

**Título:** Os entraves para a integração

**Veículo:** Valor Setorial Logística - **Localidade:** São Paulo - SP - **Data de publicação:** 10/10/2017

**Editoria:** Geral - **Página:** 64 a 66

**Centragem:** 52/55 de página AC -

TRANSPORTE MULTIMODAL

# OS ENTRAVES PARA A INTEGRAÇÃO

Além de investimento em infraestrutura, faltam planejamento de longo prazo e marcos regulatórios claros para reduzir a dependência das rodovias Por Juan Garrido



**O** Brasil é o único país entre as dez principais economias do mundo que não pratica o transporte multimodal de maneira sistêmica e operacionalmente integrada. Isso envolve também aspectos fiscais, tributários e administrativos. Segundo Bruno Batista, diretor-executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), o uso incipiente da multimodalidade no país deriva da ausência de políticas de incentivo à sua prática, das poucas alternativas ferroviárias e hidroviárias, da falta de complementaridade entre os modais de transporte e dos custos elevados de transbordo.

Sendo assim, Batista entende que a redução dos custos logísticos e o aproveitamento das vantagens produtivas brasileiras dependem da modernização da matriz de transporte de cargas e da viabilização de corredores multimodais realmente integrados, com o incremento da utilização das ferrovias e hidrovias. Entretanto, isso não exclui a utilização da modalidade rodoviária, essencial ao sistema logístico de escoamento, pela capilaridade apresentada para efetuar as movimentações dos produtos até os pontos de transbordos para outros modais ou nos deslocamentos de curta distância.

Atualmente, segundo ele, a intermodalidade é mais utilizada nas regiões Sul e Sudeste, locais de maior con-

centração das malhas ferroviárias e de razoável disponibilidade de vias interiores para a navegação.

“No Brasil, as cargas agrícolas e de minério de ferro são as mais comuns no transporte intermodal. Porém, ainda é possível observar uma dependência das rodovias para o transporte dessas commodities, mesmo para longas distâncias”, ressalta Batista.

Estudo da CNT realizado em 2015 – Entraves Logísticos ao Escoamento de Soja e Milho – apresenta a comparação da matriz de escoamento da safra de soja entre Brasil, Argentina e Estados Unidos, três dos principais países produtores e exportadores de soja. No Brasil, 65% da produção brasileira de soja é movimentada por rodovias; na Argentina, esse modal também predomina, com 84%. Porém, as distâncias médias de transporte das regiões produtoras até os portos são de 250 quilômetros a 300 quilômetros, fazendo com que essa modalidade de transporte seja mais vantajosa. Nos Estados Unidos, a maior participação é das hidrovias, com 49% da movimentação total.

O estudo da CNT também faz uma comparação de custos de transporte de uma tonelada de soja ou milho aos portos de Santos (SP), Paranaguá (PR), Itacoatiara (AM) e Santarém (PA), partindo de Rio Verde (GO) e

**Título:** Os entraves para a integração

**Veículo:** Valor Setorial Logística - **Localidade:** São Paulo - SP - **Data de publicação:** 10/10/2017

**Editoria:** Geral - **Página:** 64 a 66

**Centimetragem:** 52/55 de página AC -



**Arany, da  
Log-In:  
adesão  
maior à  
cabotagem**

utilizando a intermodalidade. Tomando as rotas com destino a Santos (SP), há um acréscimo de 20% pelo modal exclusivamente rodoviário quando comparada com a movimentação que usa a integração rodoviária e ferroviária. Escoando soja e milho de Lucas do Rio Verde (MT) para Santarém (PA), a utilização de uma maior extensão hidroviária permitiria redução de 33,3% no custo por tonelada-quilômetro.

O Anuário Estatístico de Transportes 2010-2016, publicado em uma parceria entre o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação e a Empresa de Planejamento e Logística (EPL), traz informações sobre alguns produtos que são transportados por mais de um modal.

Atualmente, produtos como arroz, plástico, madeira, carvão vegetal, ferro fundido e aço, papel e celulose se valem do transporte rodoviário e da cabotagem no mercado interno. Os produtores de papel e celulose utilizam o transporte rodoviário associado às hidrovias no terreno doméstico. O escoamento da safra de soja e milho em direção aos portos também é feito por meio de rodovia, ferrovia e hidrovia. O transporte do minério de ferro utiliza a ferrovia e a cabotagem. Já o setor de combustíveis se vale do transporte por dutos, cabotagem e rodovia dentro do território nacional.

Cesar Meireles, presidente-executivo da Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (Abol), diz que tem visitado países referenciais em logística integrada onde pode se viabilizar a multimodalidade. Para uma integração modal, segundo ele, é imperativo aumentar os investimentos em infraestrutura logística. "Este não é o caso do Brasil, porque investimos em 2016 algo como 0,5% do PIB em infraestrutura de transportes e logística, uma redução de 30,33% quando comparado com 2014, enquanto os países com os quais competimos na América Latina e Brics investem de 4% a 5% do PIB ao ano."

Entre outros motivos que inviabilizam uma logística integrada que permita a multimodalidade no país, estão a falta de marcos regulatórios claros, planejamento de longo prazo e uma gestão focada e profissional do poder público para que se produza um ambiente de credibilidade que atraia o investimento privado. "Não havendo essas condições, a matriz de transporte do país segue desequilibrada, com 62,8% no rodoviário, 21% no ferroviário, 12,6% no aquaviário e 3,6% no dutoviário." Meireles compara o elevado custo logístico do país, de 12% do PIB, contra 7,5% dos Estados Unidos.

Segundo Herbert Drummond, secretário de política e integração do Ministério dos Transportes, Portos e

**Título:** Os entraves para a integração

**Veículo:** Valor Setorial Logística - **Localidade:** São Paulo - SP - **Data de publicação:** 10/10/2017

**Editoria:** Geral - **Página:** 64 a 66

**Centragem:** 52/55 de página AC -

## TRANSPORTE MULTIMODAL



DIVULGAÇÃO

**Resende, da Fundação Dom Cabral: Brasil é disfuncional**

Aviação, não é possível categorizar a multimodalidade como um todo, mas pelos transportes que são utilizados mais em determinadas regiões, e isso depende das condições naturais de cada uma.

“Na Amazônia, por exemplo, há muito transporte por hidrovia, enquanto que a cabotagem é utilizada desde o Rio Grande do Sul até a região amazônica, sendo esse modal um dos responsáveis pela distribuição de combustíveis no país”, ressalta Drummond.

Para o professor Paulo Resende, coordenador do núcleo de logística, supply chain e infraestrutura da Fundação Dom Cabral (FDC), o Brasil é disfuncional em relação à multimodalidade por ter se consolidado no país a ideia de que modais de transporte têm que competir entre si. O modal de maior presença na matriz de transportes – o rodoviário – acaba recebendo as maiores atenções. “Temos que tratar a constituição de sistemas intermodais dentro de parâmetros técnicos que garantam o melhor aproveitamento das características de cada um deles.” Isso, segundo ele, exige planejamento de longo prazo, e o país nunca conseguiu organizar essa visão estratégica.

Resende alerta que é preciso não confundir a questão dos limites operacionais com o “conjunto da obra”. E

cita que, quando uma empresa aérea se associa a uma empresa de transporte rodoviário, por exemplo, isso não ocorre por visão estratégica, mas porque o aéreo não consegue fazer entrega porta a porta. A mesma coisa com outras combinações de modais. “Ou seja, até mesmo na logística empresarial não se tem esse cunho estratégico para o transporte multimodal.”

Pelos levantamentos de Resende sobre os segmentos da economia e regiões do país em que o transporte integrado é mais utilizado, ele aponta que as commodities agrícolas usam o caminhão a partir das fazendas e silos até o transbordo nas moegas ferroviárias. Que no caso de longas distâncias de avião, a distribuição posterior pela cidade é realizada por veículos urbanos de cargas (VUCs). Algumas operações na siderurgia são feitas usando caminhões que levam os produtos das usinas para os pátios ferroviários. “Quanto às regiões, o Centro-Oeste se destaca para o granel agrícola, o Sudeste para o aço, e as regiões metropolitanas e outros centros urbanos para produtos de maior valor agregado.”

Conforme observa Márcio Arany, diretor comercial da Log-In, a empresa de logística que mais investe em cabotagem no Brasil, a situação econômica criou um cenário em que as empresas estão mais receptivas a buscar novas soluções logísticas. “Isso inclui fazer testes com outros modais, como a cabotagem, que pode se tornar uma alternativa interessante tanto aos custos do frete rodoviário e ao crescente índice de roubo de cargas nas estradas.”

Arany identifica que muitas empresas estão migrando o transporte parcial ou total de suas mercadorias do modal rodoviário para a cabotagem. “No ano passado, entre cinco e dez empresas de diversos setores fizeram testes com a cabotagem toda semana.” Segundo ele, os principais clientes da Log-In estão nos segmentos de eletroeletrônicos, alimentos e bebidas, papel, madeira e celulose, higiene e limpeza, além de químicos e petroquímicos.

A Log-In costuma complementar o transporte em porta-contêineres com o seu serviço de entregas porta a porta, no qual a carga é coletada no local do cliente via rodovias, transportada via cabotagem e entregue também por via rodoviária até a planta do cliente. “Outra solução que oferecemos é a administração dos estoques em trânsito, que permite maximizar o fluxo logístico e a distribuição enquanto os estoques trafegam no mar”, diz Arany.

Essas soluções têm atraído novos clientes e fidelizado os antigos. Eles percebem que, por meio de um planejamento logístico mais eficiente, as empresas percebem que é possível obter a redução de custos da cadeia de transportes e segurança para as cargas. “Acredito que o uso do transporte multimodal não depende da segmentação, mas sim do posicionamento geográfico da empresa em relação ao seu cliente”, observando ainda que, quanto mais distante o destino, mais competitiva é a cabotagem e a multimodalidade.