

Como a integração e a intermodalidade logística podem acelerar a descarbonização no Brasil

Por Fulvius Tomelin*

À medida que o Brasil se prepara para sediar a COP30, em Belém, cresce a expectativa para que o país mostre ao mundo sua capacidade de liderar a transição para uma economia de baixo carbono. Nesse contexto, a logística se apresenta não apenas como um desafio, mas como uma grande oportunidade de transformação.

Hoje, cerca de 65% das cargas escoadas no Brasil passam pelo modal rodoviário, segundo a Confederação Nacional do Transporte (CNT). Esse protagonismo do caminhão continuará sendo indispensável — sobretudo no primeiro e no último trecho das cadeias logísticas. Mas é ao lado das ferrovias e hidrovias, em um sistema intermodal, que ele pode expressar todo o seu potencial: reduzindo custos, ampliando eficiência e com isso acelerando a descarbonização através de menores emissões por carga movimentada.

Os números falam por si. De acordo com a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), o modal ferroviário responde por 20% da carga nacional, mas apenas 2,63% das emissões do setor. Enquanto o transporte rodoviário emite em média 52,77 gCO₂ por tonelada-quilômetro útil (TKU), a ferrovia emite 8,35 gCO₂/TKU — uma diferença de até 85%. A cada 1% de aumento na participação ferroviária, evitam-se cerca de 2 milhões de toneladas de CO₂ por ano, equivalente ao replantio de uma área do tamanho da Região Metropolitana de São Paulo.

Se ampliarmos essa lógica para o conjunto do país, realocar apenas 30% da carga atualmente rodoviária para ferrovias e hidrovias significaria evitar dezenas de milhões de toneladas de emissões ao ano. É um impacto ambiental gigantesco, somado a ganhos econômicos relevantes: menos combustível consumido, menor custo operacional por tonelada transportada e cadeias mais competitivas.

Esse é o poder da intermodalidade. Ao integrar rodovias, ferrovias e hidrovias em corredores eficientes, o Brasil pode destravar ganhos expressivos. Portos conectados a diferentes modais e abastecidos por energia limpa se tornam hubs logísticos sustentáveis, capazes de reduzir prazos, custos e emissões, e de reposicionar o país no comércio internacional. Vale lembrar que 95% do comércio exterior brasileiro passa pelos portos — ativos que podem ser decisivos na construção de uma logística mais verde.

Uma logística mais eficiente pela intermodalidade também fortalece a competitividade dos biocombustíveis brasileiros, ampliando sua viabilidade econômica e capacidade de penetração em novos mercados. Ao substituir os combustíveis fósseis com menor impacto sobre o custo final ao consumidor, os biocombustíveis se tornam uma alternativa estratégica para a transição energética.

Esse futuro não é distante. Ele já começa a ser desenhado em corredores multimodais que conectam interior e litoral, e em investimentos privados que apostam em terminais interligados a ferrovias. No caso da Ultracargo, temos avançado na integração dos nossos terminais, do interior à costa do país, com a ferrovia desempenhando papel central. A experiência mostra que eficiência logística e redução de emissões caminham juntas, beneficiando toda a cadeia e a sociedade.

A COP30 será a vitrine para mostrar ao mundo que o Brasil não é apenas o país das florestas e da energia limpa, mas também o país que pode liderar uma logística de baixo carbono, principalmente pela nossa vocação na produção de biocombustíveis. Temos diante de nós a chance de transformar desafios em alavancas, explorando plenamente o potencial das nossas ferrovias, hidrovias, rodovias e portos. Com visão estratégica, investimentos consistentes e cooperação entre governos e empresas, podemos acelerar o caminho para uma logística integrada, competitiva e sustentável — e mostrar, de fato, como o Brasil pode ser.

****Fulvius Tomelin é presidente da Ultracargo***