

Uma visão da matriz de transportes sob a ótica da logística e do meio ambiente

J.G. Vantine

Não é novidade. No início, lá pelos anos 80 do século passado, o termo ECOLOGIA começou a tomar força (na época, mais filosofia do que diretrizes), passando posteriormente para MEIO AMBIENTE, e atualmente SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL, hoje reforçada principalmente por severa legislação e com um foco muito especial na questão do aquecimento global, como consequência da geração dos gases de efeito estufa. É verdade que este tema ainda está muito dividido no ambiente científico, porém já é dado como certo e portanto muitos países (incluindo o Brasil) já se movimentam na ONDA VERDE.

Em outro cenário, o do TRANSPORTE, muito se tem falado no Brasil da necessidade em alterar a MATRIZ DE TRANSPORTES fundamentado na redução da participação do rodoviário (hoje com 60% da carga movimentada), e aumento do hidroviário (segundo o PNLT devendo atingir até 29%) e do ferroviário (que presume-se estabilizar em 30%).

Na verdade, no começo dos debates há cerca de 15 anos, o foco era de redução de custos e agora migrou para a questão da sustentabilidade ambiental. Essa questão merece melhor avaliação porque LOGÍSTICA estabelece a estratégia de transporte e utiliza o modal ou combinação deles visando: menor tempo/menor custo/menor obstáculo operacional. Assim:

1) Não é verdade quando dizem que o Brasil nasceu rodoviarista, pois no início do século XX o transporte ferroviário era absoluto (vide a história de Barão de Mauá);

2) As ferrovias brasileiras eram

privadas até cerca de 30 anos atrás. Dou meu próprio exemplo: sou filho de pai ferroviário que trabalhou na Companhia Paulista de Estrada de Ferro, pertencente à capital inglês (tão eficaz que do apito do trem as pessoas acertavam o relógio), e já nesta época o transporte de carga, ligando o Triângulo Mineiro com São Paulo, incluindo o chamado "autotrem", nome comercial para o modo TOFC (ou seja, os caminhões embarcavam em vagões-plataformas na cidade de Barretos podendo ir até o Rio de Janeiro e de lá seguir estrada para o Nordeste. Hoje isto não existe mais. No Brasil!

3) No período de estatização a CPEF virou FEPASA e se deteriorou. Depois com o novo ciclo da privatização, virou FERROBAN, depois BRASIL FERROVIAS, e hoje ALL. E veja que aquela que foi excelente ferrovia cortando o Estado de São Paulo hoje está completamente abandonada.

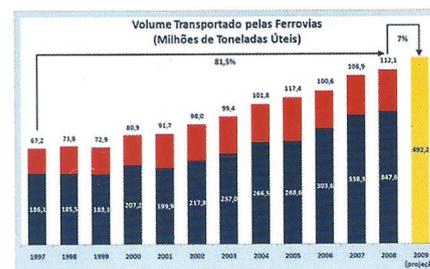


ALL – ex-Companhia Paulista de Estradas de Ferro

4) Em contrapartida, naquela mesma época deu-se o início à expansão da malha rodoviária do Estado de São Paulo, e nesta mesma rota em que a ferrovia reduzia sua participação, a Rodovia Anhanguera foi duplicada oferecendo melhores condições ao transporte rodoviário. Isto é só um exemplo.



5) O modelo de concessão das ferrovias brasileiras foi criado oferecendo muitos direitos às concessionárias, o que hoje acabou sendo um entrave, ou seja, o Direito de Passagem não está claro, o uso comercial privilegia cargas dos próprios acionistas, não dando confiabilidade a outros embarcadores cujas cargas são de natureza ferroviária.



Aumento da Carga Própria na Ferrovia

6) O Governo Federal vem tentando construir novos trechos ou novas ferrovias como a Transnordestina e a Ferronorte, no entanto são obras lentas e onerosas. Como, por exemplo, em outubro deste ano a ALL, detentora da concessão da FERRONORTE ligando as regiões N/NE com S/SE, está devolvendo quatro trechos para o Governo, já devidamente aceito pela ANTT. Ou seja, assumiu compromisso, viu que não dava lucro e simplesmente devolveu.

7) O Brasil não possui Plano Estratégico relativo ao modal hidroviário sob ponto de vista da Logística Comercial. O que temos é a Hidrovia Tietê-Paraná (subproduto da geração de energia), Tocantins-Araguaia, e obviamente a utilização natural de rios com destaque para o Amazonas.

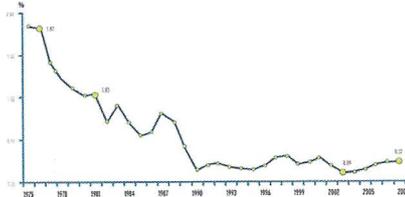


HIDROVIA TIETÊ PARANÁ



ECLUSA DE TUCURUÍ

8) Segundo o PNLT para dotar o país de uma malha adequada de hidrovias seria necessário um investimento de R\$ 15,8 bilhões até 2015, sendo que o Plano de Investimentos para 2010 foi de R\$ 500 milhões. Assim não dá!



Investimento em Infraestrutura X PIB

9) Em 2009 o Departamento Hidroviário do Estado de São Paulo lançou a ideia ainda em estudo para criar o hidroanel aproveitando os rios Tietê e Pinheiros na Região

Metropolitana e daí ligando com o interior de São Paulo pelo próprio rio Tietê, podendo atingir o rio Paraná. Além de ser de implantação quase impossível no entorno da capital (não dá para comparar com o rio Sena em Paris e o rio Tâmisa em Londres, cujo conceito de transporte por balsas já é centenário, e aqui nós temos um sistema viário complexo e saturado). Isto sem contar que o investimento para vencer um desnível de cerca de 250 metros entre o Planalto e a Planície com a criação de eclusas dificilmente estará contido em orçamentos do Governo do Estado de São Paulo que ainda tem como prioridade Educação, Segurança e Saúde Pública.

Em dezembro de 2009, na Dinamarca, foi realizada a COP-15 e lá foram estabelecidos novos compromissos dos países para redução na emissão de gases efeito estufa e, nela, o Governo do Estado de São Paulo apresentou o PEMC – Política Estadual de Mudanças Climáticas, que acabou de ser regulamentado

(junho/10). Com base nesta legislação, neste mês também foi criado o PLANO DE TRANSPORTE SUSTENTÁVEL. O que significa isto? De novo, alterar a matriz de transporte, pois segundo levantamentos, a movimentação de carga no Estado de São Paulo é feita 92% de caminhão que, por sua vez, responde por 55% da emissão de gás efeito estufa.

Concluindo o raciocínio, iniciativas são bem vindas, mas é preciso antes de tudo que haja Planejamento Estratégico de Infraestrutura de Transportes para que a Logística possa criar modelos não apenas de menor custo, mas também e principalmente de menor geração de gases de efeito estufa, o que na verdade também é buscado no transporte rodoviário por meio de grandes melhorias na engenharia de motor. E se melhor for avaliado até acredito que a “geração de gás de efeito estufa em toneladas” por ton/km transportada pode até ser menor no rodoviário puro do que no ferroviário e hidroviário, ambos dependentes do rodoviário nas duas pontas.

QUEM ANDA BEM ACOMPANHADO SABE O CAMINHO DO SUCESSO!

A TSA Cargo recebeu dois prêmios em 2010, o Troféu Fênix - terceiro lugar como melhor transportadora do Aeroporto de Viracopos e o Prêmio de Eficiência Logística em 2010, uma honraria que reconhece as empresas que souberam planejar ações em conjunto com seus parceiros e assim tornar ainda mais eficiente a Cadeia Logística junto a INFRAERO. Por isso, o nosso muito obrigado à Schenker do Brasil e Wabco do Brasil nossas parceiras no Prêmio de Eficiência Logística por acreditar que a união faz a força e traz bons resultados.



 **TSA Cargo**

www.tsacargo.com.br