

COMPRO PASSAGEM  
DE AVIÃO URGENTE

# Manaus alerta: Papai Noel pode atrasar

Ilustração Antonio Faria

*A interrupção por um mês nos serviços da Skymaster, envolvida na CPI dos Correios, num momento de demanda crescente por aviões, coloca a Zona Franca de Manaus em estado de pré-colapso logístico. As soluções foram rápidas, mas os embarcadores estão preocupados com o Natal*

Quem está pensando em pedir um aparelho de DVD, um celular novo ou mesmo um lançamento em CD no próximo Natal fique avisado: como grande parte destes produtos vêm da Zona Franca de Manaus, o presente pode não chegar até 25 de dezembro. Essa é, pelo menos até agora, a preocupação dos empresários daquela região. E eles têm sólidos motivos para desconfiar do sistema logístico que os atende.

Em junho, uma das poucas companhias aéreas que escoam os produtos da capital amazonense, a Skycargas, suspendeu seus vôos por 30 dias, enquanto o grupo Skymaster, ao qual pertence, era acusado em CPI de irregularidades em seu contrato com os Correios. A empresa apresentou sua defesa e retomou as operações regulares entre Manaus e São Paulo no dia sete de julho.

O diretor Comercial da Skycargas, Tomaz Simioli, diz que não foram as denúncias e sim problemas operacionais que a tiraram do ar neste período. E assegurou que vai continuar atendendo à Zona Franca, mesmo na demanda maior de final de ano. Para isso, a companhia já estaria preparando três Boeing 707 adicionais. "Essas aeronaves estarão em plenas condições de vôo em agosto,



caso haja necessidade de ampliação de vôos”, garantiu Simioli no mês passado.

O fato é que o fluxo de cargas no eixo Manaus-São Paulo quase entrou em colapso, porque o caso envolvendo a Skymaster coincidiu com um período de grande aquecimento de produção. O estrago só não foi maior porque a Varig Log já vinha atendendo para este fenômeno de crescimento e a ampliando a oferta de espaço em sua frota para os produtos da região.

“Temos olhado para Manaus com muita atenção desde meados do ano passado e não apenas agora, com os episódios envolvendo a Skymaster. É um mercado que vem se aquecendo ano a ano, entrou em 2005 muito forte e continua assim. Muito desse aquecimento se deve à transferência das plantas de empresas de telecomunicação para a Zona Franca”, analisa Jorge Márcio Gomes da Silva, diretor de Operações da empresa de logística da Varig.

Marcas como Sony, Nokia e Siemens passaram a fabricar celulares na capital do Amazonas. Trata-se de um produto que requer uma logística toda especial, pois o ritmo de lançamentos é acelerado, com promoções freqüentes, vendas em alta e que, por tudo isso e mais as questões de segurança, só cabe no modal aéreo.

Além disso, Manaus já abriga há mais tempo grandes indústrias de eletroeletrônicos e do setor fonográfico. Alguns itens da chamada linha branca, como geladeiras ou móveis, até podem optar por outros modais, como o rodo-fluvial ou a cabotagem. Mas carregamentos de aparelhos de CD Player ou mesmo de discos de música dependem essencialmente da aviação.

“A Varig Log é a empresa que tem mais condições de dar conta desse

mercado. Em julho, acrescentamos 300 toneladas semanais de capacidade de carregamento. Temos uma malha regular de vôos, mas, como sabemos que muitas das previsões de demanda são superadas, nos especializamos em atender aos picos emergenciais, com o fretamento de aeronaves”, afirma Jorge Márcio.

### Desequilíbrio

O grande problema logístico do eixo Manaus-São Paulo continua a ser o mesmo de sempre: o desbalanceamento no fluxo de cargas, que é muito maior com destino ao Sudeste do que ao Norte. Para complicar essa equação, agora a Zona Franca conta com mais indústrias de programação irregular, ou seja, com distribuição concentrada em determinados dias do mês. Assim, fica difícil atender bem a um pólo produtor que precisa de muita capacidade de carregamento aéreo, e mais ainda em certos momentos, se os aviões nunca foram tão usados no sentido contrário.

Para equilibrar melhor este vai-e-vem, a Varig Log também está se valendo de alguns vôos vindos da Europa, que deixam insumos importados em Manaus e, de lá, já descem carregados com destino a São Paulo. A empresa também dobrou o volume de carga transportada diretamente da Zona Franca para o Nordeste.

Além disso, a Varig Log tem buscado soluções conjuntas com representantes da indústria amazônica. “Nosso interesse não é o fretamento. Queremos uma operação colaborativa. Aumentamos a capacidade para atender à região e as empresas podem nos ajudar a levar mais cargas para Manaus”, explica o diretor da operadora.

Segundo ele, até produtos que não têm o perfil para o modal aéreo

podem passar a utilizá-lo, já que as companhias aéreas preferem baratear o frete para o Norte a voar com espaço vazio ou deixar de atender à grande oportunidade que é a Zona Franca neste momento. “Estamos desenvolvendo projetos para transportar a Manaus kits para móveis. E alguns componentes para motos, que eram levados de caminhão, já estão indo de avião”, exemplifica Jorge Márcio.

*O grande problema logístico de Manaus continua sendo o desbalanceamento do fluxo de cargas entre o Norte e o Sudeste*

Este é um momento crucial para a logística na linha Norte-Sudeste do País. “Embora nunca tenhamos abandonado o mercado amazonense, diminuimos a freqüência, porque os benefícios não compensavam o custo. Hoje, há uma forte retomada e temos de ir onde o cliente está. A Zona Franca não pode ficar à mercê de uma dúzia de aviões velhos”, diz o diretor da Varig Log, referindo-se às outras operadoras que atendem à região.

Além da Skycargas, a Beta é outra companhia cargueira que faz o transporte aéreo para o Sudeste. Mas a Varig Log, que já vinha voando em céu de brigadeiro no começo do ano, sendo responsável por 37% dos carregamentos aéreos de Manaus em janeiro, chegou a dominar o mercado local, com 51% das 4,6 mil toneladas embarcadas na capital do Amazonas, em junho, durante a inatividade da Skymaster.



Em julho, a Varig Log ainda aumentou em 30% sua capacidade na linha Manaus-São Paulo. Hoje, a frota da empresa é composta por duas aeronaves Boeing MD-11 (com capacidade para 85 a 90 toneladas), três DC-10 (para 65 toneladas) e seis cargueiros B727 (para 22 toneladas), além de seis Cessna (para quatro a cinco toneladas) eventualmente locados, em caso de necessidade.

Com isso, a empresa disponibiliza espaço para 240 a 280 toneladas de cargas saindo de Manaus diariamente. Há ainda a malha de vôos de passageiros, em aviões MD 11 e 777, nos quais existe de 30 a 40 toneladas de capacidade para carga todos os dias.

### Pé atrás

Mas mesmo toda a atenção dada à Zona Franca neste momento não é suficiente para tranquilizar os embarcadores locais. "A Varig percebeu a necessidade e está suprindo o mercado, mas ainda estamos preocupados com o segundo semestre. A demanda vem crescendo. Hoje, uma só empresa daqui chega a produzir quase três mil toneladas de produtos por mês com perfil para o transporte aéreo", alerta Maurício Loureiro, presidente do Centro das Indústrias do Amazonas e sócio-diretor da fabricante de relógios Technos.

Wilson Périco, presidente do Sindicato da Indústria de Aparelhos Elétricos, Eletrônicos e Similares de Manaus (Sinaees), acrescenta: "Além do problema de fluxo, ainda temos gargalos estruturais a resolver. O novo Terminal de Cargas do Aeroporto Eduardo Gomes não tem equipamentos – como empilhadeiras e esteiras – para atender ao nosso volume de carga e descarga com a agilidade necessária."

Ele lembra que enfrentar a falta de aeronaves e fretes mais caros nos fi-

nais de ano já é comum na região, mas acredita que para o próximo Natal esse risco parece maior. "O pólo industrial tem mantido o ritmo nos setores eletroeletrônico e de duas rodas. O problema é localizado nos produtos que demandam o modal aéreo, como os celulares e televisores. Ninguém sabe quanto vai custar o transporte e se haverá espaço nos aviões no segundo semestre", declara.

Périco é diretor da Thomson, fabricante de decodificadores de sinais para TV, e tem buscado alternativas para não ficar na dependência da oferta de aviões, mesmo com o frete aéreo equivalendo de seis a sete vezes o valor cobrado na rodovia por quilo transportado. "Temos usado também o modal rodo-fluvial; no entanto, buscamos incluir cada vez mais a cabotagem em nosso portfólio, por apresentar uma boa relação custo-benefício. O fator limitante neste caso tem sido o tempo, a frequência e a opção de consolidação, que ainda está pouco atrativa", ressalta Maria Costa, gerente de Materiais da empresa.

### De trenó não dá

Para o consultor de logística José Geraldo Vantine, autor de alguns importantes projetos para a região, "a conjunção da curva de crescimento do volume de carga em Manaus com a crise em algumas companhias aéreas apenas evidenciou o caos previsto para o escoamento dos produtos da Zona Franca".

Segundo ele, as questões estruturais e de burocracia, relativas à Infraero e à Receita Federal, afetam mais



A Varig Log aumentou em 30% sua capacidade de carga na linha Manaus-São Paulo

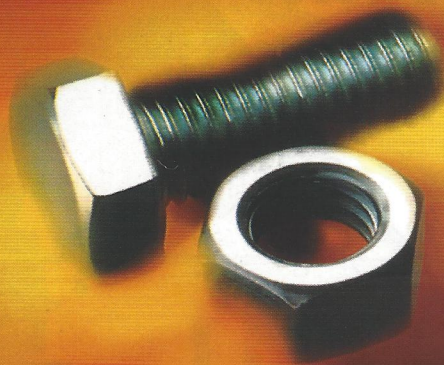
a importação de insumos, mas podem ser resolvidas com mais facilidade do que o desbalanceamento no fluxo de cargas. "Por que o Aeroporto Eduardo Gomes não adota os mesmos procedimentos de liberação de carga que dão agilidade ao de Viracopos (SP), por exemplo?", indaga. Um dos gargalos de Manaus é o expediente da Receita Federal, que funciona apenas em horário comercial.

Mas o maior entrave, como salienta Vantine, se dá com a carga para o mercado nacional. Como a Zona Franca é uma área de regime especial, todo produto em trânsito precisa ser "suframado" (jargão local utilizado para a regularização da documentação de acordo com a Suframa – Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia). "Isso representa mais um estágio na operação logística e poderia ser mais ágil, como aconteceu na fronteira seca de Uruguaiana (RS), onde os caminhões aguardavam três dias na fila", afirma Vantine.

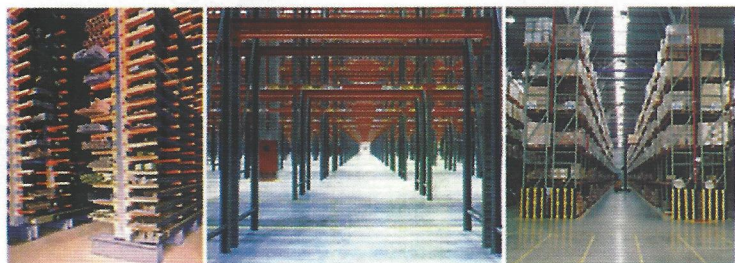
Segundo ele, "contrariamente ao que alguns líderes setoriais dizem, o problema em Manaus não é de infraestrutura, mas de planejamento e gestão da logística, o que exige uma solução conjunta entre embarcadores e transportadores".



# Nós não temos um parafuso a menos. Temos vários.



A FIEL possui o Sistema de Armazenagem mais confiável do mundo. Seu conceito exclusivo baseado em travas, soldas e encaixes proporciona maior segurança e menor manutenção, ao contrário dos sistemas convencionais que se utilizam de parafusos. Descubra as vantagens dos Sistemas de Armazenagem Fiel. Muito mais economia e segurança para sua empresa.



**(011) 6693 0511**

[www.fiel.com.br](http://www.fiel.com.br) • [armazenagem@fiel.com.br](mailto:armazenagem@fiel.com.br)

O consultor avalia: "Ao trabalhar de forma *spot*, não estabelecendo contratos de longo prazo com as companhias aéreas, os fabricantes de Manaus ficam na dependência de poucos operadores. E a realidade é muito diferente entre a Varig Log e as outras empresas – Beta e Skymaster –, que vivem no fio da navalha em termos operacionais. Este é um quadro traumatizante para a indústria."

Ele cita como exemplo para a solução do problema doméstico um projeto de sua autoria para a mesma região – o Centro de Logística Avançado (CLAD), resultado da parceria da Suframa, do governo do Amazonas e do Centro das Indústrias do Estado (Cieam).

O CLAD é formado por um armazém alfandegado no Porto de Everglades, na Flórida (EUA), e um *showroom* permanente no mesmo Estado. A intenção é alimentar os negócios entre o Amazonas e a América do Norte. "Para ampliar a viabilidade dessa linha, estamos em negociações para implantar uma linha de cargas entre os aeroportos de São José dos Campos (SP), Manaus e Miami. Essa rota servirá, ao mesmo tempo, para a exportação de produtos do pólo industrial do Vale do Paraíba – onde estão empresas como Embraer e Johnson&Johnson – e para o abastecimento da Zona Franca", explica Vantine.

"É importante salientar que neste projeto, concebido com apoio da Prefeitura de São José, da Infraero e do Centro das Indústrias do Vale do Paraíba, a figura do agente de cargas não existe. Trata-se de um consórcio de embarcadores, que será responsável pela operação do avião. A Embraer, por exemplo, pode comprar 15% de espaço cativo nas aeronaves e, com isso, garantir regularidade do serviço e frete mais em conta", revela.

Vantine acredita que o gargalo no fluxo de cargas entre Manaus e o Sudeste deve ser resolvido com soluções desse tipo. "Estamos falando de um mercado que produz US\$ 8 bilhões em mercadorias para o mercado interno todos os anos. E que concentra 70% do seu escoamento entre outubro e novembro. Isso significa que muita gente pode ficar sem presente no Natal. E o trenó do Papai Noel, com certeza, não é a solução logística para este caso." ●

André Sales

CIEAM: (92) 3633-3411

Sinaees: (92) 3613-1792

Skymaster: (92) 3652-4000

Thomson: (92) 3652-9000

Vantine Consultoria: (11) 3151-6090

Varig Log: (21) 2468-2595



# MARCANDO A HISTÓRIA



VUC

PALETE PBR



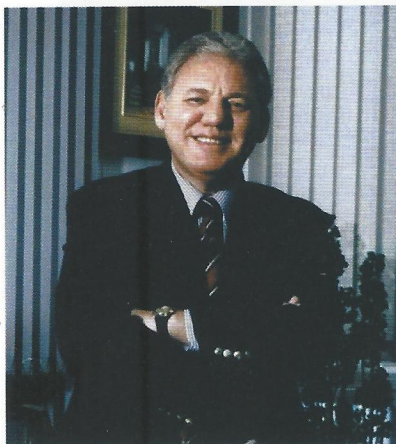
INTERLOG



SIDER



## Logística Moderna



- 1988 LOGISTECH - Primeiro Mega Evento de Logística
- 1989 FUNDAÇÃO DA ASLOG
- 1989 INTERLOG - Primeira Missão Internacional de Logística
- 1989 Conceito geral e criação da marca SIDER
- 1990 PALETE PBR
- 1994 LOGISPOINT - O Clube da Logística
- 1995 REVISTA LOGÍSTICA MODERNA
- 1997 PREMIO LOGISTOP
- 1997 VEÍCULO URBANO DE CARGA(VUC)
- 1998 Livro "ADMINISTRAÇÃO ESTRATÉGICA DA LOGÍSTICA"
- 1999 LOGISMAX - Curso de Especialização em Logística
- 2000 LOGISTEX-Curso de Gerência de Logística para Executivos
- 2004 PROGRAMA DE TV "LOGÍSTICA COM VANTINE"

  
**VANTINE**  
Soluções Logísticas

[www.vantine.com.br](http://www.vantine.com.br)

(11)3151.6090 • [logistics@vantine.com.br](mailto:logistics@vantine.com.br)