



Logística! Que logística?

O Brasil integra, com Estados Unidos, Rússia e China, um pequeno grupo de países que têm, simultaneamente, grandes territórios (mais de 4 milhões de quilômetros quadrados), grandes economias (PIB superior a 2 trilhões de dólares) e grandes populações (acima de 100 milhões de habitantes). A logística, entendida como “estoque em movimento”, e de uma maneira geral, vem tendo sua importância, para a economia e a qualidade de vida das pessoas, crescentemente percebida. Porém, para esse quarteto de países, ela é nevrálgica: trata-se de um fator crítico de sucesso!

Só que, infeliz e preocupantemente, dentre eles, o Brasil é o penúltimo no ranking do Banco Mundial: é o 41º colocado entre os 155 países avaliados em termos de “performance logística”, e na faixa dos 50º em termos de “custos logísticos”. Muito distante, portanto, da nossa posição no ranking de área, população, economia, participação no mercado internacional etc.

Esse quadro tem limitado, por exemplo, o desenvolvimento do agronegócio brasileiro, setor que vem desempenhando importante papel para nossa economia (PIB, emprego, balanço de pagamentos etc.). É sabido que “até a porteira” de cada produtor, conforme expressão corrente, o nosso agronegócio está entre os mais eficientes do mundo. “Da porteira até o porto”, todavia, sua competitividade é reduzida pelos elevados custos de transporte e armazenagem, pela perda de produtos e roubo de cargas, por normas tributárias singulares. Enfim: por gargalos logísticos.

É aceitável, por exemplo, que o transporte da soja mato-grossense, aos portos de Santos e Paranaguá, seja mais caro que de lá até a China? Que os custos logísticos embutidos no preço da soja brasileira sejam 50% a 75% superiores aos dos Estados Unidos (nosso principal competidor)? A consequência é menos dinheiro no bolso do produtor rural, menos investimentos e menos riqueza no interior do Brasil. E, sobretudo, menos empregos para a população.

E o pior é que tal quadro não se restringe à soja. Em maior ou menor grau ele é generalizável para os diversos produtos do agronegócio, para a produção industrial e para o abastecimento urbano. E, também, para as diversas regiões do país.

Por outro lado, além dos impactos sobre nossa competitividade produtiva, que compromete a forma e o nível de inserção do Brasil no mercado internacional, os gargalos logísticos também influenciam, negativamente, opções de localização de empreendimentos e ocupação do território, apropriação e distribuição de renda, nível de crescimento econômico – além de agravar os impactos ambientais.

Entre as diversas causas para tanto, duas se destacam: (i) a “matriz de transportes” brasileira, com baixa partici-

pação dos modos dutoviário, hidroviário, ferroviário e a cabotagem (somados, cerca de um terço) – contrastando com os demais países de grandes extensões territoriais; e (ii) as más condições da nossa infraestrutura de transportes e armazenagem, com destaque para a malha viária (da qual menos de um terço é considerada “ótimo + bom”) – o que compromete os esforços que vêm sendo feitos pelas empresas rodoviárias de carga, e a eficiência desse setor.

Disso resulta que, comparativamente com os Estados Unidos (benchmark logístico internacional), segundo o instituto ILOS, o índice de acidentes no transporte de cargas no Brasil é 3,3 vezes superior, a produtividade da mão de obra cerca de cinco vezes menor, a eficiência energética 30% inferior e o índice de emissão de poluentes atmosféricos quase três vezes maior. Por este motivo, a participação dos transportes nas emissões de gases de efeito estufa é, no Brasil, cerca do dobro da média mundial (42% x 23%).

Um reequilíbrio da “matriz de transportes” é, assim, uma necessidade, tanto logística como ambiental. Dito de outra forma: uma logística eficiente ajuda a bem organizar o desenvolvimento regional. E é, sim, possível, conjuntamente, crescer mais, reduzir custos e obter ganhos ambientais.

Mas essa diretriz precisa ir além de declarações de intenções, dos discursos, das promessas e de planos meramente mercadológicos. Ela precisa chegar, efetivamente, às definições estratégicas, aos processos de planejamento setorial e regional, e à elaboração de projetos concretos. Precisa envolver, principalmente, um verdadeiro choque de gestão visando elevar os baixos índices de execução orçamentária e de cumprimento de metas e cronogramas dos projetos.

Ademais, investimentos, infraestruturas, são sempre necessários. Mas não são suficientes, nem para o balanceamento da matriz, nem para uma maior eficiência da nossa logística. Aspectos de articulação intermodal (física, operacional e institucional), de infraestrutura (TI), de serviços associados, de distribuição espacial (principalmente nas regiões urbanas), de RH, de segurança (patrimonial e humana) e tributários (que tanto influenciam as opções e o desempenho logístico de uma empresa, de uma cadeia produtiva, de uma região) precisam também passar a integrar, articuladamente, os planos e as ações governamentais. Algo que, ao que parece, começa também a ser percebido e a compor cenários do futuro próximo. 

é engenheiro e economista, pós-graduado em engenharia, administração de empresas, direito da concorrência, mediação e arbitragem. Consultor do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt)
E-mail: fbussinger@idelt.org.br