

Infraestrutura logística no Brasil: entraves e soluções para o futuro

Veículo: Gazeta do Povo

Segunda-feira, 31 de março de 2025

[Link original](#)

A infraestrutura logística brasileira ainda enfrenta obstáculos críticos que limitam a competitividade e eficiência do país no cenário global. Problemas nos sistemas portuário, rodoviário e ferroviário, associados à subutilização do transporte marítimo de cabotagem e das vias fluviais, destacam-se como os maiores desafios do setor. Com uma demanda crescente por eficiência e conectividade, torna-se imprescindível investir em estratégias modernizadoras que posicionem o Brasil de maneira competitiva no mercado internacional.

A infraestrutura portuária é um dos principais pontos frágeis do sistema logístico nacional. Filas intermináveis de navios, chegando a períodos de espera de até 60 dias, alertam para a insuficiência operacional dos portos, como os de Santos (SP) e Paranaguá (PR). O custo para manter um único navio parado por esse período atinge cifras astronômicas de US\$ 1,8 milhão, impactando diretamente a competitividade das exportações brasileiras. Esse colapso nos portos reflete não apenas a falta de investimentos em modernização, mas expõe a incapacidade logística de acompanhar o aumento anual da produção agroindustrial.

Além das deficiências nos portos, a deterioração das rodovias e a falta de uma malha intermodal eficiente, que conecte diferentes modais de transporte, são os principais fatores que tornam a logística nacional cara e ineficiente. Tal cenário compromete a posição do Brasil no ranking de competitividade global – atualmente em 62º lugar entre 67 economias avaliadas, segundo o Institute for Management Development (IMD).

O Brasil concentra 65% de sua matriz de transporte no modal rodoviário, uma escolha que, embora predominante, é economicamente limitada. Esse excesso de dependência se traduz em altos custos de manutenção das vias, maior desgaste de veículos de carga e ineficiência no escoamento de grandes volumes de produção. Diferentemente de países como os Estados Unidos e a Alemanha, onde o transporte rodoviário é empregado majoritariamente como solução para a "última milha", no Brasil ele sustenta longas distâncias, sobrecarregando as estradas.

O Brasil tem na logística uma peça-chave para alavancar sua economia, mas para isso é necessário um profundo redesenho estrutural. A integração entre os modais, a modernização tecnológica dos portos e o incentivo à navegação aquaviária são indispensáveis.

Para superar esta limitação, faz-se necessário diversificar e otimizar a matriz logística nacional, promovendo maior uso de ferrovias, hidrovias e cabotagem. Esse modelo

integrado – amplamente adotado em nações desenvolvidas – garante maior eficiência econômica e reduz custos operacionais no longo prazo.

Com uma malha ferroviária ativa inferior a 30 mil quilômetros, o Brasil ocupa a nona posição no ranking mundial de extensão ferroviária, muito distante da liderança dos Estados Unidos, que dispõem de mais de 293 mil quilômetros de trilhos. Essa discrepância evidencia o baixo investimento histórico no setor, que permanece subutilizado mesmo para grandes cargas, como grãos e minerais. Nos Estados Unidos, as ferrovias são o principal pilar para transporte de commodities, configurando-se como a solução mais econômica para cobrir longas distâncias. Aqui, a possibilidade de integrar ferrovias e rodovias para promover maior intermodalidade ainda é um objetivo distante, mas urgente.

O vasto litoral e a ampla rede de rios do Brasil oferecem uma oportunidade única para fortalecer o transporte aquaviário. No entanto, a participação da cabotagem na matriz de transporte ainda é de apenas 11%, patamar inferior ao de países como Japão (44%) e União Europeia (32%). Apesar disso, o potencial da cabotagem tem crescido: entre 2010 e 2019, houve um aumento de 31% no volume de cargas transportadas, especialmente contêineres, que registraram alta de 200%.

A navegação fluvial, por sua vez, permanece um recurso inexplorado, diante do potencial existente no país. Nos Estados Unidos, o rio Mississippi é uma rede hidroviária crucial para o escoamento eficiente de grandes volumes de carga. Para o Brasil, explorar esse potencial poderia aliviar a sobrecarga sobre o modal rodoviário, reduzindo custos e permitindo maior eficiência na logística interna.

Muitos países, como Estados Unidos e Alemanha, já operam com sistemas logísticos intermodais, onde a integração entre modais portuários, rodoviários e ferroviários viabiliza uma logística mais ágil e segura. Um bom exemplo é o porto de Long Beach nos EUA, que dispõe de acesso direto a rodovias e ferrovias, proporcionando um escoamento rápido e eficiente de mercadorias. Adotar práticas semelhantes poderia revolucionar o setor logístico brasileiro. Ampliar os investimentos em ferrovias, modernizar portos e aumentar o uso do transporte aquaviário são iniciativas fundamentais para transformar os atuais gargalos em vantagens competitivas.

O Brasil tem na logística uma peça-chave para alavancar sua economia, mas para isso é necessário um profundo redesenho estrutural. A integração entre os modais, a modernização tecnológica dos portos e o incentivo à navegação aquaviária são indispensáveis. A adoção de práticas adotadas por países líderes pode guiar essa transformação. Com investimentos consistentes e planos estratégicos bem elaborados, o Brasil pode transformar desafios logísticos em oportunidades de crescimento sustentável e tornar-se uma potência logística no cenário global.

Marcus Coelho é advogado especialista em negociação, com forte atuação no setor de infraestrutura logística.