

O Brasil sobre rodas

Com uma frota de quase 2 milhões de veículos, o transporte rodoviário de cargas é fundamental para a economia brasileira — e será ainda mais exigido com a retomada do crescimento.



O noticiário das últimas semanas mostrou que os negócios retomaram o ritmo registrado até setembro do ano passado, quando a quebra do banco americano Lehman Brothers mergulhou o mundo em uma de suas piores crises financeiras. As novas previsões são de crescimento de 1% do Produto Interno Bruto este ano e de pelo menos 4% em 2010. Essa reação confirma que o Brasil está mais apto para enfrentar sacolejos e garantir a criação de empregos e a geração de mais riqueza.

Ao mesmo tempo, traz novos desafios, e um dos maiores diz respeito às condições para transportar com eficiência volumes crescentes de matérias-primas, equipamentos, peças, produtos agrícolas, fertilizantes, combustíveis e artigos manufaturados. Enfim, tudo o que é usado para produzir, abastecer o comércio e chegar às casas dos consumidores. Independentemente das soluções adotadas, uma coisa é certa: todos esses produtos vão chegar ao seu destino na carroceria de um caminhão.



Constellation

6X2
TRACTOR

25-370

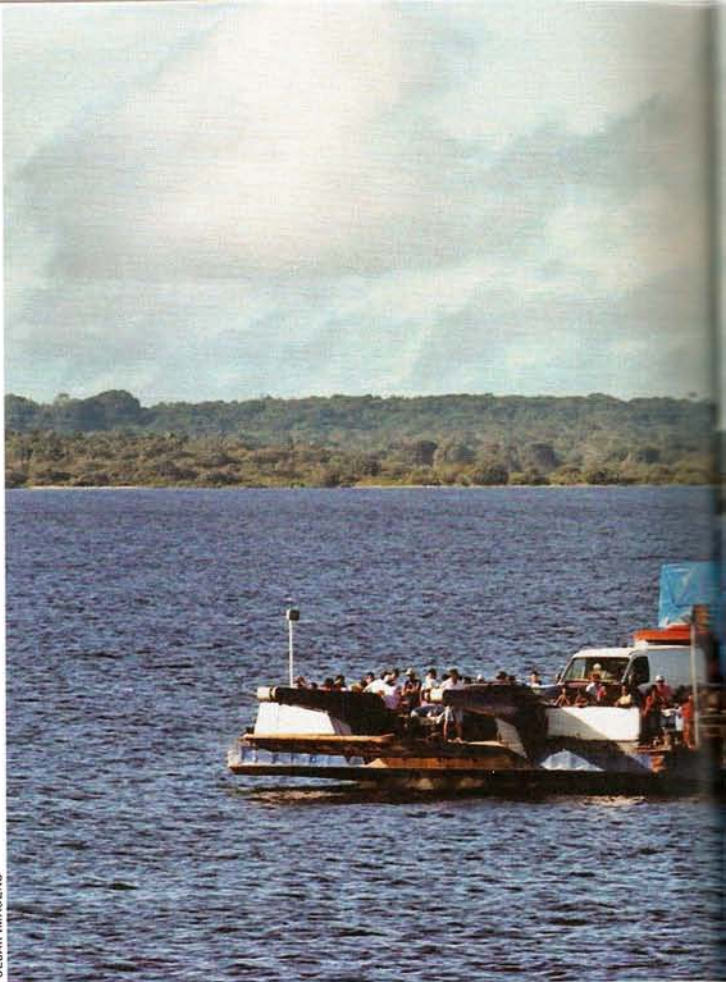
25-370

NDON

LKO-9956

O transporte rodoviário é responsável por seis de cada dez quilos de carga distribuídos no Brasil. Trata-se de um complexo sistema, que envolve mais de 60 mil empresas, 700 mil transportadores autônomos, gera 2,5 milhões de empregos e tem características que diferem de boa parte do mundo. Entre os outros países de grande extensão territorial, apenas Austrália, México e China utilizam caminhões e rodovias para movimentar metade ou mais da carga. Nos Estados Unidos, a participação do setor é de 36% e no Canadá está em 43%. "Praticamente tudo o que é carregado por navio ou trem, ao final também faz um percurso de caminhão", diz Francisco Pelucio, presidente do Setcesp, o Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região. Para chegar a Manaus e à maioria das cidades da Amazônia, por exemplo, os caminhões fazem parte de seu trajeto sobre balsas. Do computador instalado no escritório ao carro que está na garagem e a caixa de suco na geladeira de casa, é difícil imaginar um produto que não tenha sido transportado por meio de caminhão.

NO BRASIL, A CARGA transportada supera a cada ano os 500 bilhões de toneladas por quilômetro útil, ou tku – a medida utilizada em logística. Esse volume viaja sobre os eixos de uma frota que está próxima de 2 milhões de caminhões, segundo o levantamento mais recente da ANTT, a Associação Nacional de Transporte Terrestre. "Somos os bandeirantes do século 21", afirma Flávio Benatti, presidente da NTC, a Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística. "Nós nos embrenhamos para transportar mercadorias num país continental, em que a infraestrutura é totalmente desfavorável." Apesar da importância do modal rodoviário na movimentação de carga, o país conta apenas com 1,6 milhão de quilômetros de estradas, dos quais menos de 200 mil são pavimentados. É uma malha de densidade reduzida para um território de 8,5 milhões de quilômetros quadrados, um enorme gargalo para uma economia que precisa ter competitividade para conquistar mais espaço no exterior. Pior ainda: três de cada quatro quilômetros das rodovias prin-



cipais estão em estado de conservação ruim ou péssimo, de acordo com pesquisa realizada pela NTC. Essa situação decorre dos anos de baixo investimento na infraestrutura rodoviária do país e tem um preço alto. Com estradas em boas condições, o custo operacional das cargas poderia cair mais de 20%, avalia Neuto Gonçalves, coordenador técnico da NTC. O setor tem outra grave questão para resolver. "Precisamos encontrar um caminho rápido para renovar a frota", diz Pelucio, do Setcesp.

OS CAMINHÕES EM CIRCULAÇÃO no Brasil têm, em média, 16,4 anos, segundo a ANTT, muito acima dos 10 anos, faixa considerada ideal. O número é ainda mais negativo – 21,5 anos –, quando se considera somente o universo

6 DE CADA 10 QUILOS DE CARGA DISTRIBUÍDOS NO BRASIL SÃO ENTREGUES POR CAMINHÃO



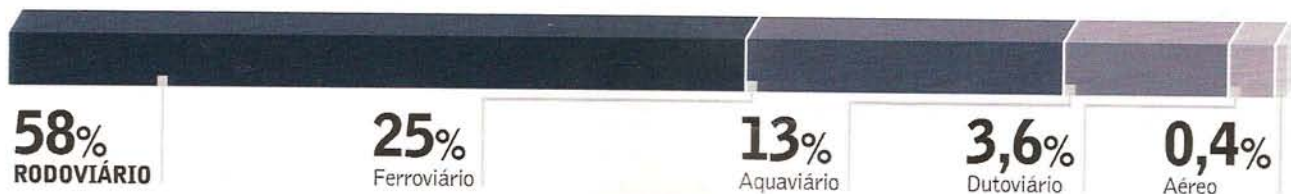
No Amazonas, sobre
balsa: caminhões
chegam a todos os
pontos do país

O PESO DO SETOR

A importância do transporte rodoviário de cargas na economia brasileira



Participação no total da carga transportada no país⁽¹⁾



(1) % NO TOTAL DE TONELADAS POR QUILOMETRO ÚTIL (TKU)
FONTES: ANTT, MT/PNLT, CEL/Coppead e IBGE





Grupo Martins:
 mais de 1 100 veículos
 percorrem 50 milhões
 de quilômetros por ano

dos autônomos. Além de maior fluidez nos financiamentos, os especialistas sugerem a montagem de um sistema capaz de promover a substituição dos caminhões obsoletos, ideia que está sendo discutida por entidades como a NTC e a ANTT com o Ministério do Desenvolvimento. A meta seria baixar a idade da frota para algo entre 12 e 14 anos, nível próximo da média observada hoje nas empresas transportadoras.

Apesar desse cenário, o transporte rodoviário de cargas tem avanços importantes para mostrar. O país é o sexto maior produtor mundial de caminhões: em 2008, as montadoras produziram 122 mil unidades. Das suas linhas de produção saem modelos que atendem às necessidades dos mais diferentes setores – do agronegócio à mineração,

2 milhões
 de caminhões

60 mil
 empresas

700 mil
 transportadores
 autônomos

2,5 milhões
 de empregos

da petroquímica à indústria de alimentos. Os novos modelos chegam com inovações tecnológicas, que garantem segurança e recursos para seguir os requisitos mais rigorosos da legislação ambiental. Eles atendem clientes cada vez mais profissionalizados, que investem em sofisticados sistemas de logística. Um exemplo são os serviços oferecidos pelo grupo mineiro Martins, um dos maiores atacadistas e distribuidores do país. "Mantemos um portfólio com cerca de 16 mil produtos, distribuídos a 260 mil clientes, a maioria pequenos e médios varejistas, em todos os municípios brasileiros", diz Giordano Bruno, diretor de supply chain do grupo. "No total, fazemos 3 milhões de entregas por ano." Para dar conta de tudo isso, o Martins tem uma frota de 1 170 veículos



Benatti, da NTC:
**“Somos os
 bandeirantes
 do século 21”**

próprios, completada por 300 terceirizados, que rodam quase 50 milhões de quilômetros por ano. “O fundador do grupo, Alair Martins, até hoje à frente da empresa, costuma dizer que, onde houver uma estrada mais ou menos transitável, os caminhões do Martins estarão lá”, afirma Bruno.

O SETOR TEM AVANÇADO até mesmo no enfrentamento de questões polêmicas, como a prostituição infantil, o alcoolismo e a incidência de doenças sexualmente transmissíveis, alvos de programas sociais desenvolvidos por montadoras, distribuidoras de combustíveis, concessionárias de rodovias e por entidades como Sest Senat (Serviço Social do Transporte e Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte), com resultados positivos. Em paralelo, também aumentaram os investimentos em projetos de apoio e melhoria da qualidade de vida dos caminhoneiros, como o Estrada da Saúde, da CCR, responsável pela administração de algumas das principais estradas brasileiras. Em sete anos, o programa prestou mais de 70 mil atendimentos médicos e odontológicos. Outra iniciativa é o Ponto Itinerante de Atendimento ao Caminhoneiro. Resultado de uma parceria entre a Volkswagen Caminhões e Ônibus, a CCR e a Interdonto, o programa oferece atendimento odontológico aos caminhoneiros que trafegam pela Rodovia Presidente Dutra. Em um ano, já foram prestados mais de 4 mil atendimentos. Mais sólida e preparada, a indústria ganha fôlego para enfrentar novos desafios, como as restrições ao tráfego de caminhões nos grandes centros. A oferta de uma ampla

BRASIL É O SEXTO MAIOR EXPORTADOR MUNDIAL

Quase 39 mil caminhões brasileiros foram embarcados para o exterior em 2008. Veículos *made in Brazil* rodam pelas estradas e ruas da América Latina, da África e do Oriente Médio e, apesar da valorização do real, que reduz a competitividade dos produtos nacionais, avançam em novos mercados, disputando espaço com os concorrentes asiáticos. O país é o sexto maior exportador mundial, segundo o ranking da Oica, organização internacional que reúne as montadoras de veículos.



**Caminhão
 brasileiro em
 estrada da
 Argentina**

Com caminhões leves,
o trânsito tende a
melhorar nos
grandes centros



NO ÚLTIMO LUGAR EM PAVIMENTAÇÃO

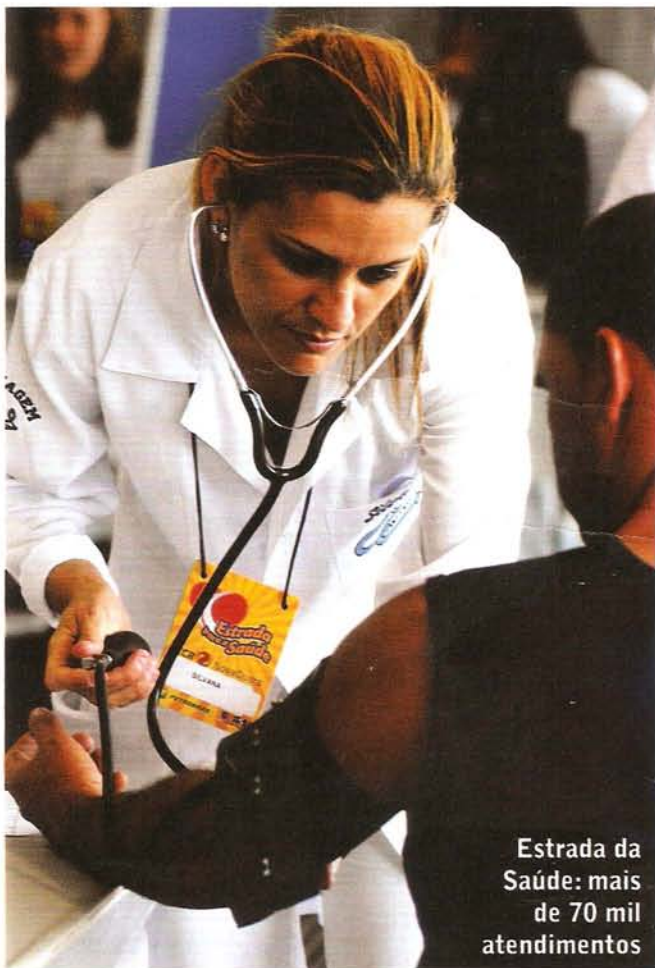
Participação no total da malha



(*) TOTAL PAVIMENTADO: 196 MIL QUILOMETROS

gama de produtos, que inclui veículos leves, projetados para transitar nas cidades, garante o abastecimento da população. Considerados um dos principais responsáveis pelo trânsito desordenado, os caminhões passarão a circular menos pelas ruas com a implantação de projetos como o Rodoanel, em São Paulo, e o Arco Rodoviário, no Rio de Janeiro.

PELO LADO DA ECONOMIA, também há grandes desafios. A riqueza gerada pelo pré-sal vai movimentar os negócios; o processo de desconcentração leva um número crescente de indústrias a abrir bases fora dos grandes centros; o agronegócio busca novas fronteiras, especialmente no Centro-Oeste. Tudo isso somado aponta para um aumento da movimentação de cargas, que precisa ser atendido para que o país se mantenha na rota do desenvolvimento. E a indústria de caminhões e o setor de transporte de cargas estão preparados para isso.



Estrada da Saúde: mais de 70 mil atendimentos

FICOU MAIS FÁCIL COMPRAR

Medidas adotadas nos últimos meses aumentaram a oferta de crédito e facilitaram o financiamento de caminhões. Foi anunciado um corte sensível, de 13,5% para 4,5% ao ano, até 31 de dezembro, na taxa de juro do Programa Caminhoneiro, do BNDES, voltado para profissionais autônomos e microempresários.

As condições valem para veículos novos e usados e o financiamento pode ser feito em até oito anos. Para as pequenas, médias e grandes empresas que utilizam a linha Finame PSI (Programa de Sustentação do Investimento), os juros caíram de 10,25% para 7% ao ano, com prazos de até 72 meses. Outra novidade do BNDES é o Programa de Apoio à Aquisição de Bens de Capital Usados (BK Usados), que permite financiar até 80% do valor de caminhões e equipamentos de rastreamento. As instituições financeiras oferecem ainda diversas outras soluções de financiamento — crédito direto ao consumidor (CDC), leasing e consórcio.



Financiamento: os juros ficaram mais baixos

