

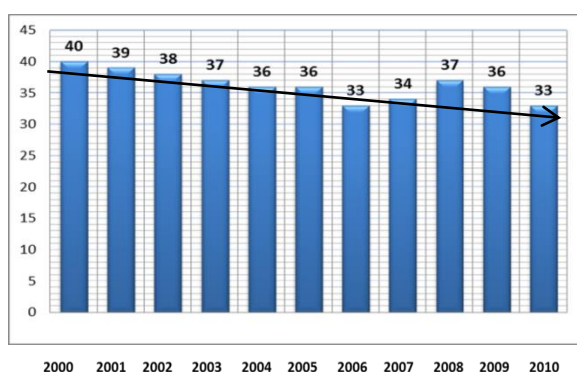
Pacto Nacional pela Multimodalidade

Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes(**)

Com extensão continental, o Brasil equivale em área a países como os EUA e China. Tanto em um quanto no outro, o crescimento está relacionado, em grande parte, ao investimento em infraestrutura de transportes, privilegiando, sempre que possível e as condições geográficas e físicas os permitem, a multimodalidade.

Desnecessário repetir os problemas que a falta de infraestrutura logística adequada tem causado para a economia brasileira e, mais especificamente, ao desenvolvimento do país. Evidentemente que isso se dá pela falta de investimentos no setor logística e, em especial, em transporte de carga. Além de investirmos mal, o fazemos muito modestamente. Na lanterna dos parceiros do BRIC⁽¹⁾, enquanto a China investiu em 2010, a quantia de R\$1,8 trilhão em transportes, a Índia, R\$505 bilhões, Rússia, R\$242 bilhões, o Brasil investiu apenas R\$15,4 bilhões, o que é desprezível!

Diversos estudos mostram o baixo desempenho de nossa infraestrutura de transporte. Recentemente a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP) apresentou pesquisa comparando o Brasil a outros competidores internacionais. Com *benchmark* internacional igual a 100, nosso Índice de Desempenho da Infraestrutura de Transporte (IDIT) vem caindo significativamente ano a ano. Em 2010 nosso índice chegou a 33, quando já esteve, 10 anos atrás, em 40. No Quadro 1 a seguir, observa-se a curva de tendência corroborando o baixo desempenho medido ao longo da última década.



Fonte: Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (FIESP).

Quadro 1: Índice de Desempenho da Infraestrutura de Transporte (IDIT)

⁽¹⁾BRIC: acrônimo criado em 2001 pelo economista inglês do Glodman Sachs, Jim O’Neill, para se referir às economias do Brasil, Rússia, Índia e China. Em 2011 incorporou ao acrônimo o “S” da África do Sul.

Pacto Nacional pela Multimodalidade

Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes(**)

O estudo confirma o que já é cediço, conquanto temos no Brasil uma infraestrutura de transporte além de precária em termos de qualidade, irrisória quando consideradas as dimensões territoriais do país.

A Tabela 1 a seguir compara o Brasil a importantes economias mundiais no que concerne a rodovias asfaltadas, ferrovias, hidrovias e dutovias, dando-nos conta do quão distantes dessas nações nos encontramos. Somente superamos o Canadá no quesito hidrovias, o que não se configura em vantagem propriamente dita, haja vista ser um país tomado por longos períodos de nevasca com congelamento de vias navegáveis.

INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTE				
PAÍS	ESTRADAS PAVIMENTADAS (MILHÕES KM)	FERROVIAS (MIL KM)	DUTOS (MIL KM)	HIDROVIAS (MIL KM)
EUA	4,21	227	793	41
CHINA	1,58	77	58	110
ÍNDIA	1,57	63	23	15
RÚSSIA	1,00	87	247	100
CANADÁ	0,52	47	99	0,6
BRASIL	0,21	29	19	14

Fonte: ILOS

Tabela 1: Comparativo entre países referente à vias operáveis.

Na verdade, nenhum país, independentemente de sua extensão territorial, pode prescindir de um **sistema integrado de transportes de cargas** para garantir seu desenvolvimento sustentado. O que dizer de um país idiossincrático como o Brasil que, além de suas dimensões continentais, possui regiões com níveis de desenvolvimento e características socioeconômicas completamente diferentes e muito distantes dos principais centros produtivos do país?

Nesse cenário, o transporte de carga configura-se como atividade complexa e de dimensões tão expressivas que escapam à imaginação de governantes, técnicos e estudiosos do setor, por mais bem informados que possam estar. Além do que, é preciso exercer essa atividade com eficiência, qualidade e baixo custo, pois é imprescindível aportar competitividade nas cadeias produtivas.

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

Portanto, com as características do Brasil, para se chegar aos mercados, aos consumidores e/ou produtores, ou às fronteiras regionais e nacionais, as mercadorias têm que ser transportadas por grandes distâncias, via-de-regra, por rodovias,

Apesar das concessões, os serviços de transporte ferroviário, da navegação interior, cabotagem, portos e aeroportos, ainda são insuficientes, ocasionando baixa utilização de outros modais que não o rodoviário e, em especial, o transporte multimodal.

Como agravante, continuamos com legislação e fiscalização inadequadas, com trâmite aduaneiro prejudicado por excesso de burocracia e escassez de contingente, resultando em muita demora nos desembarços, muito em função de exigências documentais cada vez mais complexas.

Soma-se a tudo isso a insuficiente e sofrível infraestrutura do transporte de mercadorias e tudo o que a ela vê-se ligado, como estradas, portos e seus acessos, terminais de carga, sistema de informações etc.

Não é difícil entender o porquê dos altos custos logísticos no transporte de carga no Brasil. Os custos de transporte representam, nada mais nada menos, que 61% dos custos logísticos totais (transporte, armazenagem, estoques e administração), segundo dados do Instituto de Logística e de Supply Chain (ILOS).

Na teoria clássica do economista David Ricardo, condições naturais diferenciadas constituem-se em vantagens comparativas das nações. O Brasil, cortado por hidrovias interiores, extensa costa marítima e clima favorável a maior parte do ano, tenderia ao uso natural de sistemas integrados de transportes, o que, seguramente, teria nessa condição, implantação favorável de um **sistema nacional de transportes multimodal**.

Cada modo de transporte tem seus aspectos peculiares, possuindo vantagens e desvantagens que lhes são inerentes. O transporte multimodal é, sem dúvida, a melhor alternativa para que se promova a melhoria da eficiência no suprimento e na distribuição do produto nacional a custos reduzidos, beneficiando-se das vantagens proporcionadas por cada modal, através das operações integradas.

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

Na multimodalidade, todos os modais cumprem papéis fundamentais de complementaridade, traduzindo-se na redução do custo Brasil e na melhoria da competitividade do produto nacional, quer seja para o comércio doméstico, quer seja para o produto exportado.

Um pouco de história

Na década de 30, **Washington Luis**, ex-governador de São Paulo e presidente da República entre os anos de 1926 a 1930, dizia que (sic) *governar é povoar; mas, não se povoa sem abrir estradas, e de todas as espécies; governar é, pois, fazer estradas!* Por embasar seu governo no sistema rodoviário, ganhou o apelido de “*Estradeiro*”.

Alguns investimentos estruturantes como a instalação da primeira refinaria de petróleo no país (Riograndense, 1937), bem como a inauguração da primeira siderúrgica (CSN, 1941), deram impulso definitivo à indústria automotiva, consolidando o país como rodoviário, tendo, ao longo de décadas, governantes defensores desse modelo. No estado de São Paulo, exemplo de malha rodoviária de excelência comparada a países de primeiro mundo, teve, ao longo de décadas, sucessivos governos rodoviários. **Ademar de Barros** (1947-1951 e 1963-1966), **Paulo Egydio Martins** (1975-1979), **Paulo Maluf** (1979-1982), **André Franco Montoro** (1983-1987) e **Orestes Quercia** (1987-1991), todos, são considerados no processo histórico, igualmente “*estradeiros*”.

A necessidade de povoar celeremente o interior do país fez, certamente à época, dinamizar a indústria automotiva. **Juscelino Kubitschek**, presidente do Brasil entre 1956 e 1961, empolgou o país com seu *slogan* “*cinquenta anos em cinco*”, impulsionando rapidamente o crescimento econômico do país tendo a indústria automotiva como carro-chefe.

Nesse cenário a política de transportes do país viu-se sustentada e estruturada na indústria automotiva, incentivando, sobremaneira, o modal rodoviário de transportes que se sobrepujou aos demais, resultando, ao longo do último século, em uma matriz de transportes que não se beneficiou dos demais modais de transporte.

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes(**)

O redirecionamento da política de infraestrutura de transportes ancorado no modal rodoviário, cujo modelo viu-se intensificado nos anos dos governos militares (1964-1985), tem sido tarefa de hercúleo desafio.

Com o governo de **Fernando Henrique Cardoso** (1995-2002), quer seja no Plano Brasil em Ação ou no Avança Brasil, passa-se a rever esse modelo. Nos governos do presidente **Luis Inácio Lula da Silva** (2003 a 2010) e **Dilma Rousseff** (2011-atual), novos programas, planos e projetos, ganham destaque, como o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Plano Nacional de Logística dos Transportes (PNLT), Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), Programa de Investimentos em Logística (PIL), dentre outros, os quais se veem debruçados sobre o tema visando reestruturar a plataforma de transportes com o desenvolvimento de novos modais.

De qualquer forma, o esforço de governantes e empresários, tem buscado a melhoria das condições e da infraestrutura necessária para a realização dos serviços logísticos e, mais especificamente, do transporte de carga.

Em paralelo às iniciativas governamentais, a academia vem se dedicando a novos estudos que possam direcionar decisões e investimentos aplicados à multiplicidade da matriz de transportes integrando-a a portos e aeroportos. O fato é que não tem havido reversão ao longo do tempo, na extensão, intensidade e direção necessárias à retomada do crescimento sustentado do país. Os números recentemente divulgados, dão conta da gravidade da situação.

A dura realidade

Segundo estudos recentes apresentados no XIX Fórum Internacional de Logística e Supply Chain no Rio de Janeiro, promovido pelo ILOS, entre os dias 09 e 11 de outubro de 2013, a matriz de transportes tem regredido ao longo dos anos, fortalecendo ainda mais o modal rodoviário.

Em 2010 tínhamos uma concentração de 65,60% do todo movimentado no país, no modal rodoviário, contra 19,50% no modal ferroviário; 11,40% no aquaviário, e 3,40% nos demais (duto e aeroaviário).

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

Dois anos após, em 2012, o modal rodoviário participou com 67,40% do transporte nacional, enquanto que o ferroviário, 18,20%; o aquaviário, 11,40% e, os demais, 3,00%.

Com tantas vantagens comparativas, contando com mais 8 mil Km de costa, como não utilizar a cabotagem para o transporte de boa parte da economia nacional? Qual a razão plausível de se transportar carga geral e veículos produzidos no Rio Grande do Sul para as regiões Norte e Nordeste do país via carretas em vez de fazê-lo via cabotagem? As vantagens competitivas são espantosas, uma vez que uma embarcação de cabotagem com capacidade para 5 mil toneladas ou 700 TEUs (*Twenty-foot Equivalent Unit* = contêineres de 20 pés), substitui 143 carretas nas rodovias nacionais. No transporte de automóveis, via cabotagem, os ganhos seriam igualmente expressivos.

O fluxo logístico do transporte de carga é como o da água, ao se deparar com obstáculos, desvia ao encontro do curso possível. Se a produção nacional do agronegócio (188,2 milhões de tons em 2013) tivesse escoamento integrado da hidrovia, com a ferrovia e o transporte rodoviário de carga pela região Norte do país, não estaria concentrado via rodoviária nas regiões Sul e Sudeste, mais precisamente nos portos de Paranaguá/PR e Santos/SP, danificando rodovias, acessos urbanos, encarecendo, em decorrência, o produto nacional exportado.

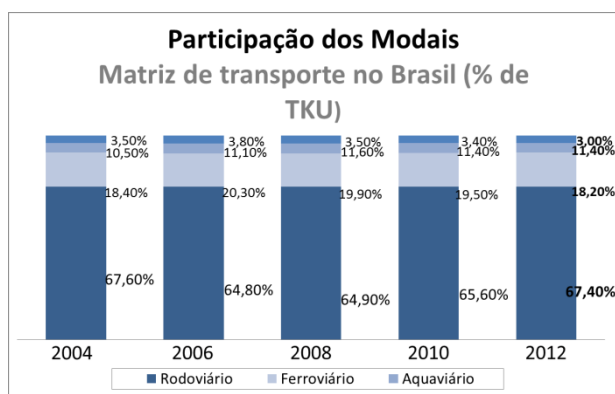
Segundo dados da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo, um comboio formado por 4 chatas hidroviárias com capacidade de carga de 6 mil toneladas, com comprimento de 150 m, ou uma composição ferroviária de 86 vagões, com comprimento de 1,7 Km, equivalem a 172 carretas rodoviárias, as quais ocupam 3,5 Km de estrada.

Sem alternativas à multimodalidade, o escoamento da soja se dá, preponderantemente, via rodoviária. Somente 40% dos grãos são embarcados via ferroviária, os outros 60% seguem de caminhão a um custo 50% mais elevado. Não é a toa que o custo de carga transportada por tonelada no Brasil é um dos mais elevados do mundo, ficando em torno de USD51,75/ton, enquanto que nos EUA é USD14,00/ton.

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes(**)

O desbalanceamento da matriz de transportes brasileira, conforme dados recentes do ILOS, comparando o Brasil com outros países, fatalmente exaure o sistema rodoviário de cargas, catalisando a degradação das já sofríveis estradas brasileiras, aumentando ainda mais o custo do produto nacional.

Rodovias de baixa qualidade reduzem a produtividade nacional em 25%. Isso explica em parte o tão pesado “custo Brasil”.



Fonte: ILOS. 2013

Tabela 2 – Matriz dos Transportes no Brasil

O transporte rodoviário de cargas

Não só aqui, mas no mundo, o transporte rodoviário de carga ocupa espaço de relevância, ressaltando-se, claro, que nos países desenvolvidos e com melhor planejamento estratégico de longo prazo, a matriz é muito mais equilibrada.

No Brasil, contudo, à luz do histórico conhecido, pela ausência de um sistema nacional de transporte multimodal, o transporte rodoviário de cargas, vem sendo o principal contributivo, para o bem ou para o mal, para o desenvolvimento e crescimento da economia nacional, participando ativamente do processo de incorporação de novas regiões aos mercados de produção e de consumo do país.

É mister, portanto, frisar que a substituição de modais, por si só, não tem o condão da solução dos incontáveis gargalos de infraestrutura logística no país. Reforçando este entendimento, muitos já debateram e escreveram a respeito.

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes(**)

Já em 2007, na obra “O Mito do Rodoviarismo Brasileiro”, o ex-presidente da NTC&L (Associação Nacional do Transporte de Cargas e Logística), **Geraldo Viana**, observava que (sic) “o Brasil não terá nada a comemorar, enquanto a diretriz mais ambiciosa da sua política de transporte for, tão-somente, a mudança da nossa matriz de transporte de cargas para propiciar a redução da participação do modal rodoviário, em benefício das demais modalidades, unicamente em homenagem a um anti-rodoviarismo irracional”.

Esta abordagem faz sentido, sobretudo quando, comparativamente, relaciona-se as 20 maiores economias do mundo, com base em metodologia desenvolvida pelo estatístico e demógrafo italiano, **Giorgio Mortara**, que leva em consideração, de forma ponderada, variáveis como PIB, território, população e frota de veículos. Nessa metodologia o Brasil ocupa a 20ª posição (última portanto) no *ranking* de malha rodoviária pavimentada. Pelo mesmo critério, o Brasil fica em 19º em ferrovias e 6º em hidrovias.

Na Tabela 3 a seguir, observa-se dados de Km de rodovia por 1.000 Km² de área territorial dos principais países do mundo. O impressionante é verificar que, comparativamente com países muito menores como o Japão, por exemplo, o Brasil possui, proporcionalmente, muito menos rodovias (a relação Japão / Brasil é de 17 vezes).

RODOVIAS		
PAÍS	Em milhões de Km	Km por 1000 km ²
JAPÃO	1,200	3.176,0
FRANÇA	1,000	1.828,1
ESPAÑA	0,681	1.349,1
ÍNDIA	3,300	1.003,8
EUA	6,500	674,9
CHINA	3,800	396,0
BRASIL	1,581	185,7
AUSTRÁLIA	0,800	104,1
CANADA	1,000	100,2
RÚSSIA	1,000	58,6

Fonte: Anuário Exame de Infraestrutura - 2011/2012.

Tabela 3: Dados de Km de rodovia por 1000 km² de área territorial

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) realizou, recentemente, estudo que nos traz a realidade impressionantemente sofrível da infraestrutura dos transportes no

Pacto Nacional pela Multimodalidade

Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

Brasil, conforme Tabela 4 a seguir. Dos 1,7 milhão de quilômetros de rodovias registradas no país, apenas 11% são pavimentadas.

Comparando estes dados em relação à área territorial do Brasil com os EUA e países do BRIC, vemos quão alarmante é a situação.

Dados Comparativos BR x EUA x BRIC					
Dados	Brasil	EUA	Rússia	Índia	China
Área (milhões de Km ²)	8,5	9,1	17,1	3,3	9,3
Rodovias pavimentadas ⁽¹⁾	200.000	4.000.000	600.000	1.500.000	1.500.000
Malha ferroviária ⁽²⁾	28.500	225.000	87.000	63.000	86.000
Vias navegáveis economicamente viáveis	21.000	41.000	102.000	15.000	110.000
Obs:	⁽¹⁾ O Brasil tem 1,7 milhões de Km de rodovias, sendo apenas 11% pavimentadas ⁽²⁾ Somente 22,8 mil Km de ferrovias são operáveis.				
Fonte: CNT/ANTAQ/ANTF/ILOS					

Tabela 4: Dados comparativos entre BR x EUA x BRIC

Mas o pior, ainda, é quanto à qualidade das estradas brasileiras asfaltadas, sobretudo quando se compara as administradas pelo poder público, com as geridas por concessionárias privadas.

Na Tabela 5 a seguir, pode-se observar que, enquanto as estradas sob gestão das concessionárias privadas saltam de 78,4%, em 2004, para 86,2%, em 2011, no estado de ótimas ou boas, as estradas públicas mantêm-se em níveis sofríveis, ainda que registrem relativo avanço. Em 2004 eram 17% na condição de ótimas ou boas, passando para 33,8%, em 2011.

ESTADO GERAL DAS ESTRADAS PAVIMENTADAS				
Ano da Pesquisa		Ótima/Boa	Regular	Ruim/Péssimo
2004 (74.681 km)	Pública	17,0%	39,3%	43,7%
	Privada	78,4%	17,5%	4,1%
2011 (92.747 km)	Pública	33,8%	34,2%	32,0%
	Privada	86,2%	12,7%	1,1%
	TOTAL	42,6%	30,5%	26,9%
Fonte: Pesquisas da CNT				

Tabela 5: Estado geral das estradas pavimentadas no Brasil

Em 2013, novo estudo foi divulgado pela CNT. Lamentavelmente esse estudo também não mostrou melhorias substanciais e as conclusões não causam surpresa, mas sim preocupação extrema, pois os problemas aumentaram!

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

Dos 95,7 mil Km de rodovias pavimentadas avaliadas, 29,3% estão em estado ruim ou péssimo (mais do que em 2011); 33,4% são regulares e, apenas 37,7% são satisfatórias, contra 42,6% obtidos em 2011. A triste constatação é que tem havido piora contínua que impacta diretamente no custo do produto nacional.

Em decorrência, no que concerne ao custo de manutenção da frota, vê-se aumentado em 41%, quando as vias estão regulares e, 65,6%, quando são ruins ou péssimas!!!

Estradas ruins degradam os veículos de transporte. Estes, desgastados e com idade elevada, degradam rodovias. Segundo a CNT, temos uma frota de 2,7 milhões de veículos de carga com idade média de 16,6 anos, contra 7 anos em média nos EUA.

Nossa frota é, predominantemente, de autônomos. Cerca de 60% do transporte de carga rodoviária no Brasil é operado por carreteiros autônomos. Enquanto a idade média dos veículos das empresas de transportes está em 9 anos, próxima dos países desenvolvidos, a média dos autônomos é de 22 anos.

Os impactos de nossa desbalanceada matriz de transporte

Corroborando o desbalanceamento da matriz dos transportes que nos distancia dos demais países citados na Tabela 3 retro, tanto no modal ferroviário quanto no aquaviário, a situação não diverge muito. Enquanto os EUA têm 225 mil Km de ferrovias, Rússia 87 mil, Índia 63 mil e China 86 mil, registramos apenas 28,5 mil Km de ferrovias, das quais, apenas 22,8 mil estão operáveis. Esses dados quando medidos por área territorial, o Brasil ocupa a 12ª posição dos países analisados.

Quando a análise é feita segundo os custos do transporte, a participação do modal rodoviário é ainda maior, alcançando cerca de 88% do total dos gastos realizados com transporte de cargas. A Tabela 6 a seguir ilustra a afirmação:

CUSTO DO TRANSPORTE DE CARGA		
	R\$ BILHÕES	Part. %
RODOVIÁRIO	275,3	88,2%
FERROVIÁRIO	12,8	4,1%
AQUAVIÁRIO	17,1	5,5%
DUTOVIÁRIO	4,5	1,4%
AÉREO	2,3	0,7%
CUSTO TOTAL DE TRANSPORTE	312,0	100,0%

Fonte: ILOS - 2013.

Tabela 6: Custo do transporte de carga por modal.

Pacto Nacional pela Multimodalidade **Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)**

No modal aquaviário, ainda que tenhamos uma das mais ricas bacias hidrográficas do planeta, temos apenas 21 mil Km navegáveis, contra 41 mil dos EUA, 102 mil da Rússia, 15 mil da Índia e 110 mil da China.

Se o custo econômico é alarmante, o social é ainda mais cruel. Tanto em acidentes nas estradas quanto em relação ao impacto ambiental com elevados índices de emissão de CO², os resultados são todos negativos.

Enquanto no modal rodoviário para cada tonelada transportada por 1.000 Km são consumidos 15,4 litros de óleo diesel, no modal ferroviário o consumo é quase três vezes menor, i.e., 5,7 litros, e no hidroviário, o consumo é ainda menor, igual a 4,1 litros de óleo diesel por tonelada transportada por 1.000 Km. No que concerne à emissão de CO², o transporte hidroviário responde apenas por 3,0% das emissões, o ferroviário por 5%, enquanto que o campeão sem concorrentes é o rodoviário, responsável por 92% das emissões de CO² com origem no transporte de carga do país.

A concentração no transporte rodoviário no Brasil agrava exponencialmente a situação das estradas contribuindo negativamente para as estatísticas de acidentes com mortes, fazendo do Brasil um dos campeões nessa modalidade. Segundo o Sistema de Informações sobre Mortalidade (SIM), do Ministério da Saúde, registramos anualmente 118,5 mortes ao dia em acidentes nas rodovias nacionais, resultando em mais de 43 mil mortes ao ano.

Gasta-se anualmente no Brasil, em decorrência, R\$15,7 bilhões com acidentes em rodovias, o equivalente ao PIB do Estado do Tocantins.

É um círculo vicioso que, se não interrompido com a implantação de um conjunto de medidas no qual deve estar incluído a consolidação do sistema multimodal de transportes, só tende a agravar-se.

O corolário da falta de investimentos e da ausência de uma política nacional enfatize o sistema multimodal de transportes, é a elevação do custo logístico, o qual, segundo o ILOS, piorou bastante nos últimos quatro anos. Em 2010 os custos logísticos chegavam a 10,6% do PIB nacional. Em 2012 foram para 11,5%. Enquanto isso os EUA gastam apenas 8,7% do seu Produto Nacional Bruto possuindo dimensão territorial equivalente, com mercado interno sensivelmente maior.

Pacto Nacional pela Multimodalidade

Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

A diferença desses percentuais significaria uma economia direta de aproximadamente R\$113 bilhões anuais, o equivalente ao PIB dos estados do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Além de ter sido feito muito pouco para melhorar os demais modais de transporte no Brasil, a conjugação de alguns fatores ainda contribuiu para manter o transporte rodoviário como principal modal de transporte.

Não haverá crescimento sustentado e em níveis elevados se não diversificarmos a matriz de transportes brasileira. A sabedoria do físico alemão **Albert Einstein** ensina que (sic) *...não há nada que seja maior evidência de insanidade do que fazer a mesma coisa dia após dia e esperar resultados diferentes!!!*

O que fazer?

O que tem sido feito até então, como vimos, não tem sortido efeito, tem sim, contribuído para agravar o desequilíbrio ainda maior da matriz de transportes brasileira.

Individualmente, governo, setor privado, sindicatos, embarcadores, não conseguirão progredir sem que haja o comprometimento de todas as partes interessadas no desenvolvimento do país como signatários do pacto nacional pela multimodalidade!!!

Como viabilizar a cabotagem se o combustível para o longo curso (exportações) não é tributado e o da cabotagem sim? Como desenvolvê-la se a burocracia de liberação para embarque e desembarque é a mesma do longo curso, igualando a carga nacional à mercadoria objeto de importação e/ou exportação? Como impulsionar a cabotagem se a prioridade nos terminais portuários ainda é pelo longo curso? Como a cabotagem no Brasil avançará se há a imposição de bandeira brasileira nos navios atuantes no setor, enquanto a indústria naval e as empresas armadoras não atendem a demanda do mercado? Como reduzir o *gap* da demanda por cabotagem ou transporte ferroviário se ainda temos, em alguns casos, pressões políticas, empresariais e sindicais para proteção do transporte rodoviário de carga?

Pacto Nacional pela Multimodalidade

Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes(**)

Não há condão para a solução do equilíbrio multimodal de transportes. Para o desenvolvimento ferroviário, tem-se que trata-lo como prioritário. Como escoar a produção agrícola via Santos se há o compartilhamento do trilho da Companhia Paulista de Transportes Metropolitanos (CPTM) entre passageiros e carga?

Desde a criação da CPTM, em 1992, as mesmas vias dos trens metropolitanos de passageiros, são compartilhadas com os trens de carga. Os trens cargueiros podem circular na CPTM em duas janelas apenas de menor movimento, das 10h às 15h e das 22h às 3h. Em logística, fluxo contínuo de transporte é sinônimo de competitividade e baixo custo. O ferro-anel é, portanto, uma obra imprescindível e imediata!!!

A quantidade de carga transportada no modal ferroviário, em média, é de 2,9 milhões de toneladas por mês, absolutamente incompatível com a demanda do crescimento do setor agrícola. A velocidade que as composições circulam é igualmente incompatível e muito inferior à necessidade para escoamento aos terminais portuários.

Para destravarmos o processo de crescimento, há de se ter marcos regulatórios claros, com participação do governo definida e que atraia interessados pelos leilões, como se viu nos recentes certames dos aeroportos de Cofins/MG e Galeão/RJ e nas últimas rodovias licitadas para concessões.

O pacto pela multimodalidade aqui proposto passa pela coexistência de todos os atores interessados pelo desenvolvimento econômico do país, tanto na esfera pública, quanto no setor privado e sindical. Como estimular o desenvolvimento do escoamento se ainda temos elevada burocracia nos portos e aeroportos? Ainda demoramos 16 dias para desembarçar mercadorias de importação, enquanto nos países desenvolvidos não passa de 48 horas? No *outbound*, o *lead time* interno para exportar um contêiner é de 13 dias a um custo de US\$2.215,00, enquanto que em Singapura gasta-se apenas 6 dias e um quarto desse valor.

Para termos portos operantes 24 horas, temos que dispor de infraestrutura e pessoal alocado também 24 horas. Segundo o especialista e Auditor Fiscal da Receita Federal do Brasil (AFRFB), Prof^o **Fernando Saraiva**, há no Brasil um déficit de 4 mil auditores fiscais para dar cobertura aos portos, aeroportos e pontos de fronteira.

Para fazer jus a um pacto nacional, pressupõe-se que o máximo de fatores sejam contemplados. Do marco legal ao processo de concessões, passando pela desoneração

Pacto Nacional pela Multimodalidade

Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes(**)

tributária do processo, à gestão profissional e independente das agências reguladoras (ANTAQ, ANTT, ANAC, ANVISA etc) passando pelo licenciamento ambiental, gestão sindical, dentre outros segmentos, são condições *sine qua non* para o fim de um “ciclo vicioso” que vem maculando o crescimento econômico do país há décadas.

Devemos beber nos eventos mundiais, onde estão sendo edificadas as bases para a integração modal, quer seja de carga, quanto de passageiros. Vemos na Bélgica e na Alemanha a conectividade de canais e bacias hidrográficas, unindo regiões e modais, sendo realizadas com plena efetividade, transportando milhões de toneladas de cargas e milhares de passageiros. Criam-se canais e viadutos hidroviários, elevadores que transpõem balsas de uma cota a outra.

Na China confirmamos a existência de trens que coletam passageiros sem parar nas estações. Vemos também a construção sustentável de novos portos e terminais em sítios aparentemente já saturados, como em Roterdã, Hamburgo, Antuérpia, Hong Kong e Shanghai. É, portanto, *default* em todos esses exemplos, a aprovação para a construção ou expansão de obras se houver evidências de conectividade multimodal.

Enquanto isso, aqui no Brasil, aprovamos obras como o Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, a 13 Km de Natal/RN, que estará concluído pelo setor privado em abril de 2014 e, a contrapartida do Governo Estadual, não acompanhará o cronograma. Será o primeiro aeroporto ilha do mundo, pois não terá acesso viário.

No setor portuário, registramos com pesar, um dos mais modernos terminais de contêineres do país, e também do mundo pela inversão de tecnologia aportada, em Santos, que teve sua operação atrasada por nove meses, de janeiro a setembro de 2013, em razão de falta de licenças ambientais e obras de dragagem, ambas de responsabilidade do Governo Federal. Corroborando a mensagem que buscamos deixar neste artigo, esse mesmo terminal, recente em tudo, não dispõe de acesso ferroviário...

A sincronia, portanto, deve ser plena. Em termos energéticos, o sistema precisa estar atendido. Nesse campo, também caminhamos na lanterna. Ainda que sejamos um país energeticamente privilegiado, quer seja no campo eólico, solar ou hídrico, perdemos feio quando somos comparados com países como a China e Alemanha dentre outros.

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

A Alemanha, por exemplo, dispõe de parques solares que ultrapassam a capacidade de Itaipu. O Brasil, ainda que um dos países de maior insolação natural figura entre os 10% dos países com menor quantum de produção de energia solar. Os EUA, a Alemanha, Japão, Comunidade Europeia e República Tcheca, lideram com 90% dos parques mundiais de energia solar.

Não há diferença quando o assunto é energia eólica. Segundo o Conselho Global de Energia Eólica (GWEC), dos 15 maiores países investidores e operadores dos sistemas eólicos, mesmo sendo o Brasil dádioso conquanto é beneficiado com ventos constantes como os Alísios, somos detentores da 15ª posição. China, com 27%; EUA, com 21%; Alemanha, com 11%; Espanha, com 8%; e Índia, com 6%, somam os maiores investidores do setor. O Brasil, como de costume, também nesse particular, figura entre os 14% do “resto do mundo”.

Se não houver um pacto nacional, não entenderemos que energia é fundamental para propulsionar o sistema que também beneficiará a integração multimodal. O pacto tratará de impedir que parques licitados e prontos pela iniciativa privada para operar, estejam parados por falta de transmissão, esta, de responsabilidade do setor público. Em 2013, a Associação Brasileira de Energia Eólica calculou que mais de 3,3 milhões de brasileiros poderiam ter sido beneficiados com energia eólica caso o Governo Federal tivesse cumprido sua parte e implantado a rede de distribuição. A frustração desse grupo de projetos alimentaria uma cidade do porte de Salvador/BA.

Propostas concretas

Sabe-se, perfeitamente, que a implantação de novas estratégias logísticas em nosso país se defronta com vários obstáculos que vão, desde questões de natureza política, às deficiências na infraestrutura operacional, excesso de burocracia, até regras e marcos regulatórios. Diversos trabalhos, pesquisas, diagnósticos e conferências têm chamado a atenção para esses problemas e, em alguns casos, até com recomendações e soluções para que se tenha, no futuro, processos logísticos mais eficientes e eficazes.

A CNT e o Centro de Estudos em Logística – Coppead/UFRJ, por exemplo, desenvolveram, recentemente, pesquisa sobre o setor de transporte de cargas e de passageiros que redundou no documento “O caminho para o transporte no Brasil”.

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

Nesse documento, além de um claro e correto diagnóstico da situação do transporte brasileiro, são propostos os planos de ação para cada um dos problemas apontados.

O próprio Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT) do Governo Federal traz material vasto e preciso sobre o problema.

Embora existam planos de ação específicos para cada um dos modais de transporte, ressaltem-se as prioridades de caráter geral:

1. Definir claramente com o setor privado, os marcos legais e regulatórios para os setores de transportes, portos, aeroportos, rodovias e ferrovias.
2. Garantir fontes de financiamentos para a modernização de todos os modais de transporte e infraestrutura correlata.
3. Revisar e adequar o arcabouço legal do setor, a exemplo da legislação do Motorista (Lei nº 12.619/12), da Lei dos Portos (nº 12.815/13), do Operador de Transporte Multimodal (Lei nº Lei nº 9.611/1998 – OTM) e do Armazém Geral (Decreto nº 1.102 de 1903), as quais, com o texto original, têm trazido discussões, inconformidades, inseguranças jurídicas, sendo, a penúltima inoperável e a última, anacrônica.
4. Enfrentar definitivamente a reforma tributária, principalmente o imbróglio do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). Este ponto é nevrálgico e condição *sine qua non* para a implantação do OTM.
5. Dos inúmeros planos já desenvolvidos, efetuar a implantação daqueles efetivamente exequíveis e coerentes com uma matriz atualizada de origem e destino de carga e passageiros.
6. Realizar reforma do sistema de gestão pública dos transportes e agências reguladoras, evitando a fragmentação dos núcleos de gestão e decisão, bem como a politização dos cargos, que impactam, diretamente, no desenvolvimento integrado e isento dos projetos que solidificam a infraestrutura.
7. Desonerar o setor de infraestrutura, firmando compromissos de contrapartida de investimentos no próprio setor.

Pacto Nacional pela Multimodalidade Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

8. Estabelecer junto às zonas produtoras do agronegócio estações de silagem que sejam consistentes com o volume produzido *viz-à-vis* a capacidade de escoamento das vias e portos.
9. Incentivo à construção de terminais intermodais em todos os pontos concentradores de carga (*hubs*), privilegiando a instalação de terminais junto aos rios navegáveis e entroncamentos rodo-ferroviários.
10. Incentivo à construção de pátios reguladores de transferência de veículos de carga aos portos, harmonizando os interesses dos municípios lindeiros, desobstruindo tanto os acessos urbanos, quanto às zonas portuárias.
11. Harmonização de políticas públicas federais, estaduais e municipais de infraestrutura com o meio ambiente, Ministério Público, patrimônio histórico e demais áreas anuentes e de interesse, para que se evite embargos e soluções de continuidade nos licenciamentos e outorgas de projetos futuros.
12. Enfrentar as mudanças necessárias para o desenvolvimento da cabotagem no Brasil. Da desoneração dos combustíveis, ao incentivo da construção naval, a flexibilização de bandeira, ao foco nas operações dos terminais, tudo deve ser revisto e renegociado entre as partes.

Não há mais retorno possível. A multimodalidade é um dos caminhos capazes de mitigar os incalculáveis prejuízos operacionais e econômicos do país, viabilizando a integração dos modais, criando plataformas propulsoras de desenvolvimento que elevarão consistentemente o crescimento do PIB.

Muitos são os exemplos ao redor do mundo. Zaragoza na Espanha é um deles. Integrador multimodal é capaz de centralizar no interior uma plataforma convergente de modais e conectividades de cadeias produtivas.

Todo este esforço, ainda que tenha feito parte de projetos da iniciativa privada, não ocorreriam sem o comprometimento do governo na criação e aprovação de uma plataforma nacional multimodal como base em políticas públicas de longo prazo.

Assim como na aviação civil, o Brasil ingressou no “*point of no return*” da multimodalidade, não há mais como retroceder, somente ir adiante sejam quais forem as “avarias do equipamento” e/ou “as condições atmosféricas”.

Pacto Nacional pela Multimodalidade

Por Cesar Meireles (*) e Paulo Guedes (**)

(*) Carlos **Cesar Meireles** Vieira Filho é mestre em Administração pela UFBA, é graduado em Administração e pós-graduado em Marketing pela UPE, tem mais de 28 anos de experiência como executivo na área de logística empresarial, tendo sido diretor executivo de vários operadores logísticos, como a Columbia, a Integral (Grupo Lachmann), a Santos-Brasil e o Grupo TPC, tendo realizado projetos na Multilog e Katoen Natie. É diretor da Seção VII da Confederação Nacional do Transporte (CNT), do Departamento de Infraestrutura e Logística (Deinfra) da Fiesp e é conselheiro do Painel de Infraestrutura e do Frotas e Fretes Verdes do Instituto Besc (iBesc). É fundador e diretor executivo da Associação Brasileira de Operadores Logísticos (ABOL).

(**) **Paulo Roberto Guedes** é mestre em Administração de Empresas pela EAESP/FGV, tem mais de 27 anos de experiência como executivo da área de logística e exerceu cargos de diretoria em diversos operadores logísticos, nacionais e estrangeiros. É fundador da ABOL exercendo, atualmente, a função de consultor e professor universitário.