



Aumento de transporte de etanol por dutos e rios, acena estudo da Esalq-Log



É possível aumentar a quantidade de etanol transportado via dutovia e hidrovia? Esta questão foi respondida pela gestora do agronegócio Jamile de Campos Coleti, que atua como pesquisadora do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (Esalq-Log), da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq) da USP, em Piracicaba.

Com objetivo de verificar os investimentos atuais para os modais dutoviário e hidroviário, Jamile avaliou a viabilidade do transporte de etanol por estas vias de transporte. “Hoje esse produto é transportado quase que integralmente por rodovia”, lembra a autora que, para o desenvolvimento do estudo, fez revisão bibliográfica e pesquisas de dados secundários sobre os investimentos no setor, tanto na esfera pública quanto privada. “O transporte dutoviário é uma tendência mundial; porém, no Brasil não funciona com a eficiência dos outros países, apresentando um grande gargalo devido a pouca disponibilidade desta modalidade”.

Segundo dados da UNIDUTO (2012), em países como os Estados Unidos, a malha dutoviária disponível é de cerca de 440 mil quilômetros. Na Rússia, são mais de 300 mil quilômetros e no Canadá, 240 mil quilômetros, enquanto no Brasil, a malha dutoviária é de apenas 22 mil quilômetros. “Sendo assim, verifica-se que cerca de 70% do etanol brasileiro é transportado por rodovias, isso ocorre em função da grande dispersão das usinas sulcroalcooleiras e acaba encarecendo o custo de transporte”.

Referente à utilização de hidrovias, Jamile lembra que uma grande aposta para a redução de custos deste modal foi a criação do Logum, uma empresa de logística responsável pelo transporte de combustíveis principalmente por dutos e hidrovias. “Esta é uma iniciativa da Petrobrás juntamente com empresas dos setores de construção civil e sucroalcooleiros que buscam reduzir o custo de transporte de etanol através de um sistema multimodal”, explica.

Outro gargalo apontado pelo estudo, presente na estrutura de transportes brasileira, é o fato de que os modais não estão integrados, aumentando o *transit time* e os custos totais da operação. “Isso faz com que a multimodalidade (hidrovia/ferrovia) seja uma opção menos vantajosa do que, por exemplo, a utilização do modal rodoviário isoladamente. Porém, também há um entrave na utilização da multimodalidade; a baixa densidade dos modais hidroviários e ferroviários em relação ao rodoviário acaba causando uma limitação”, pondera.

Investimento misto

O estudo considera que uma das formas de investimento que aparentemente estão dando certo são as de caráter misto e em parceria, na qual uma empresa associa-se ao poder público para investir em obras que atinjam interesses mútuos. “Essa forma gera um grande benefício para a empresa, que utilizará diretamente o produto fruto do investimento, esta terá condições de identificar os possíveis gargalos, pois estará completamente envolvida no processo”. Para o transporte de etanol, especificamente, a pesquisadora defende que uma das saídas mais eficientes encontradas seria a multimodalidade, experiência ainda pouco explorada neste setor, mas que demonstra grande potencialidade no que se refere à maximização da utilização do sistema logístico nacional. “Se associado os investimentos atuais nos modais hidroviário e dutoviário, com o aumento da utilização da multimodalidade, os custos de transporte de etanol podem se reduzir de forma expressiva, buscando a otimização do sistema logístico nacional e acarretando um aumento da competitividade do etanol a partir de vantagens no processo de comercialização”, finaliza.

Fonte: Caio Albuquerque, da Assessoria de Comunicação da USP/ESALQ