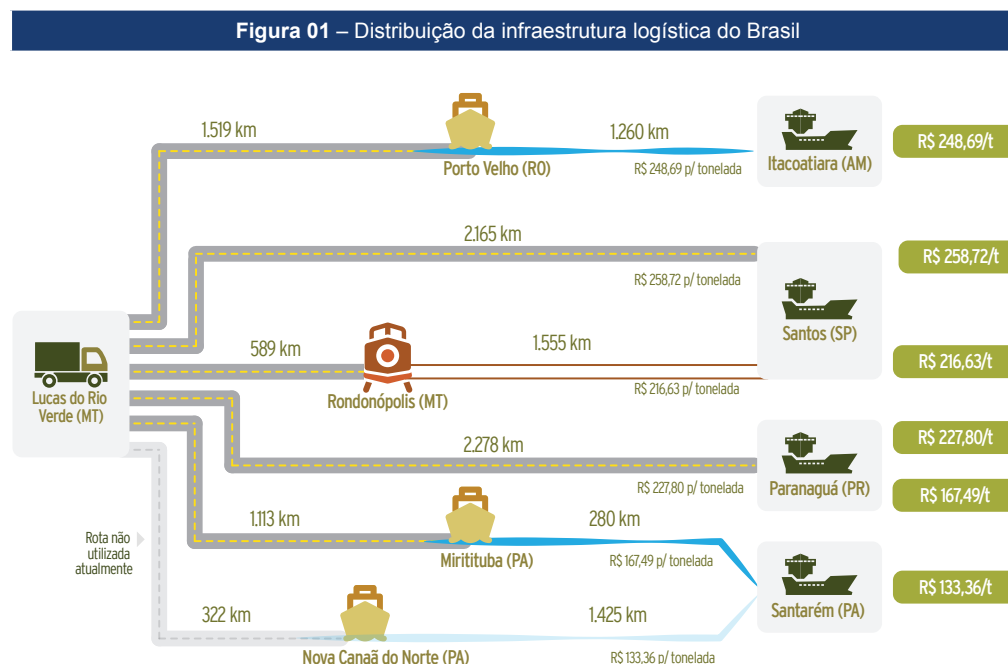


Multimodalidade: o caminho para a redução de custos no Brasil

O estudo inédito da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Entraves Logísticos ao escoamento de Soja e Milho¹, avaliou a atual condição da infraestrutura de transporte utilizada pelo setor do agronegócio para movimentar a produção de seus principais grãos até os portos. A partir da identificação dos principais entraves à exportação da soja e do milho, soluções que beneficiam todos os setores produtivos brasileiros são propostas para reduzir os custos logísticos do país.

Parte essencial da logística, o transporte representa cerca de 30% do valor adicionado pela cadeia produtiva do agronegócio. Por isso, a rentabilidade e a competitividade desse setor dependem de uma



Fonte: Elaboração CNT

infraestrutura de transporte eficiente que permita que os diferenciais de produtividade se transformem em vantagens competitivas.

Corrigir os entraves logísticos exige a melhora dos marcos institucionais e desburocratização,

de forma a promover uma gestão mais profissional e mais ágil, assim como realizar um planejamento integrado e sistêmico que contemple projetos baseados em estudos técnicos de qualidade. Por último, faz-se necessário garantir investimentos que mantenham

um fluxo de recursos contínuos e diversificados.

O Plano CNT de Transporte e Logística 2014 estima em R\$ 987,18 bilhões os recursos que deverão ser aportados no sistema de transporte do Brasil para resolver os atuais gargalos e entraves que o setor enfrenta. Desse total, cerca de R\$ 722,6 bilhões são valores destinados a ações que beneficiam o transporte de cargas no país.

A CNT estima que serão necessários no mínimo R\$ 195,2 bilhões² em investimentos especificamente para adequar a infraestrutura logística de escoamento da safra de soja e milho, dos quais R\$ 128,6 bilhões são referentes às intervenções apontadas pelos embarcadores como prioritárias para sanar os gargalos logísticos que enfrentam atualmente e para viabilizar novas rotas.

A realização desses investimentos propiciará, entre outros benefícios, um maior estímulo à prática da multimodalidade³ no Brasil. A integração do sistema visa reduzir ou eliminar as interrupções no movimento das cargas desde a sua origem até o seu destino. Além disso, o uso do modal mais adequado ao tipo de carga a ser transportada acarreta redução do custo médio do frete.

Simulações comparativas do custo de transporte mostram como os ganhos do uso sistemático da multimodalidade são significativos (Figura 01). Tomando as rotas que têm como origem o município

de Lucas do Rio Verde (MT) com destino a Santos (SP), verifica-se que a que utiliza apenas o modal rodoviário tem custo R\$ 42,00 por tonelada superior àquela em que há integração entre o transporte rodoviário e o ferroviário.

Quando a integração é feita com hidrovias, os benefícios são ainda maiores. Efetivar os investimentos que possibilitem o uso da Hidrovia Teles Pires – Tapajós⁴ nas rotas com destino a Santarém (PA) podem reduzir em R\$ 34,13 o custo por tonelada em relação à atual trajetória por aumentar a utilização da navegação interior.

Dessa forma, a decisão de escoar a soja e o milho de Lucas do Rio Verde (MT) para a região Norte do país, via Teles Pires – Tapajós, ao invés da rota mais utilizada, com destino a Santos (SP), traz uma economia de custo de R\$ 125,36 por tonelada transportada. O que pode, além de melhorar a remuneração do serviço do transportador e reduzir o frete pago pelos embarcadores, desafogar as rotas para o Sul e Sudeste do país.

Importante ressaltar que as intervenções citadas beneficiam não apenas o setor do agronegócio brasileiro, mas também outros

segmentos produtivos do país. Reestruturar a matriz de transporte nacional e adequá-la às necessidades do perfil de transporte de carga do país é estratégico para reduzir os custos do transporte e, assim, potencializar a participação brasileira no mercado internacional. Assim, a CNT defende que o desenvolvimento do transporte é o caminho para que o Brasil se torne mais competitivo.

¹O estudo completo pode ser acessado no site da CNT ou pelo link: http://www.cnt.org.br/Paginas/Pesquisas_Detalhes.aspx?p=15.

²A CNT ouviu representantes de 7 das 10 maiores empresas exportadoras de milho e soja do país que, conjuntamente, representam 82% das exportações brasileiras desses grãos segundo o ranking divulgado pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Esses embarcadores selecionaram 139 intervenções, avaliadas em R\$ 128,6 bilhões, que devem ser complementadas com ações identificadas pela CNT, calculadas em R\$ 66,6 bilhões, para solucionar entraves

³A multimodalidade se caracteriza pela emissão de apenas um documento fiscal emitido para todo trajeto e fica a cargo do Operador de Transporte Multimodal (OTM).

⁴Para viabilizar a navegação na Hidrovia Teles Pires – Tapajós é imprescindível que sejam construídas eclusas para que as embarcações consigam transpor os desníveis, sejam eles naturais ou não. Estima-se a construção de pelo menos 8 eclusas para garantir a navegabilidade dessa hidrovia.