

Transporte e Sustentabilidade

Por: Cleverson Siewert - Perfecs Transportes

Fevereiro de 2010

Os debates sobre o futuro do planeta atravessaram as paredes da diplomacia e se embrenharam no universo dos consumidores, dos negócios e das relações entre as empresas e as pessoas. Essa discussão ampliada exige que o Estado seja ativo para acelerar as mudanças. E esse ativismo pode se mostrar por meio de incentivos fiscais para o desenvolvimento de novas políticas, que priorizem as energias renováveis e transportes menos poluentes; pela regulação com o estabelecimento de metas e fiscalização; e pela promoção do desenvolvimento do conhecimento científico e tecnológico.

Seguindo essa linha, muito embora o Brasil precise se livrar do fantasma do desmatamento das florestas da Amazônia, que responde por 60% das emissões de CO₂ do País, importante olharmos para o setor de transportes – que é o nosso segundo maior emissor – e nos perguntarmos: como atuar?

Naturalmente, uma matriz logística mais equilibrada poderia ser a resposta imediata – recente estudo feito por empresa brasileira ligada ao setor apontou para uma diminuição de aproximadamente 25% das emissões ao ano caso nossa matriz fosse 1/3 rodoviária, 1/3 ferroviária e 1/3 aquaviária.

Porém, hoje a fotografia é bem diferente. A participação do setor de logística no produto interno bruto (PIB) do País é de R\$ 340 bilhões (11,7%) e distribuído com 58% de transporte rodoviário, 25% de ferroviário, 13% de aquaviário, 3,6% de dutoviário e 0,4% de aéreo. Vale lembrar que, entre os países com grande extensão territorial, apenas Austrália, México e China utilizam caminhões e rodovias para transportar metade ou mais da sua carga.

De outro lado, o transporte rodoviário – que é preponderante no País – tem números expressivos e muito representativos para a economia: participa no PIB com R\$ 162 bilhões (5,6%), transporta seis em cada 10 kg de carga distribuídos por aproximadamente dois milhões de caminhões, gera cerca de 2,5 milhões de empregos, possui cerca de 60 mil empresas e 700 mil transportadores autônomos, além de sermos o sexto maior produtor mundial de caminhões.

Assim sendo, a mudança sugerida – que por um lado é ecologicamente correta, mas por outro, economicamente inviável (pelo menos no curto prazo) – pode ser trabalhada de outra forma – com atuação dentro das nossas atuais limitações. Vejamos: o País conta com apenas 1,6 milhão de quilômetros de estradas, dos quais menos de 200 mil são pavimentados. Malha reduzida para uma extensão de 8,5 milhões de km². Pior ainda: três de cada 4 km das principais rodovias estão em estado de conservação ruim ou péssimo. Melhorando as rodovias, poderíamos reduzir o custo operacional das cargas em 20%, assim como a emissão de CO₂.

Na mesma linha, os caminhões em circulação no Brasil têm em média 16,4 anos, segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – muito acima da faixa considerada ideal, que é de dez anos de uso.

O número é ainda pior (21,5 anos) quando se considera somente o universo dos autônomos. Novamente, com uma frota coerente, vinda com regulamentação, fiscalização e incentivos fiscais, teríamos melhores chances de ajudar o clima, hoje e no futuro.