

O transporte de cargas no Brasil

Qual a situação dos diversos modais no País?

Como “nunca antes neste país” tivemos tantos “especialistas” (palpiteiros) falando sobre logística e infraestrutura, e para dar uma visão mais técnica sobre um assunto tão importante, nesta edição daremos início a uma série de artigos que têm por objetivo relatar como anda a situação dos diversos modais de transporte de cargas, a infraestrutura, as privatizações e a legislação.

Para facilitar o entendimento, neste primeiro artigo daremos uma visão geral da situação dos diversos modais e da infraestrutura.

Vamos começar com uma visão da matriz de transportes, ou seja, a distribuição dos volumes transportados entre os diversos modais (vide tabela ao lado).

De acordo com a FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - a matriz de transportes do Brasil e do Estado de São Paulo demonstra um desequilíbrio entre os diferentes modais, o que aponta para a necessidade de readequações que promovam maior competitividade e desenvolvimento econômico sustentável.

Porém, o desequilíbrio em si não é o problema, e sim a grande diferença

MATRIZ DE TRANSPORTES

Modal	Brasil (%)	São Paulo (%)
Rodoviário	59,0	93,1
Ferroviário	24,0	5,3
Aquaviário	13,0	0,5
Aeroviário	0,3	0,3
Dutoviário	3,7	0,8

Fonte: FIESP 2011

de custos e a adequação a cada um dos modais.

Por exemplo: para a safra de grãos de 2013, que segundo a Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) está prevista para 184 milhões de toneladas (10,8% maior que a safra passada), os transportes mais adequados são prioritariamente os modais ferroviário e aquaviário (marítimo,

cabotagem e hidroviário), ideais para grandes volumes, longas distâncias e de baixo valor agregado, e não o transporte rodoviário de cargas (TRC), que é adequado para produtos de médio e alto valor agregado para médias e curtas distâncias e para operações “porta a porta”.

Para uma análise um pouco mais detalhada vamos analisar cada modal:



Transporte rodoviário

O TRC (Transporte Rodoviário de Cargas) é, segundo a matriz de transportes, de longe o mais utilizado (59%), e bom (custo e agilidade) para operações “porta a porta”, para produtos de médio e alto valor agregado para médias e curtas distâncias, como já citei acima. Entretanto existem grandes distorções, como por exemplo o transporte de grãos do Mato Grosso para os portos de Santos e Paranaguá.

Além da distorção citada acima, o TRC enfrenta um grave problema devido à deficiência da infraestrutura, ou seja, em grande parte do País as estradas estão em péssimo estado de conservação (buracos, acostamento, etc), e naquelas em bom estado os pedágios são considerados elevados.

Recentemente foi aprovada a lei 12.619/12 que regulamenta a jornada de trabalho, que por um lado eleva a segurança nas estradas, mas por outro causa apreensão devido à falta de locais adequados para o repouso e o provável aumento dos fretes gerado pela diminuição da ocupação dos veículos.

Transporte ferroviário

O modal ferroviário representa apenas 24% do volume transportado, porém considerando as dimensões do País e o grande volume de produtos agrícolas, minérios, etc, (baixo e médio valor agregado) transportados a grandes distâncias, indica que tal percentual deveria ser no mínimo o dobro para permitir significativa redução dos custos de transportes, com maior competitividade na exportação e aumento na margem de lucro e no saldo da balança de comércio exterior.

Existem grandes projetos em andamento (ferrovias Norte-Sul e Integração Centro-Oeste), porém o andamento está muito abaixo das necessidades e com registros de enormes atrasos.

Transporte aquaviário

O modal aquaviário representa 13% do volume transportado e, por motivos semelhantes ao do transporte ferroviário, considerando os valores dos produtos transportados e grandes distâncias, indica que o percentual deveria ser bem maior, principalmente com a utilização da cabotagem (transporte marítimo na costa). Como aproximadamente 60% da economia do Brasil está a menos de 250 km da costa, este seria um modal extremamente adequado.

No caso específico do transporte aquaviário existem dois pontos críticos. O primeiro é a infraestrutura portuária, que é absolutamente insuficiente e inadequada para as necessidades do País. O segundo é a legislação, que somada à deficiência dos órgãos de fiscalização são gargalos absolutamente graves.

Transporte aeroviário

O modal aeroviário tem um impacto muito pequeno no transporte de carga, sendo relevante apenas para produtos de altíssimo valor agregado e carga expressas, representando maior preocupação para transporte de passageiros.

Transporte dutoviário

O modal dutoviário é um transporte específico principalmente de derivados de petróleo e que poderia ser ampliado, mas depende de projetos específicos.

Nos próximos artigos detalharemos os assuntos tratados acima e que certamente serão muito mais esclarecedores que aqueles emanados pelos “palpiteiros de plantão”. []



Antonio Carlos da Silva Rezende é instrutor e gerente de projetos da IMAM Consultoria