

» **Queridinho.** O presidente Michel Temer enxugou o orçamento de todos os ministérios para atender às demandas dos caminhoneiros. Apenas uma pasta não sofreu cortes: o Ministério dos Direitos Humanos.

» **TMJ.** Em reunião reservada na quinta com 27 presidentes estaduais da Assembleia de Deus, o presidente Temer ouviu do bispo Manoel Ferreira que ele pode contar com a congregação.

» **O segredo.** E contou o motivo. Temer foi o único presidente a nomear dois pastores da igreja ministros. Ronaldo Nogueira (ex-Trabalho) e Ronaldo Fonseca (Secretaria-Geral).

## Sem planos para hidrovias e ferrovias

Na última década, 65% dos investimentos do governo federal foram em rodovias. O modal recebeu R\$ 80 bilhões dos R\$ 123 bilhões aplicados. Mais de 61% da carga passam pelo sistema rodoviário; 20,7% pelos trilhos; e 18,2% pelos sistemas aquaviário, aéreo e dutoviário

OTÁVIO AUGUSTO

A opção pela rodovia foi considerada a mais barata e a mais simples para a integração do território nacional por Juscelino Kubitschek, em 1950. Agora, modernizar os modais viários — rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário — é um desafio que se impõe ao governo brasileiro. A greve dos caminhoneiros evidenciou a gravidade do problema: não há como o país depender de um único modelo de escoamento e transporte de cargas sob o risco de colapso.

Mais que representar ganhos em infraestrutura, o investimento em ferrovias, navegação de rios e cabotagem (navegação marítima costeira) é crucial para a dinâmica comercial interna e externa do país. Contudo, as aplicações nesses modelos ficam em segundo plano. Na última década, 65% dos investimentos do governo federal foram em rodovias. O modal recebeu R\$ 80 bilhões dos R\$ 123 bilhões aplicados.

Nos próximos meses, segundo o governo federal, serão licitadas as concessões da ferrovia Norte-Sul, que liga o Pará ao Rio Grande do Sul, e da ferrovia de Integração Leste-Oeste, entre a Bahia e o Tocantins. Além disso, haverá a renovação de cinco contratos de concessionárias que serão prorrogados em contrapartida a investimentos de R\$ 16 bilhões na malha ferroviária. Ao todo, os investimentos estimados nos transportes chegam a R\$ 70 bilhões.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, cita a diferença de investimentos entre os modais. Segundo ele, por ano, são aplicados R\$ 400 milhões no aquaviário, enquanto o rodoviário abocanha R\$ 13 bilhões. “Ficamos na mão do transporte rodoviário. A luz no fim do túnel é a maior utilização dos nossos rios para navegação. O problema é o pouco valor que se dá a esse modal”, explica.

### Licitações

A Antaq vai licitar três portos em julho. O processo estava parado havia 12 anos. A ideia do órgão era ter feito isso com 149 unidades, mas entraves técnicos, burocracia e mudanças na lei interromperam a empreitada. Há, ainda, sete terminais que o edital de licitação está em conclusão.

O órgão aposta na parceria

público-privada para fomentar o transporte pela água. Para se ter ideia do lucro, em 2013, a Antaq tinha 120 terminais de uso privado (TUPs). Após a mudança na legislação, o número subiu 68% e chegou a 202 unidades em 2018. Nesse modelo de negócio, com parcerias com a iniciativa privada, a agência contabiliza R\$ 21 bilhões em investimentos. Estão em análise 48 pedidos para TUPs. Se aprovados, eles gerarão mais R\$ 6,9 bilhões.

Ele cita como potencial o Rio Tapajós. Lá, em 2017, foram escoados 3 milhões de toneladas de soja e milho. Este ano a previsão é de saíam 7 milhões de toneladas. Para 2019, o alcance é de 10 milhões de toneladas. “Esse volume poderia vir para sul e sudeste por ferrovia, por exemplo”, ressalta. O gargalo é o acesso aos portos. “Muita coisa precisa melhorar, mas isso passa pelo planejamento”, conclui.

### Investimentos

Dados da Confederação Nacional de Transportes (CNT) mostram como o Brasil centralizou o escoamento de sua produção em estradas. Mais de 61% de toda a carga passam pelos sistema rodoviário; 20,7% pelas ferrovias; e 18,2%, pelos sistemas aquaviário, aéreo e dutoviário, somados.

O professor Marcus Quintella, consultor de transportes da





Fundação Getúlio Vargas (FGV), explica que o Brasil tem um problema crônico de logística. Falta integração entre os sistemas. “Somos um país rodoviário que não tem rodovias. As estradas que existem hoje são insuficientes. Comparativamente estamos atrás da maioria dos países em desenvolvimento, como o Chile, o México. Nesses locais vemos estruturas de transporte mais adequadas e modernas”, conclui, ao ressaltar que o rodoviário entrou em crise a partir da década de 1970, com a elevação do preço do petróleo.

Para ele, se mudanças comessem a ser feitas hoje, os efeitos demorariam 20 anos para ter impacto no sistema logístico do país. “Falta no Brasil visão sistêmica de transporte e logística. Não há planejamento nesse setor. O Brasil

está carente de um órgão pensador. Não temos órgãos que subsidiem o setor tecnicamente do que precisa ser feito. Os órgãos que existem não traçam políticas públicas. A greve mostrou como somos vulneráveis”, acrescenta. O presidente da Associação Brasileira dos Caminhoneiros (Abcam), José da Fonseca Lopes, discorda. “O Brasil é um país rodoviário por vocação”, conclui.

O presidente executivo da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Gustavo Bambini, destaca que mais ferrovias significam mais competitividade. “O problema não é só a construção, mas os gargalos nos centros urbanos onde as ferrovias estão confinadas. Nenhum modal funciona separadamente sob o risco de colapsar. A intermodalidade tem que existir sempre. Não é

competição, mas sim harmonia”, explica. Ele comemora a guinada do governo rumo às ferrovias. “A licitação da Norte-Sul é primordial. Ela é a espinha dorsal do Brasil”, pondera.

As ferrovias foram até 1950, o meio de transporte mais importante do país. Algumas surgiram pela movimentação comercial na região, como em São Paulo, com o café, e em Santa Catarina, com o carvão. O modelo é mais barato que a operação por rodovias e é considerado o ideal para países de grandes proporções, como o Brasil. “Se tivéssemos feito esse investimento, os resultados da greve seriam menores”, explica Igor Rocha, diretor de Planejamento e Economia da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB).





# Gargalo

Sistema de transporte do país é altamente dependente das rodovias



## Modais de Transporte

É por eles que mercadorias e produtos circulam no país e chegam ao exterior. Os modais de transporte são: ferroviário (com a utilização de ferrovias), rodoviário (transporte por rodovias), hidroviário (deslocamento por rios e lagos), dutoviário (uso de dutos) e aeroviário (aviões).

## Em números

Veja o panorama do sistema brasileiro de transporte de cargas

**1,7 milhão de km** de rodovias  
\* Apenas 2,2% das rodovias são asfaltadas

**29 mil km** de linhas férreas

**37** portos em funcionamento no Brasil

**22 mil km** de hidrovias economicamente navegáveis

## Escoamento

**61,1%** de toda a carga trafegam pelo sistema rodoviário

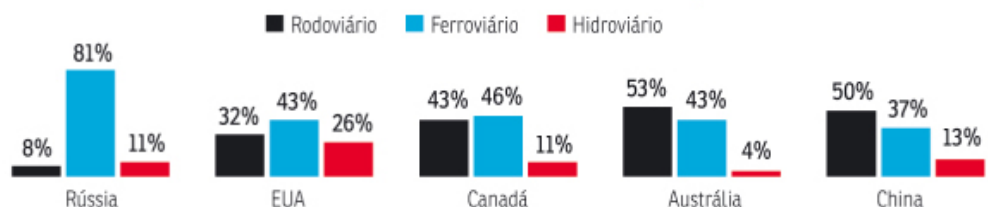


**18,2%** passam pelos sistemas aquaviário, aéreo e dutoviário, somados  
**20,7%** são transportadas por ferrovias

Thiago Fagundes/CBO, A Press

## Como é lá fora

De forma geral, os países procuram equilibrar os seus modais. A utilização de um sistema intermodal evita colapsos quando um deles falha



Fontes: Associação Brasileira da Indústria de Base (Abdib), Confederação Nacional de Transportes (CNT) e Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

## Crescimento ameaçado

Nos 20 principais mercados mundiais, as empresas que operam no Brasil são as que mais gastam com logística. A conclusão é da Pesquisa Custos Logísticos, da Fundação Dom Cabral. Aqui, as companhias desembolsam 12,37% do faturamento bruto com custos logísticos. Segundo o estudo, a infraestrutura brasileira não suportará um crescimento médio de 3% nos próximos dez anos, principalmente em alguns setores, como o agronegócio. Gargalos nos escoamentos rodoviários, ferroviário, mobilidade urbana e movimentos portuários tenderão a aumentar, o que provoca situações de risco operacional.

As dificuldades do transporte rodoviário foram alvo de estudo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Em 2016, um diagnóstico da conectividade entre as cidades reuniu dados de 5 mil municípios. “Concluimos que as cidades do sudeste e do sul têm ligações maiores e, no norte e nordeste, isso é mais fraco porque são dependentes do transporte aquaviário, que é menos desenvolvido. O Centro-Oeste está num nível intermediário. O Brasil tem uma opção histórica pelo transporte rodoviário”, explica o pesquisador do órgão Marcelo Paiva.

Igor Rocha, diretor de Planejamento e Economia da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base

(ABDIB), é categórico. “Estamos muito atrasados. O que o Brasil investe em infraestrutura não cobre nem a depreciação. Temos que ter a interligação dos modais urgentemente. Precisamos diversificar e investir massivamente em logística. Os efeitos da greve esboçaram para todos os gargalos e problemas e este se tornou um tema urgente. Não adianta ter a ferrovia, a rodovia e não ter o porto para escoar”, conclui.

Sem respostas

Para entender os investimentos do governo em rodovias, ferrovias, hidrovias e portos, o Correio enviou sete questionamentos à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que informou que o responsável pelo assunto é o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação. O órgão, em contrapartida, destacou que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) gerencia o setor e que ele deveria responder. Já o DNIT, por sua vez, informou que o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação que é o responsável pelo tema. Ninguém dos três órgãos respondeu à reportagem.

Em nota, a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) informou que tem direcionado esforços para desenvolvimento de estudos técnicos e de projetos vistos como relevantes por todo o setor de transportes. (OA)