

“Trabalhei no projeto da Decapagem 3, e me aposentei. Não conhecia o Laminador de Tiras a Quente 2 e achei fantástico”



Carlos Thadeu Pires
APOSENTADO NA USIMINAS EM CUBATÃO

industria@atribuna.com.br

Indústria

O estudo mapeou os fluxos de produtos químicos e propõe sugestões para os modais rodoviário, aquaviário, ferroviário e dutoviário

R\$ 2,75

é o custo médio de cada km percorrido nas melhores rodovias brasileiras; nos Estados Unidos, o custo médio é de R\$ 2,50

Melhorias

“O objetivo é buscar melhorias que impactam nosso setor e todo o fluxo logístico do País”, conta Leila, que também é gerente de Logística do Grupo Solvay na América Latina.

Custo do transporte afeta indústria

Abiquim lança estudo que mapeia fluxos logísticos de produtos químicos e indica propostas de melhorias para modais de transporte

DA REDAÇÃO

Dificuldades no transporte, causadas pelo mau estado das rodovias e o alto custo dos fretes rodoviários, prejudicam a competitividade da indústria química brasileira.

Para um país de dimensões continentais, e uma costa marítima de 7.367 quilômetros, as melhores alternativas seriam o uso de trens de carga e de navios. Como comparação, o custo médio de cada km percorrido nas melhores rodovias brasileiras é de R\$ 2,75. Nos Estados Unidos, o custo médio de cada km percorrido é de R\$ 2,50.

É o que indica o “Estudo Estratégico de Logística – II Fase” elaborado pela Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) e apresentado nesta semana com o objetivo de compreender, analisar e sugerir melhorias na infraestrutura logística e na legislação para o transporte interno, além dos fluxos de importação e exportação de produtos químicos. O evento foi realizado na sede da associação.

Para a diretora de Assuntos Técnicos da Abiquim, Andrea Carla Cunha Barreto, o lançamento do estudo marca o início de etapas ainda mais desafiadoras onde o envolvimento e o suporte da Comissão de Logística da Abiquim, das empresas associadas e dos parceiros



Custo médio de cada km percorrido nas melhores rodovias brasileiras é de R\$ 2,75. Nos EUA, o custo médio para mesma distância é de R\$ 2,50

como a Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL) e a Agência Nacional de Transporte Terrestres (ANTT) serão importantes.

“A logística é um tema primordial para o desenvolvimento da indústria química, e me-

lhorar o fluxo dos produtos é uma das prioridades da Abiquim. O estudo tem uma metodologia consistente, que mapeou os fluxos de produtos químicos, além de propor soluções e sugestões para os modais rodoviário, aquaviário,

ferroviário e dutoviário”, explicou.

Segundo o estudo, elaborado ao longo de 2016 pela consultoria Leggio, a indústria química movimenta atualmente 132 milhões de toneladas de produtos no País, so-

mando os fluxos de vendas internas, importação e exportação. É possível constatar que, por ter uma infraestrutura inadequada, transporte ineficiente e sem atendimento a rotas com nível de serviço mínimo, o transporte nos modais ferro-

Cargas maiores devem usar os portos

■ O estudo considera como ideais para o transporte não rodoviário os volumes de produtos superiores a 60 mil toneladas por ano, que sejam conduzidos em rotas entre portos e próximos à costa.

E também os que possam percorrer distâncias marítimas superiores a 300 km e possam contar com um modal de larga escala até chegar a algum porto. Essas cargas deveriam migrar do modal rodoviário para o aquaviário.

FERROVIAS

O estudo indicou também que a migração para o modal ferroviário deve ser feita nos casos em que os volumes transportados sejam superiores a 50 mil toneladas por ano, percorram

Navios

Nas distâncias superiores a 2 mil km, o modal rodoviário seria usado em apenas 28% dos casos, enquanto as hidrovias e o transporte por cabotagem seriam usados em 68% das viagens.

distâncias superiores a 200 km e contem com um trecho ferroviário na rota.

Já a migração para o modal dutoviário deve ser feita para os volumes superiores a 50 mil toneladas por ano, distâncias inferiores a 200 km e já exista uma faixa de servidão de outros dutos na rota.

Com a adoção desses critérios de migração para os modais, a matriz de transporte químicos, recomendada pelo “Estudo de Logística – II Fase”, ficaria muito próxima de modelos internacionais de sucesso e coerente com nossa realidade geográfica de um país com dimensões continentais. Assim, promovendo maior competitividade para indústria química e toda cadeia logística atrelada. Teria a seguinte configuração: o modal rodoviário seria usado nas distâncias inferiores a 500 km em 78% das viagens, nas distâncias entre 500 e 1 mil km em 70% das viagens; nas distâncias entre 1 mil e 1,5 mil km em 68% das viagens, mesmo índice das distâncias entre 1,5 mil e 2 mil km.

■ Entre as ações sugeridas pela indústria química brasileira para aumentar o uso do modal aquaviário, utilizando rios, canais e portos, o estudo sugere o aumento da capacidade de cais no Porto de Santos (SP) e no Porto de Aratu, na Bahia. Entre as ações regulatórias é preciso estruturar e monitorar as operações de atracação dos navios nesses portos, o que reduziria os atrasos causados por interferências na ordem das atracações das embarcações.

A importância de ampliação dos portos e modificações na regulação pode ser exemplificada pelo elevado índice de ocupação do Porto de Santos. O índice de utilização ideal de um berço visando a manutenção de um bom serviço é de 65%. No Porto de Santos, que recebe 24% do total de produtos importados e 11% dos produtos exporta-



Leila Zuccari, coordenadora da Comissão de Logística da Abiquim

dos, o berço Alamoia 2 tem um índice de utilização de 169% e o de Barnabé SC de 72%. Para aumentar o uso do modal ferroviário é necessário investir na conservação das malhas já existentes, além de promover alterações regulatórias que incentivem

as concessionárias a transportar produtos químicos. Também seria necessário o desenvolvimento de um programa de risco por parte da ANTT, que seja comum a todas as concessionárias para mitigação dos impactos em casos de acidentes.

Objetivo é buscar melhorias no transporte

■ Para a coordenadora da Comissão de Logística da Abiquim, Leila Zuccari, é importante que a indústria química alinhe com outros setores as ações que causarão impacto positivo para todos.

“O objetivo é buscar melhorias que impactam nosso setor e todo o fluxo logístico do País”, conta Leila, que também é gerente de Logística do Grupo Solvay na América Latina.

O técnico em regulação da ANTT, Pedro Beraldo, destacou a importância do estudo trazer propostas regulatórias. “Fazer uma alteração na regulação é mais simples do que estru-

tural e dessa forma podemos ter impactos positivos para todos: indústria e população”.

As informações do “Estudo Estratégico de Logística – II Fase” irão subsidiar o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) da Empresa de Planejamento e Logística S.A. (EPL), estatal que tem por finalidade estruturar e qualificar o processo de planejamento integrado de logística.

O PNLI tem como objetivo otimizar a movimentação de cargas com o uso dos diferentes modos de transporte, utilizando as ferrovias, a cabotagem e as hidrovias interiores

como sistemas de alta capacidade, integrados a malha rodoviária regional de forma sinérgica e harmônica.

Segundo a assessora técnica da EPL, Denise Deckers do Amaral, é preciso pensar a logística do País como um todo. O “Estudo Estratégico de Logística – II Fase” está alinhado com o que vem sendo desenvolvido no PNLI, que estará disponível até o fim de maio. “O plano também propõe o reequilíbrio da matriz de transporte. Estamos otimistas com os resultados e vamos trabalhar para minimizar os entraves”, contou.