

## **Artigo para a Revista Global – Outubro de 2006**

### **Transporte Intermodal e Sua Importância para o Brasil**

A concorrência natural entre modais de transporte tende a formar um sistema segmentado e desintegrado, de forma que cada modal busca explorar seus próprios benefícios em termos de custos, serviços, confiabilidade e segurança. No Brasil, a falta de integração entre os modais foi estimulada pelas próprias políticas públicas ao longo de muitos anos e somente nos anos recentes, em virtude das graves consequências desse fato para o país, a mentalidade dos gestores públicos e dos empresários começa a se voltar para a integração intermodal.

Nos últimos 40 anos, a Europa e os Estados Unidos vêm realizando um grande esforço no sentido de integrar, através da intermodalidade, seus vários sistemas de transporte, com resultados muito significativos.

O transporte intermodal pode ser entendido como o transporte através de dois ou mais modais, utilizando as melhores características de cada modal, de forma a reduzir os custos e as resistências ao fluxo contínuo de cargas, desde a origem até o destino. Este conceito realça o desempenho econômico e operacional da cadeia de transporte, através do uso mais produtivo dos vários modais e pressupõe a eficiência dos terminais intermodais (pontos de transbordo), os quais têm impacto decisivo sobre a eficiência e a eficácia do processo de transporte.

Diversos fatores dificultam a implantação e o desenvolvimento da intermodalidade em nosso país, sendo os mais notáveis a deficiência de infra-estrutura de transportes de maneira geral, o desbalanceamento da matriz de transportes, causada pelo abandono das ferrovias na fase de gestão pública das mesmas e por sua rarefação e pelo ainda subdesenvolvido sistema de transporte fluvial. Além disso, existe uma falta crônica de armazéns e terminais e os portos, apesar de terem melhorado substancialmente após as concessões para a iniciativa privada, deixam ainda a desejar em termos de custos, eficiência e agilidade. Existem também problemas institucionais que também impõem barreiras.

Como a intermodalidade é um importante instrumento para o Brasil reduzir seus custos logísticos e aumentar sua eficiência e sua competitividade no mercado internacional, uma das prioridades do CELog – Centro de Excelência em Logística e Cadeias de Abastecimento da Fundação Getúlio Vargas de São Paulo é conscientizar empresas e, em particular, governos, para a urgente necessidade de se pensar transportes de forma integrada no Brasil. Dentro deste contexto, o CELog realizou em abril de 2006 o Fórum Intermodal FGV CELog, durante a Feira Intermodal South

America 2006, no qual foi apresentado um conjunto relevantes palestras, através das quais foi possível adquirir um melhor entendimento do momento atual do Brasil em termos da intermodalidade.

Alguns dos pontos relevantes abordados nas palestras são:

- O planejamento sendo realizado pelo Governo do Estado de São Paulo que contempla, num horizonte de 20 anos, a implantação de um sistema intermodal para o transporte de carga geral, que permitirá interligar com trens expressos, plataformas logísticas de grande porte a serem implantadas nas regiões centro e oeste do Estado (3 plataformas) e na Região Metropolitana de São Paulo (4 plataformas), através de parcerias entre os setores público e privado. Hoje o transporte ferroviário responde por cerca de 5% da produção de transporte do Estado e planeja-se que atinja cerca de 30% no citado horizonte de 20 anos. Das 644 milhões de toneladas de cargas movimentadas no Estado de São Paulo no ano de 2000, uma parcela de 82% é de carga geral, razão pela qual o foco da intermodalidade é sobre essa categoria. As demais categorias, que representam 18%, incluem cargas minerais, agrícolas, energéticas e agroindustriais, para as quais o transporte intermodal rodo-ferroviário e rodo-fluvial já é praticado com frequência;
- Nos últimos anos os transportadores ferroviários brasileiros implantaram, conjuntamente com seus clientes, 32 terminais intermodais, na maioria rodo-ferroviários, em diversas regiões do país. Esse fato é uma clara consequência do processo de privatização realizado na década de 90 e que vem rendendo seus frutos, apesar de ser num passo um pouco aquém do desejável;
- Estão operando ou em fase de implantação os seguintes corredores intermodais voltados especialmente para a exportação de commodities, quais sejam:
  - Corredor de Exportação Madeira/Amazonas para soja do Centro-Oeste, que inclui a Rodovia BR-364 até Porto Velho (RO) e os rios Madeira e Amazonas, até Itacoatiara, onde foi implantado um terminal capaz de receber navios marítimos de grande porte. Esse corredor trouxe uma redução de cerca de US\$ 30,00/t nos custos logísticos de exportação da soja.
  - Corredor de Exportação Centro-Norte, que inclui trechos rodoviários entre os pólos produtores de soja do Mato Grosso, e portos fluviais no Rio Araguaia, trecho fluvial até Xambioá (PA), trecho rodoviário de Xambioá até Estreito

(MA) e trecho ferroviário utilizando a ferrovia Norte-Sul entre Estreito e Açailândia (MA) e daí até São Luiz (MA) pela Estrada de Ferro Carajás.

- Ferronorte, que permite a exportação de soja do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul desde Alto Araguaia (MT) até o Porto de Santos.

Portanto, muito embora ainda existam expressivas dificuldades para a desejável implantação em larga escala da intermodalidade no Brasil, já existem projetos implantados que certamente atuam como demonstradores dos seus benefícios para o país.

Autor: Manoel de Andrade e Silva Reis, Ph.D

Professor de Logística da FGV-EAESP

Coordenador do CELog – Centro de Excelência em Logística e Cadeias de Abastecimento da FGV-EAESP

[mreis@fgvsp.br](mailto:mreis@fgvsp.br)