

Caminhões dominam o transporte de grãos

Outros modais têm crescimento discreto

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO E DO ESTADÃO CONTEÚDO

O transporte rodoviário ainda é o principal meio de escoamento da safra de grãos no Brasil, respondendo por mais de 65% do total movimentado, apesar de uma queda registrada entre 2010 e 2023. Isso é o que aponta um estudo realizado pelo Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (Esalq-LOG) da Universidade de São Paulo (USP) em parceria com o Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA).

De acordo com a pesquisa, a participação das rodovias no transporte de milho

recuou de 84% para 76% no período analisado. Para a soja, a redução foi de 75% para 69%. Em contrapartida, houve um aumento no uso de ferrovias e hidrovias, refletindo uma gradual diversificação na matriz de transporte de grãos do País.

O estudo revela que o transporte ferroviário de milho subiu de 15% para 17%, enquanto o fluvial saltou de 1% para 8%. No caso da soja, as ferrovias passaram de 20% para 22% de participação, e as hidrovias de 5% para 9%.

De acordo com a pesquisa, essas alterações nas participações modais refletem não apenas os investimen-



A chegada de soja por ferrovia subiu 325% entre 2010 e 2023 no cais santista, segundo o levantamento

tos em infraestrutura, mas também as mudanças nas dinâmicas de produção e exportação de grãos no Brasil.

Apesar dos avanços, o País ainda enfrenta desafios significativos na infraestrutura logística. A pesquisa aponta que a distância média percorrida por caminhões no transporte de grãos é de 865 km, com a maior parte das movimentações domésticas realizadas em trechos de aproxi-

madamente 625 km. Nos principais portos, as mudanças na matriz de transporte variam.

Em Santos, a participação das ferrovias nas exportações de soja subiu de 52% para 57%. Já em Rio Grande (RS), o uso de caminhões aumentou de 57% para 90%, e em São Luís (MA), de 10% para 48%.

Segundo a pesquisa, o impacto dos custos logísticos permanece significativo. O transporte rodoviário pode

representar entre 15% e 40% do preço final do produto entregue nos portos.

O estudo Brazil's Modal Shares for Corn and Soybeans: Updated Analysis from 2010-23 baseou sua metodologia em dados de fontes oficiais, incluindo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) e Ministério da Fazenda.

SANTOS

O Porto de Santos, principal rota de exportação de soja e milho do agronegócio do Centro-Oeste e do Interior paulista, registrou alta progressiva nos embarques desses produtos entre 2010 e 2023, mas a participação nos modais rodoviário e ferroviário evoluiu diferentemente. Enquanto a maior parte da soja desembarca em Santos de trem, o milho é trazido em sua maioria por caminhão. A participação da soja no modal rodoviário caiu de 47,6% para 42,6% no período, enquanto no ferroviário houve alta de 52,4% para 57,4%. Em quantidade, houve um crescimento de 3,9 milhões de toneladas (2010) para 13 milhões de toneladas (2023), perfazendo um aumento de 225%. Já por ferrovia, o transporte de soja subiu de 4,3 milhões de toneladas para 17,5 milhões, alta de 325% na comparação com o primeiro ano da série histórica. A participação do milho no modal rodoviário subiu de 6,6% em 2010 para 33,6% em 2023. Já no modal ferroviário, a participação caiu de 93,4% (2010) para 66,4% (2023). Em quantidade, o transporte do produto saltou de 366 mil toneladas (2010) para 7,2 milhões de toneladas (2023) por caminhões, mais de 1.800%. Já por trem, houve um avanço de 5,2 milhões de toneladas (2010) para 14,2 milhões de toneladas (2023), alta de 180%.