

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!!)

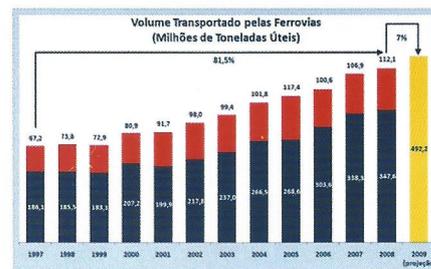
3) No período de estatização a CPEF virou FEPASA e se deteriorou. Depois com o novo ciclo da privatização, virou FERROBAN, depois BRASIL FERROVIAS, e hoje ALL. E veja que aquela que foi excelente ferrovia cortando o Estado de São Paulo hoje está completamente abandonada.



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.