

PORTO & MAR

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

Trens respondem por 21,4% do transporte de cargas

Estudo aponta que há potencial para expansão no País; avanço depende de políticas públicas consistentes

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

O modal ferroviário responde por 21,4% da movimentação de cargas no País, atrás apenas do rodoviário (67,61%). Os trens transportam em sua maioria minério de ferro, grãos e produtos siderúrgicos, com baixa participação de carga geral. No entanto, embora o setor tenha potencial de crescimento tanto em infraestrutura de transporte e na indústria, o avanço depende de políticas públicas consistentes e sinergia com o setor privado.

É o que demonstra o Panorama do Sistema Ferroviário Brasileiro com Foco em Carga Geral, que mapeia o setor ferroviário no Brasil. O estudo foi elaborado pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) em parceria com a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) e publicado pela Infra S.A.

O estudo constatou que o setor ferroviário tem potencial econômico, mas está limitado por gargalos estruturais, altos custos, baixa escala produtiva e desafios tecnológicos. O relatório também aponta o potencial da indústria ferroviária nacional, cujo crescimento é ínfimo por falta de demanda de produção e da importação de parte da infraestrutura como trilhos, por exemplo.

Conforme o mapeamento, alavancar o setor de transportes ferroviários e a indústria depende de políticas públicas integradas, inovação, expansão da malha e maior articulação entre investimentos públicos e privados. Entre os principais desafios estão a volatilidade da demanda e o Custo Brasil, enquanto as oportunidades incluem novas concessões, substituição de importações e projetos de trens regionais.

A Infra S.A. informou ainda que tem uma carteira de oito projetos de concessões ferroviárias para 2026, que ultrapassam 9 mil quilômetros de trilhos, com investimentos que somam R\$ 800 bilhões.

O Anel Ferroviário do Sudeste (EF-118), a Ferrogrão, e o Corredor Leste-Oeste, composto por ferrovias que se encontram em fase de construção também pela Infra S.A.: a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) e a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) fazem parte das ferrovias previstas para serem concedidas.

O Plano Nacional de Logística (PNL) 2035, que foi utilizado como fonte para o panorama, aponta a meta do Governo Federal de ampliar a participação do modal ferroviário na matriz de transportes dos atuais 21% para 40% até 2035.

MODAIS

O levantamento mostra que a matriz de transporte de cargas no Brasil segue fortemente concentrada no modal rodoviário, especialmente de produtos agrícolas, industriais e de consumo. O ferroviário aparece em segundo lugar e a cabotagem responde por 8% das cargas, principalmente contêineres e combustíveis.

Já o hidroviário participa com cerca de 1,5%, com destaque para as principais hidroviárias do Norte e do Centro-Sul. O dutoviário representa pouco mais de 1%, voltado ao transporte de líquidos e granéis gasosos, e o modal aéreo tem participação residual, inferior a 0,1%.

O estudo aponta que o modal rodoviário é o melhor para curtas distâncias, de até 400 km, devido à flexibilidade e à rapidez no transporte porta a porta, especialmente em áreas urbanas, embora tenha custos mais elevados em trajetos longos.

Para distâncias intermediárias, entre 400 km e 1,5 mil km, o ferroviário se mostra mais eficiente e sustentável, sendo indicado para grandes volumes, com menor consumo de energia e impacto ambiental. Já o hidroviário e a cabotagem são ideais para longas distâncias, de 1,5 mil a 3 mil km, destacando-se pelos baixos custos operacionais e pelo menor impacto ambiental, embora dependam de infraestrutura adequada.



ÚLTIMO NO RANKING

A densidade da malha ferroviária é um dos principais indicadores da eficiência do transporte de cargas e passageiros, sobretudo em países de grande extensão territorial, onde o modal é estratégico para o escoamento de commodities e produtos industriais. Uma análise comparativa entre as redes ferroviárias de dez países — incluindo Brasil, Estados Unidos, China e Rússia — revela como fatores geográficos, econômicos e históricos influenciam o nível de interconectividade das ferrovias e sua capacidade de atender às demandas nacionais. No recorte por área territorial, o Brasil aparece na última posição entre os países analisados, com densidade de apenas 3,62 quilômetros de ferrovias a cada mil quilômetros quadrados. O dado evidencia a baixa cobertura ferroviária em relação à dimensão do território brasileiro e reforça a carência de infraestrutura capaz de conectar, de forma eficiente, regiões produtoras, centros consumidores e áreas exportadoras, um gargalo histórico da logística nacional. Quando a análise considera a densidade ferroviária por população, o Brasil ocupa a sétima colocação, com 0,15 quilômetro de ferrovia por milhão de habitantes. Embora o índice seja superior ao de China e Índia, países que concentram as maiores populações do mundo, ele ainda permanece abaixo do observado na maioria das nações avaliadas, indicando limitações no atendimento às demandas internas de transporte. A insuficiência da malha ferroviária brasileira gera impactos diretos sobre a logística, elevando os custos de transporte e reduzindo a competitividade do País no mercado internacional.



MINÉRIO DE FERRO

O transporte ferroviário brasileiro manteve forte concentração em poucos tipos de carga entre 2010 e 2024. No período, três subgrupos — minério de ferro, soja e farelo de soja, e produção agrícola — responderam juntos por 87% de todo o volume movimentado pelas ferrovias no País, evidenciando o papel estratégico do modal no escoamento de commodities. É o que aponta o Panorama do Sistema Ferroviário Brasileiro com Foco em Carga Geral, do Observatório Nacional de Transporte e Logística (ONTL) em parceria com a Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), publicado pela Infra S.A. O minério de ferro permaneceu como o principal produto transportado, alcançando seu maior volume em 2018, com 441,4 milhões de toneladas úteis (TU). Em 2019, houve queda de 18% em relação ao ano anterior, reflexo direto do rompimento da barragem de Brumadinho, que interrompeu operações no Complexo Córrego do Feijão e afetou toda a logística associada, inclusive trechos da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Apesar de o volume bruto ter voltado a crescer nos anos seguintes, a participação do minério no total transportado atingiu o pico em 2016, com 78,7%, e recuou para 72,3% em 2024. O subgrupo formado por soja e farelo de soja teve crescimento expressivo ao longo da série histórica. O volume transportado mais que dobrou, saltando de 20,6 milhões de TU em 2010 para 43,4 milhões de TU em 2024, quando passou a representar 8% do total ferroviário. O avanço foi mais acentuado especialmente em 2017 e 2018, acompanhando a expansão da produção agrícola e da logística de exportação. Tendência semelhante foi observada no subgrupo "produção agrícola", que reúne produtos agrícolas exceto soja e farelo. O volume transportado foi de 19,4 milhões de TU em 2010 para 36,1 milhões de TU em 2024, alcançando participação de 6,7% do total movimentado pelas ferrovias. Embora ainda tenham peso reduzido na matriz ferroviária, os subgrupos "contêiner" e "adubos e fertilizantes" também registraram avanço relevante em termos absolutos. Cada um respondeu por cerca de 1% do volume total transportado, mas apresentaram crescimento acumulado de 140% e 60%, respectivamente, indicando diversificação gradual das cargas atendidas pelo modal ferroviário brasileiro.



VANESSA RODRIGUES - 26/4/24

Abifer tem demandas estratégicas

■ A Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer) apontou demandas consideradas essenciais para impulsionar a modernização, a competitividade e a sustentabilidade do setor ferroviário brasileiro.

As propostas envolvem desde a renovação da frota até ajustes tributários e ampliação de instrumentos de financiamento, com foco no aumento da participação das ferrovias na matriz nacional de transporte de cargas.

SUBSTITUIÇÃO

Entre as principais prioridades está a substituição de vagões e locomotivas com mais de 50 anos de uso por equipamentos dotados de inovações tecnológicas e soluções sustentáveis.

Segundo a entidade, a renovação da frota pode

gerar uma economia anual de 58 milhões de toneladas de combustível e reduzir em cerca de 150 mil toneladas por ano as emissões de CO₂, além de elevar em pelo menos 30% a produtividade das concessionárias de carga e aumentar a segurança operacional.

ALÍQUOTA

A Abifer também defende a elevação da alíquota de importação de produtos ferroviários, dos atuais 11,2% para 35%, como forma de equiparar o setor aos demais modais de transporte e fortalecer a indústria nacional.

Outra demanda é o apoio à política de Estado conduzida pelo Ministério dos Transportes, que prevê, por meio da Infra S.A., ampliar a participação do modal ferroviário na matriz de cargas dos

atuais 27% para 40% até 2035.

LINHAS DE CRÉDITO

No campo do financiamento e dos incentivos, a entidade quer a inclusão do setor ferroviário no programa Mover, do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, além do acesso a linhas de crédito do Fundo Clima, operado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). A manutenção do regime tributário especial Reporto, além de 2028, também é apontada como fundamental para garantir previsibilidade aos investimentos.

Segundo a associação, o atendimento a essas demandas é decisivo para aumentar a eficiência logística, reduzir impactos ambientais e fortalecer a indústria ferroviária brasileira. (BF)

A Força que Movimenta o Porto de Santos



ecoporto
ecoportosantos.com.br