



OS DESAFIOS DO TRANSPORTE NO BRASIL

CARLOS ALBERTO ANDRADE PINTO*

O Brasil se prepara para uma safra de 233 milhões de toneladas em 2019. Somente a soja representa cerca de metade do volume, com produção estimada em 112 milhões de toneladas. O Estado do Mato Grosso, no Centro-Oeste brasileiro, onde estão concentrados os maiores produtores de grãos do Brasil, deve liderar a produção nacional de soja, com aproximadamente 30% da safra nacional. Os dados fazem parte da estimativa do Levantamento Sistemático da Produção Agrícola (LSPA) do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

No ano passado, a estimativa de exportação da soja brasileira foi de mais de 71 milhões de toneladas e o principal destino do grão a Ásia, com destaque para a China, um dos principais compradores da commodity brasileira. Os chineses adquirem mais de 75% do nosso volume total exportado.

Toda essa produção será escoada pelos principais portos do Brasil, como Santos (SP), Paranaguá (PR) e os portos do chamado Arco Norte: Itaqui, no Maranhão, e Barcarena, no Pará. Mas, para que o cultivo agrícola chegue a esses portos é necessária uma infraestrutura adequada. E esse é o grande desafio!

Segundo levantamentos da Embrapa, 47% da safra de grãos chega aos portos por ferrovia; o escoamento por rodovia representa 42% e o transporte hidroviário é responsável por outros 11%. A participação ferroviária no escoamento de grãos tem evoluído e foi um dos fatores para acabar com os congestionamentos quilométricos nos acessos ao Porto de Santos, o maior da América Latina.

Mesmo com esse avanço, ainda existem deficiências logísticas para o escoamento das safras brasileiras. Nos dias de chuva, a BR-163, que liga a região Sul aos portos do Pará e Amazonas, transforma-se em um grande atoleiro. A rodovia federal possui trechos sem asfalto, outros com o que restou dele, que são sinônimos de atraso nas entregas de cargas quando o clima é chuvoso.

Esses problemas geram grandes custos para o Brasil. De acordo com a Embrapa, o Brasil perde até 9,6 bilhões de reais por ano com a ineficiência intermodal. Uma lamentável realidade! Para que as cargas sejam transportadas de maneira mais eficiente e sem prejuízos com atrasos e entraves logísticos é necessário investir na infraestrutura de transporte, seja ela pelo Arco Norte quanto pelo sistema portuário das regiões Sul e Sudeste.

O Brasil é um país de dimensões continentais, que poderia ter a ferrovia como seu principal modo de transporte, principalmente para as cargas agrícolas. Os trens têm maior capacidade de transporte, permitindo fluidez no escoamento dos grãos. Além disso, não gera congestionamentos e nem acidentes.

Mas para que haja eficiência é necessário que as ferrovias tenham boa performance e para isso são necessários investimentos na via permanente, material rodante e equipamentos, de maneira que as operadoras possam atender as demandas de carga. A qualidade dos componentes é um item de extrema importância para garantir a eficiência dos sistemas. A via permanente é composta por diversos componentes, entre eles o dormente.

A eficiência do uso de dormente de qualidade está comprovada em importantes cor-

redores ferroviários do país como a Estrada de Ferro Vitória a Minas, no Contorno Ferroviário de Belo Horizonte, na MRS, na Rumo, entre outros. Nos trechos renovados das ferrovias, o uso de dormentes metálico permitiu, em uma primeira fase, elevar a velocidade média de 15 km/h para 40 km/h, o que proporcionou um grande aumento na produtividade do transporte. Futuramente os trens circularão com velocidades de 80 km/h.

Com maior durabilidade, a utilização do dormente metálico não gera resíduos no meio ambiente, por ser reciclável. O aço contribui para a transição de uma economia linear (produtos são fabricados a partir de matérias-primas e depois descartados no final de suas vidas úteis), para a circular (os produtos, ou parte deles, são reutilizados, reparados e reciclados), pelas suas características de conformação mecânica, durabilidade e reciclabilidade infinita, possibilitando seu reúso, remanufatura e reciclagem. Além disso, o dormente metálico possui inúmeras vantagens em relação aos demais tipos, como o alto coeficiente de reciclagem e economia de 20% de brita por quilômetro de linha.

Se elogiamos tanto o dormente metálico é porque está havendo alguém que os utiliza. Senão como explicar que as quatro ferrovias privadas – Estrada de Ferro Vitória a Minas, Rumo, MRS e VLI – compraram cerca de 3 milhões de dormentes metálicos com seus próprios recursos? Ademais o dormente metálico se imporá quando se consumirem os investimentos obrigatórios que serão feitos com as outorgas de concessões. No ano passado, as operadoras ferroviárias iniciaram os processos individuais de prorrogação antecipada dos contratos de concessão. Dentro das negociações com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estão consideráveis volumes de investimentos, que prometem elevar as ferrovias brasileiras a um novo patamar de desenvolvimento e avançar a cadeia de suprimentos deste setor.

Esses investimentos em ferrovias e nas demais estruturas que compõem a infraestrutura logística do país são primordiais para atender a demanda de escoamento de cargas do Brasil. É necessário e urgente que os gargalos logísticos sejam equacionados para que o Brasil exerça com eficiência o seu papel de grande exportador de cargas.

* Carlos Alberto Andrade Pinto é presidente da Hidremec Indústria de Materiais Ferroviários



Dormente ferroviários de aço (metálico)

FOTO: DIVULGAÇÃO