

## Transporte de etanol por dutos e rios é avaliado em pesquisa

Por [Caio Albuquerque, da Esalq em Piracicaba](#) - [caioalbuquerque@usp.br](mailto:caioalbuquerque@usp.br)

Publicado em 17/dezembro/2013 | Editoria: [Meio ambiente](#) | [Imprimir](#) | [Recommend](#) 11



Multimodalidade no transporte pode ser boa opção para o etanol

Pesquisa realizada na Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq) da USP, em Piracicaba, avaliou a viabilidade do transporte de etanol via dutovia e hidrovía. O estudo sobre o tema foi elaborado pela gestora do agronegócio Jamile de Campos Coleti, que atua como pesquisadora do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (ESALQ-LOG), da Esalq. Para tanto, fez uma revisão bibliográfica e pesquisas de dados secundários sobre os

investimentos no setor, tanto na esfera pública quanto privada com o objetivo de verificar os investimentos atuais para os modais dutoviário e hidrovíário. "Hoje esse produto é transportado quase que integralmente por rodovia", lembra, ressaltando que "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 (km). Na Rússia, são mais de 300 mil km e no Canadá, 240 mil km, enquanto no Brasil, a malha dutoviária é de apenas 22 mil km. "Sendo assim, verifica-se que cerca de 70% do etanol brasileiro é transportado por rodovias, isso ocorre em função da grande dispersão das usinas sulcralcooleiras e acaba encarecendo o custo de transporte".

### Sistema multimodal

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 por meio 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 [hidrovía/ferrovía] 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 hidrovíários 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 hidrovíário 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.

Foto: Marcos Santos/USP Imagens