

COP30: 3 desafios logísticos em pauta

**Por Fabiano Lorenzi*

A 30ª Conferência das Nações Unidas sobre Mudança do Clima, conhecida como COP30, que será realizada de 10 a 21 de novembro em Belém (PA), deve receber mais de 40 mil visitantes, incluindo líderes mundiais, cientistas e representantes da sociedade civil. Pela primeira vez no Brasil, o evento terá como foco principal ações para enfrentar as mudanças climáticas, evidenciando os setores energético, industrial e logístico.

No âmbito do transporte, o Brasil enfrenta desafios estruturais significativos. A matriz nacional é marcada pela predominância do modal rodoviário, responsável por mais de 65% da movimentação de cargas, segundo o Plano Nacional de Logística 2025. Este desequilíbrio reforça a necessidade de uma readequação estratégica e urgente do setor, com o intuito de promover maior competitividade e desenvolvimento econômico sustentável.

Fato é que o Brasil ainda não adequou seu modelo de transporte à sua vocação natural. Com mais de oito mil quilômetros de costa e uma infinidade de oportunidades navegando diante dos olhos, a cabotagem se apresenta como peça-chave da integração multimodal, interligando cidades e estados de forma eficiente e sustentável.

Para fomentar a discussão da cadeia logística ao longo do evento, é indispensável abordar os atuais desafios logísticos da cadeia nacional, são eles: desequilíbrio da matriz de transportes, infraestrutura inadequada e altos custos operacionais. No entanto, antes de debatermos esses tópicos, vale destacar que o desenvolvimento econômico e social de qualquer território depende diretamente da intensidade, densidade e qualidade da sua rede de transportes, reforçando assim a importância da multimodalidade, em que cada modal atua em conjunto, de acordo com a distância a ser percorrida.

Quando falamos da falta de investimentos em infraestrutura, há estudos que apontam, por exemplo, que o Brasil investe menos do que deveria em infraestrutura logística e, como resultado, o sistema tende a ser ainda mais oneroso. Projeções do ILOS apontam que, em 2024, os gastos com transporte no país superaram R\$940 bilhões, com alta de quase 7% em relação ao ano anterior.

O baixo investimento em infraestrutura de transportes, aliado à falta de diretrizes estratégicas no planejamento logístico, resultam em um sistema que encarece a produção. Não à toa, quando limitamos tanto a produtividade quanto a competitividade, esta ineficiência compromete a resiliência frente a eventos climáticos.

Por outro lado, o Brasil possui uma matriz ineficiente e marcada por gargalos, com excesso de dependência do transporte rodoviário e menor participação das ferrovias e hidrovias. Quando consideramos as dimensões territoriais do país, o grande volume de commodities transportadas e o alto custo da manutenção do transporte rodoviário, conseguimos enxergar no aquaviário uma alternativa mais econômica e sustentável.

Embora todos os modais sejam essenciais para a logística nacional, o segredo consiste em utilizá-los no momento certo, na rota adequada e de forma combinada. Sendo assim, apostar na multimodalidade fortalece o princípio da complementaridade da matriz de transportes, promovendo maior equilíbrio e considerando sempre as distâncias a serem percorridas, ou seja, da origem ao destino final de cada mercadoria.

O maior componente dos custos logísticos é justamente o transporte. Influenciado por fatores como o preço do combustível, manutenção, mão de obra e a falta de otimização de rotas, os gastos operacionais estão muito acima da média global, inclusive com um percentual do PIB que pode ser mais que o dobro do observado nos Estados Unidos.

Os custos elevados do setor impactam na competitividade das empresas brasileiras e, sobretudo, no aumento do preço final do produto que é repassado ao consumidor, encarecendo assim diversos bens. Portanto, enquanto não houver investimentos consistentes em infraestrutura e incentivo à multimodalidade, seguiremos reféns de um modelo caro e ineficiente. Reduzir os custos logísticos não é apenas uma demanda do setor, mas uma condição essencial para melhorar a competitividade do Brasil no cenário global.

**Fabiano Lorenzi é CEO da Norcoast, empresa brasileira de navegação costeira e faz parte da diretoria da ABAC – Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem.*