

## **Cresce dependência por transporte rodoviário**

Com o avanço mais robusto da economia, o modal rodoviário voltou a ganhar participação no mercado.

Os constantes congestionamentos de caminhões nas estradas e portos do Brasil não deixam dúvidas: a movimentação de carga está cada vez mais concentrada no transporte sobre rodas. Apesar dos planos do governo para diversificar a matriz nacional, o modal rodoviário voltou a ganhar participação no mercado enquanto a ferrovia e a hidrovia seguiram movimento contrário em 2010, segundo o Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos).

Com o crescimento mais robusto da economia, o transporte rodoviário absorveu boa parte do aumento da demanda interna, que alcançou 1,4 bilhão de tku (toneladas por quilômetro útil) no ano passado. "O meio mais fácil para acompanhar o avanço da economia é o rodoviário, pois basta comprar o equipamento e colocar na estrada para rodar", diz Antonio Wroblewski, sócio da AWRO Logística.

Os caminhões foram responsáveis por 66% de toda carga movimentada no País em 2010 - acima dos 64% de 2008. As ferrovias transportaram 19,4%; as hidrovias, 11,3%; os dutos, 3,4%; e o aéreo, 0,05%. "As empresas até tentam usar outros meios, mas não conseguem por falta de capacidade das ferrovias e hidrovias", destaca o especialista em logística, Paulo Fleury, presidente do Instituto Ilos. Ele conta que numa pesquisa recente realizada com 100 empresas de 15 setores diferentes, 26% responderam que usam apenas o transporte rodoviário para movimentar suas mercadorias. Exemplo disso é que o fluxo nas vias pedagiadas teve um crescimento médio de 14% ao ano desde 2003.

Apesar da dependência do transporte rodoviário, o Brasil é carente de boas estradas. Apenas 11% da malha nacional é pavimentada e, mesmo assim, a qualidade é questionável. Hoje é normal um caminhão percorrer mais de mil quilômetros (km), cortando o País de norte a sul em estradas asfaltadas e de terra, para recolher e entregar as mercadorias. Do ponto de vista econômico, o mais vantajoso seria transferir a carga de longa distância para ferrovias e hidrovias e deixar o caminhão só para viagens mais curtas, diz Wroblewski.

Mas a malha ferroviária está muito aquém das necessidades e da mudança geográfica do agronegócio no País. Até bem pouco tempo, o Estado do Mato Grosso, que tem se tornado um importante produtor de soja, não tinha nenhum quilômetro de trilho para escoar sua produção. A maioria da soja era transportada de caminhões para os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Uma pequena parte seguia pelos rios rumo aos terminais da região Norte. Há cerca de dois anos, a ferrovia começou a operar até a fronteira. Nos próximos meses chegará ao centro do Estado.

O mapa ferroviário do Brasil ainda é restrito. Tem apenas 28 mil km. Mas há, pelo menos, quatro empreendimentos que podem aliviar a matriz nacional de transporte: as ferrovias Norte Sul, Integração Oeste Leste, Nova Transnordestina e Ferronorte. O problema é que o ritmo dessas obras está muito lento, diz Paulo Fleury.

"Tínhamos a esperança de que os modais ferroviários e hidroviários evoluíssem. Mas isso não ocorreu", destaca o presidente da Veloce Logística, Paulo Guedes. Segundo ele, 99% do transporte feito pela empresa é rodoviário. "Por que somos rodoviaristas? Porque é meio mais rápido de transporte no País e o preço ainda é razoável." / R.P.

Fonte: Jornal O Estado de S.Paulo - 10.10.2011

**Aparecido Mendes Rocha**  
Corretor de seguros especializado em seguros internacionais  
Articulista sobre comércio exterior e logística relacionados a seguros  
E-mail: [amrocha@logicaseguros.com.br](mailto:amrocha@logicaseguros.com.br)  
Twitter: @amrocha2011  
[www.logicaseguros.com.br](http://www.logicaseguros.com.br)