

Título: Diversificação da matriz de transportes é essencial para a economia do Brasil

Mídia: Jornais

Veículo: O Estado de S.Paulo

Página: 02+03

Data: 09/12/2021

Cidade: São Paulo

Cm2: 1686.01

Jornalista: Redação



2 ESTADÃO
9 DE DEZEMBRO DE 2021
ESTADÃO
BLUE STUDIO

Diversificação

da matriz de transportes é essencial para a economia do Brasil

Sem orçamento público, setor depende da iniciativa privada para deslançar

“

A pandemia nos levou a pensar a não mobilidade, o que podemos fazer para evitar os deslocamentos desnecessários

André Turquetto
Diretor-geral da Veloe

O aumento das opções de intermodalidade na logística de cargas e no transporte de pessoas é um passo considerado essencial pelos especialistas para o desenvolvimento do setor e, por consequência, para a economia do Brasil. Com uma matriz excessivamente baseada nas rodovias, o País está distante de alcançar a diversidade desejada, ressaltaram os participantes do painel “Integração intermodal e infraestrutura em crescimento”, mediado pela jornalista Renée Pereira, do *Estadão*.

Para Paulo Resende, professor de Logística, Transporte e Planejamento de Operações e Supply Chain da Fundação Dom Cabral, o grande desafio é ter uma política de Estado que integre efetivamente os modais. “Isso depende basicamente de um plano estratégico de inserção de cada modal de acordo com suas características, tanto no cenário urbano quanto no transporte intermunicipal”, observou.

O professor ressaltou que esse plano só poderá ser efetivamente construído a partir da aceitação de uma realidade clara: o orçamento público brasileiro não tem condições de responder às demandas. Por isso, de acordo com Resende, o papel do Estado deve ser o de estabelecer as regulações e proporcionar segurança jurídica aos

investidores, enquanto o financiamento e a operação devem ficar por conta da iniciativa privada. “Só estaremos de fato no caminho certo quando tivermos um entendimento claro disso.”

Sergio Santillan, diretor-presidente da Eixo SP – responsável pela maior concessão rodoviária do País, com mais de 1,2 mil km de malha formada por 12 rodovias paulistas –, descreveu os desafios que a empresa tem pela frente. “Serão R\$ 4,5 bilhões investidos até 2024 em melhoramentos, como a construção de contornos, vias marginais, passarelas, cicloviárias e pontos de ônibus. Além da infraestrutura física, há também a aplicação de tecnologia, com rede de fibra ótica, câmeras e rede wi-fi ao longo de toda a rodovia.”

O diretor-geral da Veloe, André Turquetto, ressaltou que pensar a mobilidade significa, também, pensar a não mobilidade: ou seja, naqueles deslocamentos que podem ser evitados dentro das cidades para reduzir a pressão sobre o sistema. “A pandemia nos levou a pensar muito sobre isso. O que podemos fazer não apenas para aumentar a eficiência dos deslocamentos e dar mais opções às pessoas, mas também para evitar os deslocamentos que podem ser evitados”, ele observou.

Título: Diversificação da matriz de transportes é essencial para a economia do Brasil

Veículo: O Estado de S.Paulo

Cidade: São Paulo

Página: 02+03

Cm2: 1686.01

Mídia: Jornais

Data: 09/12/2021

Jornalista: Redação



ESTADÃO

3

9 DE DEZEMBRO DE 2021

ESTADÃO
BLUE STUDIO

Setor de cargas explora a intermodalidade

Empresas do País precisam gastar 40% a mais com logística do que as dos Estados Unidos

Marcelo Saraiva, diretor-presidente da Brado Logística, integrante do Grupo Cosan, explicou durante o Summit que a empresa tem impulsionado a intermodalidade no setor de cargas, com ótimos resultados. "Nossa operação cresce dois dígitos por ano com a combinação de caminhões e vagões para longas distâncias. É uma combinação adotada por mais de 250 clientes, com produtos que vão de caixas d'água a cotonetes", ele descreveu, acrescentando que essa estratégia é mais barata, segura e sustentável.

"Quando se fala em ESG, ter 144 contêineres puxados por uma locomotiva é uma ação muito importante", exemplifi-

cou Saraiva. Outra motivação importante, enfatizou o executivo, é proporcionar um cotidiano mais saudável e racional para os caminhoneiros. "Quando eles deixam de fazer viagens de 3.000 quilômetros e passam a cumprir trechos de 200, 300 quilômetros, podem ter uma vida mais equilibrada, dormir em casa, ficar mais tempo com os filhos." O executivo anunciou que a empresa pretende investir também em hidrovias, à medida que amplia a área de atuação no território nacional.

Ao avaliar o quanto o Brasil perde por não ter um sistema eficiente de intermodalidade logística, o professor Paulo Resende, da Fundação Dom Cabral, afir-

mou que esse tipo de avaliação só pode ser feito em comparação com outros países de dimensões continentais, como os Estados Unidos. Lá, o custo de logística equivale, em média, a 8,5% do faturamento bruto das empresas, enquanto, no Brasil, esse índice chega a 12,5%.

"Isso significa prejuízo puro, porque não se trata de simplesmente acrescentar esse custo ao preço final. Até mesmo porque, em casos como o da soja e do milho, esses preços são fixados na Bolsa de Chicago", exemplificou o professor. "A possível margem está no aumento da eficiência para reduzir os custos operacionais, entre os quais a logística é o mais significativo."



Quando se fala em ESG, ter 144 contêineres puxados por uma locomotiva é uma ação muito importante

Marcelo Saraiva
Diretor-presidente
da Brado Logística