

EMPRESAS ENCARAM ALTA DOS CUSTOS

As empresas estão pagando pelo atraso logístico do país. A conta é elevada e não para de subir. Os custos logísticos médios na indústria já representam 8,5% do faturamento do setor, aponta estudo da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). Em alguns casos, o custo pode chegar a 12% do faturamento, dependendo do ramo de atividade, afirma Anselmo Riso, gerente de relações governamentais da Bosch e diretor de comércio exterior do Ciesp de Campinas. Riso foi um dos palestrantes do 7º Encontro de Logística e Transportes realizado pela Fiesp na semana passada.

Estudo do Banco Mundial revela que no Brasil as empresas são obrigadas a trabalhar com estoques três vezes maiores que a necessidade média a fim de compensar as ineficiências do sistema, revela Pedro Moreira, diretor adjunto da divisão de logística e transportes da Fiesp.

Na avaliação de Riso, as empresas brasileiras são altamente eficientes em logística "do portão para dentro". Já fizeram de tudo para tornar-se competitivas nesse sentido. O que emperra a queda dos custos "do portão da fábrica para fora" é a burocracia, a falta de infraestrutura e a desregulamentação de algumas atividades. Segundo ele, um dos problemas brasileiros é que os portos não funcionam 24 horas por dia, encarecendo e retardando as operações.

O custo logístico representa 11,6% do Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro, enquanto nos Estados Unidos, país com dimensões semelhantes, a participação é de apenas 6,9% do PIB, aponta Sérgio Biglioli, diretor de operações logísticas do Grupo Pão de Açúcar. Burocracia e infraestrutura deficiente fazem com que o transporte responda sozinho por 6,9% do PIB no Brasil. Nos EUA a taxa é de 5,4%. O mesmo se dá em relação aos estoques: 3,5% contra 2,1% do PIB.

De acordo com o estudo da Fiesp, a mão de obra participa com 10% a 15% do custo logístico. Esse item é agravado pela falta de qualificação dos profissionais. Já o frete responde por 35%, mas essa participação tende a aumentar, principalmente com o aumento das restrições na circulação urbana. Depois de ter sido adotado em São Paulo, o modelo agora chega às cidades do interior. No segundo semestre começa a funcionar em Campinas (SP) a restrição à circulação de caminhões de grande porte semelhante à implementada na capital paulista.

Restrições dessa natureza são uma das maiores dores de cabeça do comércio. O Pão de Açúcar, por exemplo, enfrenta questões como abastecer uma loja da rede em apenas duas horas na cidade de São Paulo, devido à combinação de limites de horários de tráfego, tamanho de veículo e questões como lei do silêncio e horário de atendimento. "A logística hoje, no Brasil, é ineficiente e custa caro", afirma Biglioli. O executivo defende que o setor tem de "deixar de ser reativo para se tornar interativo". Biglioli acredita que a solução dos problemas logísticos brasileiros passe pela discussão e decisões conjuntas entre governo, sociedade, empresas e entidades de classe.

O Pão de Açúcar já busca alternativas para reduzir custos. Uma delas é utilizar a navegação de cabotagem, cerca de 20% mais barata, para enviar produtos para o

Nordeste - região de maior crescimento nas vendas. O problema é que a operação pode durar 15 dias. Além de longo, esse prazo não permite o uso mais intenso do modal. Cerca de metade da carga do Pão de Açúcar é de alimentos, a maior parte perecível.

Por falta de fornecedores locais, 40% dos produtos vendidos no Nordeste saem de São Paulo, segundo a empresa. Para minimizar o problema, ainda este ano os importados destinados à região começaram a ser desembarcados diretamente nos portos de Pernambuco e Ceará.

A infraestrutura é uma das grandes causas da ineficiência, afirma Nelson Fernandes Jr., presidente no Brasil do grupo logístico francês Geodis. Segundo ele, o desafio é construir infraestrutura, acabar com a má qualidade de asfalto nas rodovias e melhorar a qualificação da mão de obra, incluindo os caminhoneiros.

De acordo com Fernandes Jr., dados da Polícia Rodoviária Federal indicam que de cada três mortes nas estradas brasileiras, duas envolvem a participação de caminhões.

Os acidentes, em sua maioria, são causados por fadiga do motorista decorrente de longas jornadas, excesso de peso e má conservação de veículos e vias.

O executivo a Geodis citou a preocupante situação dos portos brasileiros, classificados no 130º lugar de um ranking de eficiência com 142 países. "Só o Porto de Santos enfrenta congestionamentos de 5 mil carretas", diz. "Em Paranaguá, uma operação de embarque pode demorar 25 dias e em Aratu, na Bahia, navios graneleiros ficam até sete dias na fila. Isso sem falar no acesso aos portos, quase sempre muito difíceis", comenta.

De acordo com Fernandes Jr., os aeroportos também estão com a capacidade esgotada e enfrentam problemas como a falta de vagas de pátio para estacionamento de aeronaves, acessibilidade ruim, ausência de terminais de carga e inexistência de uma rede de aeroportos de médio porte que alivie o movimento nos grandes terminais.