



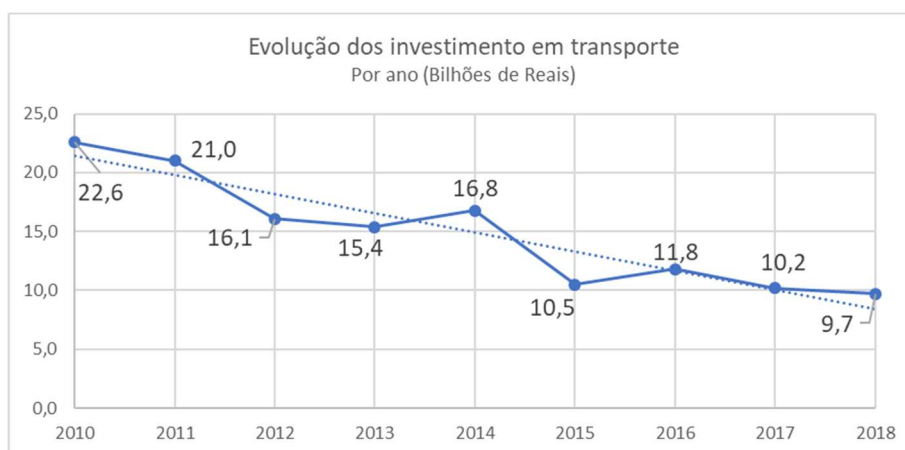
## MUDANÇAS À VISTA NA MATRIZ DE TRANSPORTES DE CARGAS BRASILEIRA

*Marcelo Sucena*

Como elo interligador na logística sistêmica, o transporte de carga é a atividade meio responsável pela movimentação de insumos e materiais acabados no fluxo logístico tradicional.

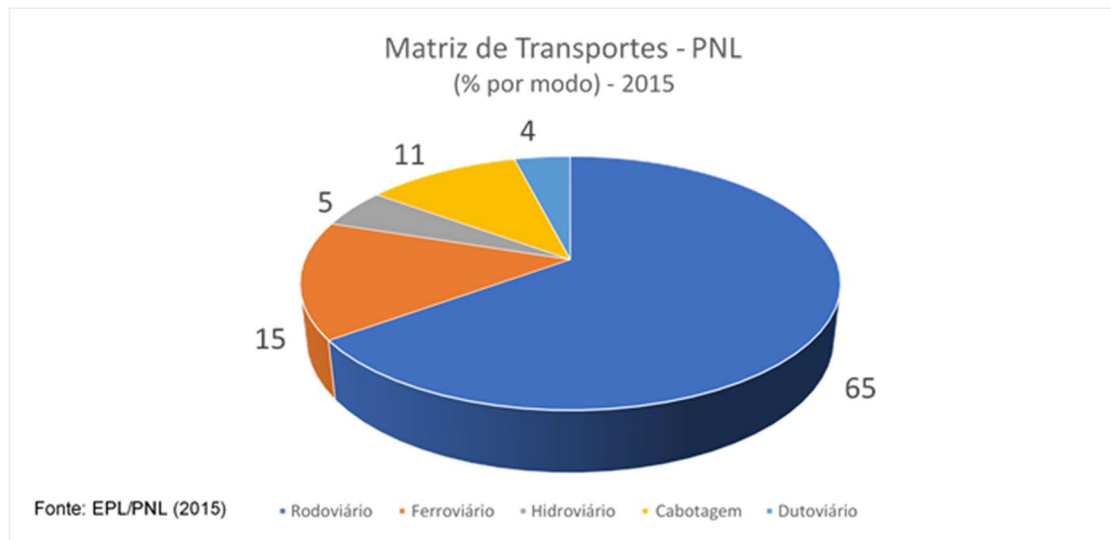
A falta de investimentos em infraestrutura de transportes, um dos pilares do desenvolvimento econômico do país, é a maior barreira para redução do custo Brasil. Por mais que o país produza, sempre existirão impactos negativos na logística, se não houver infraestrutura adequada para o escoamento.

Observando o gráfico a seguir nota-se um cenário preocupante na evolução dos investimentos em transporte, com declínio desde 2010, com tendência de queda para 2019 e, diante da pandemia da COVID-19, provavelmente também para 2020.

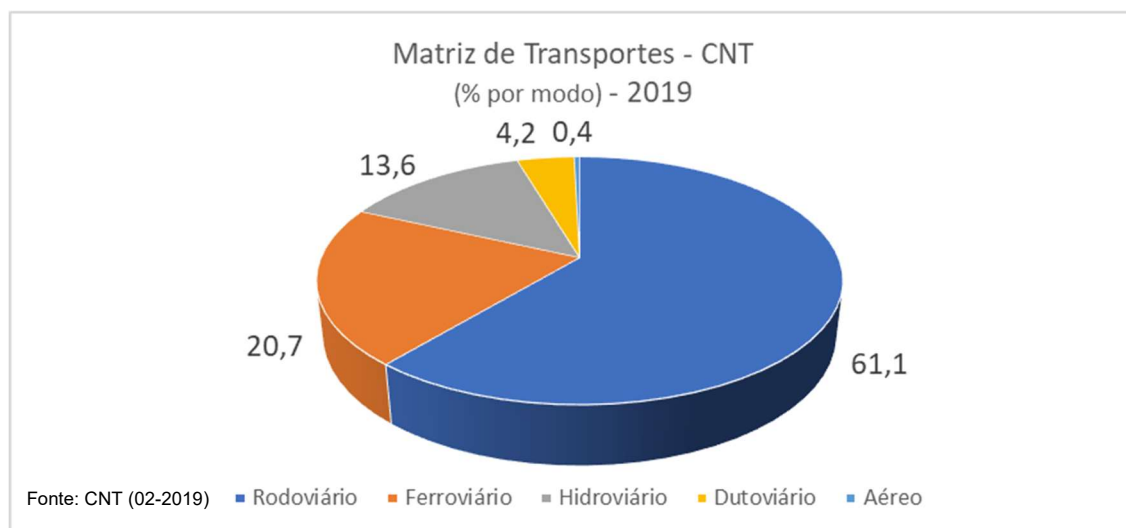


Fonte: Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL / Empresa Brasileira de Planejamento e Logística - EPL

Na visão de planejamento estratégico, o Plano Nacional de Logística (PNL) do Brasil, apresentado em 2015, denota a divisão modal para o transporte de carga (gráfico adiante), para o ano-referência, com movimentação total de 2,4 TKU.

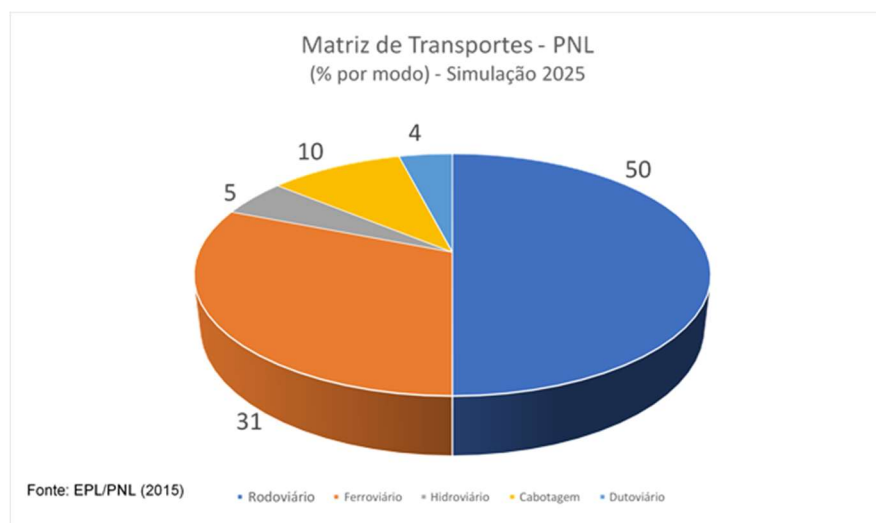


Com dados atualizados para 2019 (gráfico seguinte), a CNT registra o incremento do modo ferroviário, passando de 15% para 20,7%, absorvendo carga do modo rodoviário, que reduziu sua participação de 65% para 61,1%.

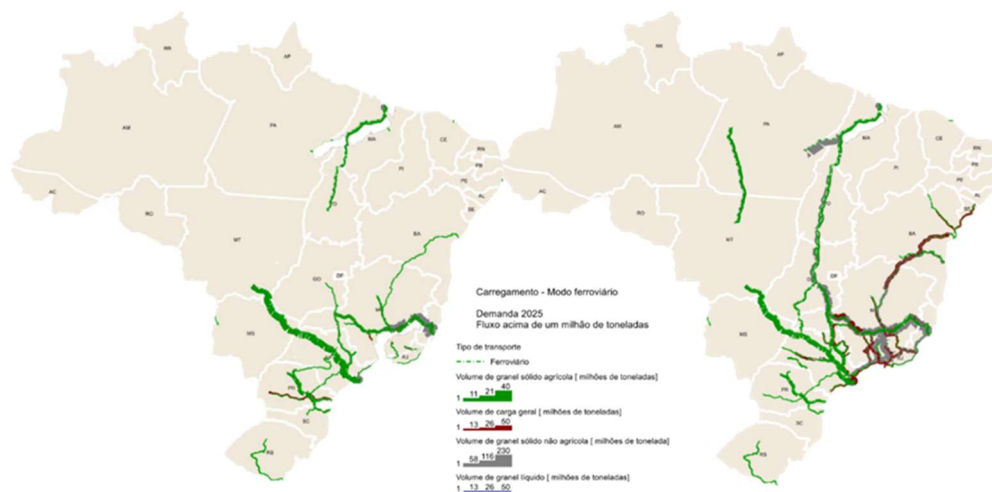


Considerando-se a queda de demanda para todos os outros modos de transporte no primeiro semestre de 2020, devido à pandemia, provavelmente a distribuição não foi modificada substancialmente.

No âmbito do PNL, que foca no planejamento de longo prazo para otimização do transporte de cargas, simularam-se os vários modos quanto ao seu desempenho, considerando-se as potencialidades de cada um. O Cenário 2025, para a demanda, considera a mesma Matriz O/D 2025, mas com a Oferta acrescida de novos trechos que estarão operacionais nessa época (segundo PNL), com destaque o acréscimo de produtividade na Ferrogrão, FIOL, FNS, VLI/FCA, MRS, Rumo Malha Paulista, EFVM, Carga Geral nas Regiões Sudeste e Nordeste. Esse resultado pode ser notado no próximo gráfico.



Para esta mesma simulação, quando se compara o cenário do ano-referência (figura à esquerda) e o de 2025 (figura à direita) percebe-se claramente o aumento do volume de carga transportada pela ferrovia brasileira.



O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), coordenado pela Casa Civil no Governo Federal, foi criado para a ampliação e fortalecimento da interação entre o Estado e a iniciativa privada. Em seu portfólio constam 127 projetos, sendo quatro para o modo ferroviário.

As principais ferrovias que receberão o investimento do governo de R\$ 14 bilhões serão a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (FIOL); a Ferrogrão; que vai ligar o Centro-Oeste ao estado do Pará; e a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO).

O que se entende é que com essas ferrovias passa-se também pelo aumento da competição portuária que, de certa forma, impactará na cabotagem, que registrou alta de 11,5% na movimentação de cargas entre janeiro e agosto de 2020 (painel ANTAQ sobre movimentação portuária), em relação ao mesmo período do ano passado, com mais de 100 milhões de TKU para migrar do modo rodoviário.

Entendendo este vínculo salutar entre ferrovia e cabotagem cabe destacar a importância do Projeto de Lei 4.199/2020, intitulado “BR do Mar”, enviado para a Câmara dos Deputados em 11 de agosto de 2020, que visa a incentivar, aumentar a competitividade e impulsionar o transporte marítimo de cabotagem no Brasil, criando novas rotas e reduzindo custos de movimentação; e o Projeto de Lei nº 3.129/2020, em tramitação no Senado Federal, com novas regras para a cabotagem como, por exemplo, o afretamento de embarcação estrangeira e a eliminação gradativa do AFRMM.

Não há dúvida de que existem muitos desafios a serem superados, tais como a otimização dos modos de transportes, a melhoria da produtividade portuária e ferroviária, os obstáculos para navegação fluvial. O fato é que a infraestrutura de transportes é o principal entrave para atendimento às demandas nacionais e internacionais, promovendo, inclusive, desequilíbrio na matriz de cargas. Ainda há muito trabalho pela frente!