

Uma nova logística para a região?

Trecho Sul do Rodoanel Mário Covas traz nova perspectiva à logística do Grande ABC? Este é o tipo de questão que André Pinho, da Rodorei Transporte, tenta responder à ECONOMIA S/A

A menos de dois meses das eleições presidenciais, o que se vê é uma avalanche de discursos voltada a atender aos anseios da sociedade sobre os investimentos em infraestrutura que darão sustentação ao panorama de crescimento econômico do País para a próxima década. A verdade é que o Brasil ainda emperra em gargalos estruturais para dar conta do atual incremento da produção industrial com dificuldades no escoamento de cargas e no traslado de passageiros. Rodovias federais pedem injeção de investimentos imediata, as grandes obras viárias precisam sair do papel para desafogar o trânsito local de importantes centros urbanos e aeroportos já estão a um passo do colapso total.

Com a proximidade da Copa do Mundo no Brasil em 2014, o motor de obras deve ganhar ainda mais combustível para acelerar a ponto de atender prazos, apesar do emaranhado de projetos que precisam ser realizados. E é preciso mesmo correr contra o tempo, antes que o sonho do próspero futuro que o País tem a percorrer não vire pesadelo no curto prazo. Exemplos de que é possível fazer bem feito está ainda fresco na cabeça dos brasileiros. Basta olhar para o trabalho feito na África do Sul e perceber o legado que um Mundial de Futebol pode deixar a uma nação. E por aqui, a expectativa é enorme. O que fazem as preocupações também serem.

ECONOMIA S/A decidiu atentar para o caso específico de uma grande obra rodeada de expectativas e promessas. É o caso do Rodoanel Mário Covas e, mais particularmente, os resultados que já são possíveis de serem mensurados com inauguração do Trecho Sul, que aconteceu em 1º de abril último. A obra tem como premissa o desafogamento das principais



André Pinho:
a região é pólo de geração de riqueza. Basta estarmos prontos e atentos para oportunidades

vias urbanas da Grande São Paulo ao desviar a rota de 16 mil caminhões e mais de 50 mil veículos por dia que trafegam pela Capital Paulista e os municípios do Grande ABC. Número que significa, por exemplo, queda de 37% do fluxo de caminhões na Avenida Bandeirantes e 43% na Marginal Pinheiros. Para tirar do papel o Trecho Sul do Rodoanel foram preciso 88 companhias prestadoras de serviços e R\$ 5 bilhões em investimentos – R\$ 3,2 bilhões em obra bruta e R\$ 1,8 bilhões em compensação ambiental. São 61,4 km de extensão que interligam as rodovias Anchieta, Imigrantes e o Grande ABC – com acesso por Mauá – às rodovias Bandeirantes, Anhanguera, Castelo Branco, Raposo Tavares e Régis Bittencourt.

A olho nu - Ao trafegar pelo Trecho Sul do Rodoanel, o que se vê a olho nu é uma obra que deve mesmo atender aos anseios da redução de tempo de viagem de quem entra pela Capital paulista em

“De fato há uma perceptível melhora no fluxo do trânsito. Especialmente para os veículos que buscam as Rodovias Anchieta e Imigrantes”

direção ao Grande ABC e ao Litoral. Mas também há percepção de que houve antecipação na ânsia de entregar a obra. Para tentar entender os reais benefícios e possíveis melhorias, o especialista em logística e gerente-executivo da Rodorei Transportes, André Pinho, falou à equipe de ECONOMIA S/A para responder questões ligadas à logística regional, o panorama atual e o que esperar para o futuro próximo. O empresário revela que é possível sentir melhora, mas alguns pontos como os acessos de entrada e saída do Trecho Sul do Rodoanel ainda deixam a desejar. “Em Mauá, especialmente, o Rodoanel acaba em uma obra, que está permanentemente congestionada. Na minha opinião, o anseio por entregar a obra fez com a inauguração acontecesse antes da sua conclusão efetiva”, reflete André Pinho.



Obras do Rodoanel em Mauá ainda prejudicam o acesso ao Grande ABC

O empresário também aborda questões como a possibilidade de valorização imobiliária nas cidades por onde passa o Trecho Sul do Rodoanel. Há expectativa de incremento de novos Centros de Distribuição, além da possibilidade de investimentos das indústrias locais na região, já que o Grande ABC estaria em posição ainda mais privilegiada para o acesso ao Porto de Santos com o corredor viário que leva direto às rodovias com destino ao Interior paulista e outros estados. De forma mais cautelosa, fala de outras obras em andamento no Grande ABC como a do rebaixamento e do viaduto na Avenida Lions, que interliga São Bernardo e Diadema a Santo André, além de receber boa parte dos veículos que entram na região pela via Anchieta.

Vale a pena sentir o tom de André Pinho e tentar acompanhar o raciocínio do que ainda é preciso ser feito, os reflexos de obras como esta e o que ainda falta para o Grande ABC e a Grande São Paulo tirarem das costas o peso do gargalo em que se transformou o trânsito com o intuito de voltarem a ser ambientes atrativos aos investimentos industriais.

Economia S/A - Após a inauguração do Trecho Sul do Rodoanel, que passa pelo Grande ABC, foi muito divulgado os benefícios para a região com o desafogo do trânsito local com menor circulação de caminhões e maior rapidez no acesso a importantes rodovias estaduais e federais. Como especialista em logística e empresário do setor de transporte, já é possível identificar os reais benefícios?

André Pinho - De fato há uma perceptível melhora no fluxo do trânsito. Especialmente para os veículos que buscam as Rodovias Anchieta e Imigrantes, que passaram a utilizar mais o Rodoanel, o que reduziu o fluxo no Grande ABC. Boa parte do fluxo das empresas localizadas na região para o Porto de Santos e Sul do País foi direcionado ao Rodoanel. Mas, em minha opinião, o grande benefício virá quando o Trecho Leste estiver pronto. Neste momento, todo o fluxo proveniente da região Sudeste estará interligado via Rodoanel, com melhora ainda mais significativa do escoamento de veículos da região.

E S/A - Fala-se muito na valorização imobiliária do Grande ABC e da possibilidade de novos investimentos em centros

de distribuições nas cidades da região com o advento do Rodoanel. Isto é mesmo algo visto com olhos mais atentos pelas empresas de um modo geral? Você acredita que haverá ainda possibilidade da volta de parte das indústrias que deixaram a região - atraídas para outras cidades do País por meio de incentivos fiscais ao longo das duas últimas décadas - com o provável fortalecimento no posicionamento logístico?

AP - Não acredito em um retorno significativo das empresas que já estão instaladas no Interior paulista, por exemplo. Na verdade, parece-me que o Rodoanel viabiliza ainda mais estas empresas, que já tinham seu custo dimensionado para os problemas do trânsito da Capital paulista. Com o Rodoanel, este custo logístico tende a cair, com melhora nas margens das indústrias. Além disso, o custo de mão-de-obra e infraestrutura nestas regiões tende a aumentar, o que não deve compensar o retorno para a Grande São Paulo.

E S/A - Quais seriam as sugestões, críticas e até os pontos fortes a serem destacados na obra do Trecho Sul do Rodoanel

após ter contato com profissionais que trafegam pela via e com empresários do setor logístico?

AP - Embora o percurso seja bem mais extenso se comparado com o trecho urbano, a redução do tempo de viagem e redução de consumo compensa este aumento de quilometragem. Parece-me que não houve um estudo adequado sobre os acessos (in e out) que em geral têm engarrafado bastante. Em Mauá, especialmente, o Rodoanel acaba em uma obra, que está permanentemente congestionada. Na minha opinião, o anseio por entregar a obra fez com que fosse inaugurada antes da sua conclusão efetiva.

E S/A - Existem outras obras pelo Grande ABC que têm como objetivo dar maior agilidade no transporte de cargas e de melhoria das vias de acesso à região. Algumas estão em andamento como é o caso do rebaixamento da Avenida Lions, que é um dos principais corredores de saída e chegada da Via Anchieta para o Centro de Santo André. Você destacaria alguma outra obra neste sentido? Há ainda muito a ser feito ou a região parece estar no caminho para diminuir o peso/custo do travamento das vias de escoamento para as principais rodovias do Estado de São Paulo?

AP - O Grande ABC tem crescido constantemente e vemos todos os nossos clientes fazendo planos de expansão. Não sou capaz de apontar uma obra específica, mas entendo que obras estruturais devem ser feitas sem demora, pois o fluxo de veículos tende a aumentar muito na região em um curto espaço de tempo.

E S/A - No comando da Rodorei Transportes, que conta com clientes no Grande ABC, você acredita que haverá incremento no faturamento das companhias ligadas ao setor logístico regional? É momento de dedicar maior atenção às demandas locais e a Rodorei Transportes se prepara para algum plano específico na carona de possível crescimento de mercado no Grande ABC?

AP - A Rodorei tem tido a honra de, nesses 18 anos, trabalhar sempre com grandes clientes. Hoje, temos participado do planejamento estratégico de vários deles e temos

investido sem parar no Grande ABC. Somente no ano passado foram investidos R\$ 5,3 milhões em renovação de frota. Neste ano já foram investidos mais R\$ 2,2 milhões. Nossa taxa de crescimento no primeiro semestre foi de 45,86%. Estamos convictos que a região é um pólo magnífico de geração de riqueza e que cresceremos junto com nossos clientes. Basta estarmos prontos e atentos às oportunidades.

E S/A - O senhor também é professor universitário e, como acadêmico, poderia nos ressaltar as principais preocupações de quem se prepara para ser futuro executivo do segmento logístico? Além das importantes obras rodoviárias, o que pode ser feito para não encarecer o transporte terrestre de cargas? O rodízio de caminhões implantado na Capital paulista, por

exemplo, é o tipo de ação vista com bons olhos pelo setor? Dos debates em sala de aula, o que você pode nos antecipar como tendência para o futuro da logística nacional?

AP - Tenho observado que a logística tem caminhado junto com a tecnologia. Todas as empresas, sem exceção, trabalham incessantemente para reduzir seus custos. E a tecnologia possibilita ter informação, cada vez mais apurada e de forma muito rápida. A Rodorei Transportes tem investido muito em sistemas de monitoramento, roteirizadores e sistemas de Business Intelligence (BI) para acompanhar mais de perto o que acontece na empresa, que atua em toda a região Sudeste, tomando decisões mais rápidas e precisas. Tecnologia e inteligência na informação: esses serão os diferenciais das empresas vencedoras. ■



Viaduto na Avenida Lions que liga São Bernardo e Diadema a Santo André