

Kamila Donato 21/08/2016 23:55

## Integração dos modais como solução

Diretor geral da Antaq salienta, porém que “a legislação brasileira não garante e nem facilita decisões” por depender da aprovação de agentes com interesses convergentes

“Como agência reguladora dos transportes aquaviários e dos portos, que dependem fundamentalmente da integração com os modais terrestres, a Antaq tem sempre atuado, dentro dos limites da sua competência, para uma maior integração entre os sistemas de transporte e o desenvolvimento da intermodalidade, bem como da multimodalidade”. A afirmação é do diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Adalberto Tokarski.

O executivo que assumiu o cargo em julho desse ano, (Leia no Guia) – participou de uma entrevista exclusiva para o especial de Multimodalidade do Guia Marítimo que sai esse mês. Ele disse que acredita que o pressuposto básico para que a multimodalidade aconteça é a existência de uma rede física e integrada de transportes. E afirmou que entre agentes privados e públicos já se discute a viabilidade de investimentos na infraestrutura brasileira e de acordos entre gestores federais, estaduais e municipais. “A legislação brasileira não garante nem facilita que decisões nacionais importantes tenham sucesso, por depender da aprovação de agentes com interesses nem sempre convergentes. Diversas concessões estaduais dependem da conclusão de obras federais, e vice-versa, o que traz incertezas ao

investidor privado. Portanto, faltam investimentos privados, mas também faltam contrapartidas e garantias nas três esferas de governo”.

Mas ressalta que só a integração física não basta. “Para que o transporte possa ter a fluidez desejada, há que se buscar a integração operacional, que seria muito facilitada com a possibilidade de contratação de um único operador multimodal”.

Nos TOP mais movimentados pelos portos, minérios, petróleo e seus derivados e a soja, juntamente com os containers são certamente, na opinião do executivo os produtos com maior peso na logística de transporte brasileira. “Os três primeiros, geralmente transportados a granel, utilizam principalmente os modais aquaviários e ferroviários, embora a soja, por razões antes apontadas, ainda faça uso do modal rodoviário no transporte por distâncias muito acima daquelas que seriam econômica e ambientalmente recomendadas”.

Nesse caso, para o transporte desses produtos, que juntos representam 80% (em peso) do total movimentado, explica Tokarski, o País ainda se ressenete de uma rede integrada de transporte, especialmente de terminais para transferência de carga intra e intermodais. “O transporte funciona em rede, e pouco adianta ampliar a infraestrutura numa ponta da cadeia quando os percursos intermediários se encontram saturados. Muitas rodovias das regiões central e norte do País ainda demandam pavimentação ou conclusão de trechos, especialmente para garantir escoamento de grãos agrícolas em épocas chuvosas”, lembrando o caso do Arco Norte, que começa a ser aproveitado para o escoamento de minério e de soja, mas que carece de obras complementares para atingir seu pleno potencial, como a conclusão das ferrovias Transnordestina e Norte-Sul.

Para as mercadorias de maior valor agregado, containerizadas ou não, a multimodalidade faz-se ainda mais importante pela simplificação de processos, redução de custos e de tempo. Todavia, o diretor geral da Agência salienta que a multimodalidade ainda encontra obstáculos, como a questão dos seguros, da cobrança de ICMS e da emissão de um único conhecimento de embarque, fatores, em sua opinião essenciais para o seu pleno funcionamento.

“Como solução institucional, o Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI) tem promovido estudos preliminares de viabilidade, de engenharia e de serviços para a identificação de potenciais corredores multimodais. O Arco Norte tem tido bastante destaque, mas não impede o desenvolvimento multimodal das outras regiões”, disse, salientando como um dos elementos essenciais desse progresso, a implementação de ETCs (Estações de Transbordo de Carga), que conferem mais agilidade e menos custos no transbordo da navegação interior ou cabotagem. “Bastam tempo e investimento para que esse sistema se torne padrão no transporte multimodal brasileiro”, finalizou.

A entrevista completa com o diretor geral da Antaq e outros representantes do setor sobre a multimodalidade e a importância da integração dos modais para o transporte de cargas e a logística do País, você lê no Especial Multimodalidade, produzido pelo Guia Marítimo que sai esse mês.

## Notícias do dia



**Comércio  
Exterior**

Exportação  
triangular



### Boatpass Guia

Movimen  
que  
passa  
para  
nã  
ões  
perder  
Aneladas  
Hora  
da  
Cabotagem



### Medtialog

Integraçã  
de  
segaçã  
modais  
tecnologia:  
solução  
de  
rota



### Comércio Exterior

O  
AFRMM  
e a  
base  
de  
cálculo  
do  
ICMS-  
importação