos investindo na integração rodo-aérea de nossas operações, ampliando a equipe interna e intensificando o desenvolvimento da malha de distribuição, principalmente a partir de aeroportos”, conta o diretor de logística, Marcelo Tonet.

Na Transportes Bertolini, que utiliza os modais rodoviário e fluvial, atendendo mais de 3 mil clientes dos mais diferentes

setores, as ações para melhorar os serviços de transportes diversificados oferecidos aos clientes não são diferentes. “A maior parte dos investimentos, em 2018, estão direcionados para o transporte fluvial, agregando 25 balsas e 13 empurradores à frota da navegação a granel”, afirma o presidente e sócio-fundador, Irani Bertolini.

Com muitos anos de experiência no setor, Bertolini afirma que as particularidades do perfil geográfico do país necessitam da intermodalidade no transporte, permitindo diferentes soluções para os entraves provocados pelos gargalos logísticos. “A solução simples é viabilizar o transporte do produto pelo modal mais adequado, principalmente por meio da integração dos diversos modais”.

Contudo, a precariedade da infraestrutura brasileira é uma barreira para a difusão do uso de diferentes malhas viárias no transporte de carga. Além disso, há dificuldades geradas pelas burocracias fiscais existentes entre os Estados, de acordo com Bertolini. “Cada Unidade Federativa legisla e, muitas vezes, atua como se fosse independente do resto do país, formando entraves na circulação das mercadorias”.

Diretor de logística da Panalpina Brasil, Marcelo Tonet concorda com a existência de barreiras burocráticas, fiscais e securitárias. “Por incentivos fiscais, muitas vezes onera-se a cadeia logística”, diz Tonet. A Panalpina transporta cargas por meio de sistema integrado via rodoviária, aérea, marítima e fluvial. Entre

os clientes da companhia, destacam-se os do setor automotivo, *high-tech*, telecomunicações e de bens de consumo.

Na distribuição de mercadorias, incluindo em centros urbanos, a Panalpina tem o auxílio do sistema de gerenciamento de transporte (TMS) integrado a um roteirizador, que recebeu investimentos de R\$ 500 mil. “Com todas as informações de cada uma das operações registradas no TMS, formamos uma base de dados que retroalimenta o sistema, permitindo a análise crítica da performance operacional e criando novos padrões. Além disso, aplicativos instalados em *smartphones* de motoristas auxiliam no replanejamento das operações em tempo real”, explica Tonet.

Destacada empresa nos serviços de logística de veículos zero quilômetro no Brasil, a Tegma ressalva outra necessidade para o transporte intermodal. Embora acredite na importância da diversificação de modais para melhorar a produtividade logística do país, o diretor-presidente, Gennaro Oddone, diz que “para alguns setores, como da logística de veículos, ainda falta escala para justificar a viabilidade de projetos que envolvem muitos investimentos, como o ferroviário e a cabotagem”.

Também uma das maiores operadoras logísticas de veículos na América Latina, a Tegma transporta mais de 700 mil unidades zero quilômetro por ano. Com uma frota de cerca de 2 mil veículos entre próprios e terceirizados, opera apenas com o modal rodoviário devido à falta de alternativas viáveis, como ferrovias, segundo informa a empresa.

Cabotagem

O uso de modal marítimo pela costa brasileira é a opção feita pela Aliança para interligar as grandes distâncias em um país com dimensões continentais como o Brasil. Nas pontas até o embarque e a partir do desembarque das cargas, a empresa adota os modais terrestres ferroviário e rodoviário. “Utiliza cada um dos modais onde eles são mais eficientes”, diz Voloch.

Para o gerente geral de cabotagem e Mercosul da Aliança, não há sistema de transporte mais eficiente que a cabotagem no que se refere à movimentação de



“Aliança investiu em mais dois navios para cabotagem e planeja aumento da frota de caminhões dedicada ao modal de navegação costeira”

Marcus Voloch – gerente geral de cabotagem da Aliança

“A empresa está investindo na integração rodo-aérea, além do desenvolvimento dos roteiros de distribuição, em especial a partir de aeroportos”

Marcelo Tonet – diretor de logística da Panalpina



mercadorias em médias e longas distâncias. Segundo o executivo, o mercado tem percebido as vantagens do modal. “Feitas as contas, os clientes tendem a migrar parcelas cada vez maiores de seus embarques para a cabotagem”.

Com essa perspectiva, a Aliança trouxe, em dezembro de 2017, mais dois novos navios para cabotagem em substituição a embarcações de menor porte. Atualmente, são 11 navios em atividade. De acordo com Voloch, o investimento incrementou em cerca de 20% a capacidade de transporte da companhia, que também está planejando o aumento da frota de caminhões dedicada à cabotagem e o desenvolvimento de novos terminais no interior do país, especialmente onde há ramal ferroviário.

“No decorrer de 2018, apresentaremos ao mercado a nova versão do *Portal Cabotagem*, plataforma de e-commerce da Aliança



“A intermodalidade tem papel importante no Brasil, tanto pelas características geográficas do país quanto pelas soluções que o sistema apresenta aos gargalos logísticos”

Irani Bertolini – presidente e sócio-fundador da Transportes Bertolini

que traz diversas funcionalidades para clientes e provedores, simplificando o processo de embarque, cotações e faturamento”, revela Voloch. Em fase de teste com alguns clientes, o novo portal deve iniciar para todo o mercado nacional em abril, segundo previsão da Aliança.

A existência de potencial de crescimento para a cabotagem no Brasil também é considerada pelo diretor comercial da Log-In, Márcio Arany. Um dos motivos atribuídos pelo executivo é a baixa representatividade do modal na matriz de transporte brasileira, na qual não chega nem a 10% de participação. “E se considerarmos que para cada contêiner na cabotagem existe, hoje, cerca de 6,5 contêineres transportados pelo modal rodoviário, que tem perfeita aderência à navegação, fica evidente a margem de crescimento”.

Com operações voltadas para a criação de soluções logísticas integradas para movimentação de cargas na cabotagem, a Log-In possui seis navios porta-contêineres em sua frota. Do total, quatro embarcações pertencem às empresas Log-In Jacarandá, Log-In Jatobá, Log-In Pantanal e Log-In Resiliente. Outros dois navios são afretados.

A Log-In complementa o transporte marítimo com o serviço porta a porta na parte terrestre. Via rodovias, são coletadas ou entregues no local do cliente cargas como alimentos e bebidas, eletroeletrônicos e produtos químicos, que na navegação pela costa litorânea são acondicionadas em contêineres. “Outra solução que oferecemos é a administração dos estoques em trânsito, que permite maximizar o fluxo logístico e a distribuição, enquanto os estoques trafegam no mar”, informa Arany.

De acordo com o executivo, a Log-In realiza algumas parcerias para melhor atender as demandas. “No Rio Grande do Sul, a companhia trabalha com o Tecon RIG em uma operação na qual a carga segue por via fluvial em balsa por cerca de 350 quilômetros, da cidade de Triunfo até o porto de Rio Grande”.

O diretor conta que a Log-In está desenvolvendo, em São Paulo, uma parceria com a Contrail no modal ferroviário, para transportar contêineres de Santos à Jundiaí, e de lá efetuar a distribuição para a região. “Também no modal ferroviário, desenvolvemos um trabalho com a TMN, no Ceará, para atendermos o estado do Maranhão via ferrovia de longa distância. Este modelo poderá vir a atender o estado do Piauí também”, afirma.

“A empresa está investindo na integração rodo-aérea, além do desenvolvimento dos roteiros de distribuição, em especial a partir de aeroportos”

Márcio Arany – diretor comercial da Log-In



Integrada a outras vias, navegação costeira atinge maior produtividade

O transporte de cargas por meio de navegação litorânea é a principal receita da Aliança Navegação e Logística. No entanto, a companhia sabe que para o cliente a cabotagem isolada não atende as suas necessidades. Daí a razão da Aliança proporcionar uma solução porta a porta, em que o percurso marítimo litorâneo tem um papel de elo integrador entre as demais malhas viárias.

Para movimentar cerca de 4,5 mil contêineres com sementes e produtos químicos por ano da Monsanto, empresa multinacional de agricultura e biotecnologia, a Aliança realiza desde 2016 a gestão operacional do modelo logístico porta a porta, cujo desenvolvimento ainda envolveu a MRS Logística, o Cragea e a Salvador Logística.

Entre as principais vantagens da iniciativa já conferidas pela Monsanto incluem redução de custos, simplificação de processos, maior visibilidade sobre estoques, diminuição de emissão de gás carbônico e maior frequência nos embarques. Com saída semanal de Salvador (BA) para Santos (SP), o navio da Aliança leva três dias de navegação.

No projeto, a Salvador Logística é responsável pelo transporte rodoviário dos contêineres entre a Monsanto em Camaçari e o porto de Salvador, no Estado da Bahia, e da unidade da multinacional em São José dos Campos (SP) até a fábrica dos clientes. Quando é necessário, a Salvador Logística também atende o transporte a partir do porto de Santos (SP).

A MRS Logística, por sua vez, responde pelo percurso ferroviário entre o porto santista e o terminal de ferrovias em São José dos Campos, permitindo o carregamento de um maior número de contêineres ao mesmo tempo. Na cidade paulista também está localizado o terminal de contêineres Cragea, que atende os agendamentos de entregas na Monsanto, inclusive possíveis contingências. Uma parte dos produtos é armazenada no Cragea, enquanto outra na Salvador Logística, em Guararema (SP). ■



INOVAÇÃO A SERVIÇO DO TRANSPORTE

22 e 23
Maio | 2018

Terceira edição do Frotas Conectadas consolida o evento como um dos maiores do segmento em toda a América Latina



Nos dias 22 e 23 de maio acontece em São Paulo o 3º Frotas Conectadas, principal evento do setor de transporte e logística do país. A proposta deste ano é criar um fórum ideal para que a indústria automotiva se encontre com a indústria de tecnologia e com empresas transportadoras para debater e entender a nova realidade do transporte de carga e de passageiros no Brasil.



O objetivo é tratar não só das tendências que definirão as futuras operações, mas já esmiuçar este novo momento pelo qual passa o setor de transporte, no Brasil e no mundo, com a internet das coisas (IoT) conectando tudo e todos e abrindo oportunidades para ganhos de eficiência e competitividade.

O 3º Frotas Conectadas reunirá profissionais da indústria automobilística, veículos autônomos, elétricos, conectados, compartilhados, blockchain, bitcoin, inovação e startups na área de tecnologia e operadores do transporte e logística. O evento é organizado pela OTM Editora – que tem em seu portfólio as revistas Transporte Moderno e Technibus e pelo TruckPad, aplicativo que conecta o caminhoneiro à carga – com curadoria técnica da Lunica Consultoria, da Netz Engenharia.

Local: **Parque Tecnológico de São Paulo (USP)**

Espaço Investe SP | Av. Escola Politécnica, 82 - Jaguaré, São Paulo

Para mais informações: OTM Editora | 11 5096-8104 | www.otmeditora.com

Iniciativa e Realização



TRUCKPAD



Organização



Curadoria Técnica



Apoio editorial



Resistência e conectividade de frotas