

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

Brasil precisa investir mais em transporte, diz estudo

Esse é caminho para o País ser competitivo no mercado global, aponta levantamento feito pela Infra S.A

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

O Brasil desacelera em competitividade global por falhas sistêmicas na sua matriz de transportes. É o que aponta o relatório “Infraestrutura de Transportes e o Impacto em Custos Logísticos”, realizado pela Infra S.A. em parceria com o Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) e Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e publicado no mês passado.

O estudo analisou os principais modais — rodoviário, ferroviário, aquaviário, dutoviário e aéreo — com foco na eficiência, cobertura da malha, qualidade operacional e desafios logísticos. Além disso, traçou um comparativo com países de extensão continental como China, Estados Unidos, Canadá, Japão e Austrália, que equalizam os seus modos de transporte.

RODOVIA

O relatório aponta que, em 2024, as rodovias representavam 68,2% da matriz logística nacional. A malha rodoviária federal implantada soma 74,4 mil quilômetros (km), sendo 89% pavimentados. Ainda assim, é apenas uma parte dos 122,2 mil km totais da rede federal, que inclui trechos em obras ou planejados. Apenas 11,4% da malha pavimentada é duplicada e menos de 19,7% está sob concessão privada.

Ao comparar com outros países, a diferença na extensão de rodovias pavimentadas revela a falta de investimentos rodoviários no Brasil. China e Estados Unidos (EUA), por exemplo, embora com menor participação do transporte rodoviário em suas matrizes de transporte, possuem uma densidade de malha rodoviária pavimentada cerca de 16 vezes superior à brasileira.



Cabotagem usa 8,5 mil km da costa brasileira, mas respondeu apenas por 9,9% das cargas transportadas no ano passado, segunda a pesquisa

FERROVIAS

Já a malha ferroviária, com 30,6 mil km de extensão, é majoritariamente operada pela iniciativa privada (12 das 13 concessões). Desse total, 21,2 mil km estavam em operação em 2024. A carga transportada é concentrada em minérios (72,3%) e grãos agrícolas (14,8%), o que evidencia uma baixa diversificação modal. A Participação do modal é de 15,5%.

Enquanto isso, países como Austrália e Canadá utilizam ferrovias para escoar cargas em grandes volumes por longas distâncias. A Austrália, por exemplo, transporta 56% de suas cargas por ferro-

vias. O Japão, com alta densidade populacional, equilibra bem os modais, com 40% das cargas transportadas por trilhos.

HIDROVIÁRIO E CABOTAGEM

O estudo demonstra que o Brasil utiliza apenas 20,1 mil km de um total de 63 mil km de rios navegáveis ou com potencial para transporte de cargas. Em 2024, 126,2 milhões de toneladas foram transportadas por vias interiores, um número aquém do potencial. A China, por exemplo, movimenta 36% de suas cargas por hidrovias, otimizando a logística com base no transporte aquaviário.

A cabotagem utiliza os 8,5 mil km da costa brasileira, mas respondeu por 9,9% das cargas transportadas no ano passado, em sua maioria petróleo e derivados (64%). Apesar de ser uma alternativa mais econômica e sustentável ao transporte rodoviário, enfrenta limitações estruturais: falta de portos adequados, navios e integração intermodal. A frota nacional é antiga, com média de 19 anos de idade, o que compromete a eficiência e a segurança do transporte marítimo doméstico.

Contudo, a navegação costeira registrou um crescimento de 6,5% entre 2021 e 2024 e, em rotas co-

mo São Paulo–Recife, pode oferecer reduções de até 67% no custo do frete em comparação com o modal rodoviário, ainda que com 40% de tempo adicional.

Desde 2010, o Brasil oscila em sua política de investimentos em infraestrutura. Em 2023, aplicou-se apenas 0,12% do PIB (R\$ 13,74 bilhões) em transporte e logística com recursos públicos. Para alcançar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) até 2030, seriam necessários investimentos anuais de R\$ 474,2 bilhões — 4,35% do PIB —, sendo 53% em novas obras e 47% em manutenção e modernização.

MATHEUS TAGÉ - 13/5/21