



UM PAÍS INTEIRO REFÉM DE ESTRADAS E PETRÓLEO

Crise escancara ausência de investimentos em outros modais

GERALDO CAMPOS JR
gjcunior@reddegazeta.com.br

A crise aguda de abastecimento que o país atravessa com a paralisação dos caminhoneiros revela como o Brasil é dependente das estradas e do petróleo. Segundo especialistas em infraestrutura e energia, os investimentos históricos quase minúsculos nos dois setores deixaram o brasileiro refém do modal rodoviário e dos combustíveis fósseis, como a gasolina e o óleo diesel.

Dados da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) dão dimensão da predominância das rodovias no modelo de escoamento brasileiro. No país, 62,8% das cargas transportadas são levadas por caminhões. No entanto, a malha rodoviária é concentrada e precária, já que 88% dela não é pavimentada. Por outro lado, as ferrovias levam apenas 21% da produção brasileira. As hidrovias ainda menos, cerca de 14%.

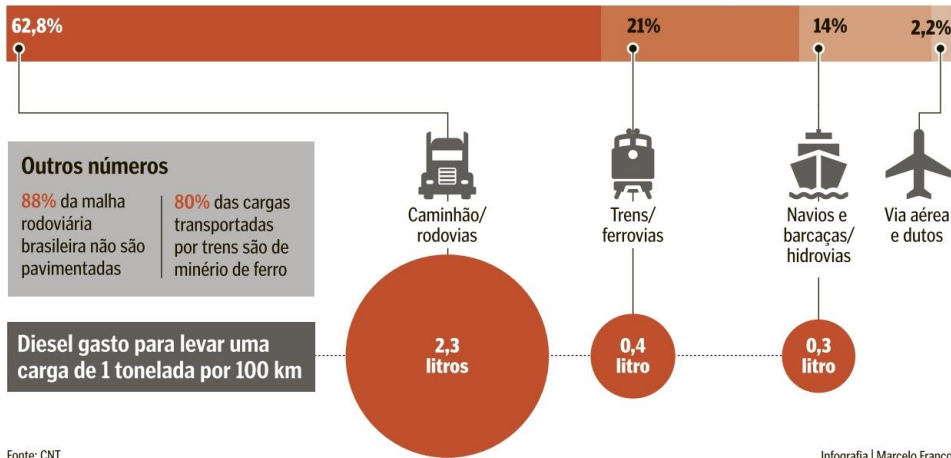
Segundo o especialista em Mobilidade Urbana Luiz Vicente Figueira de Mello Filho, a escolha dos governos passados, há décadas, pelo modelo rodoviário sempre vai pesar na economia brasileira. Modais mais econômicos e eficientes, como o ferroviário e as dutovias, foram desprezados.

“Nos países desenvolvidos, quando a gente fala de transporte a importância da malha ferroviária se sobre-

A FORÇA DAS RODOVIAS

Como é feito o transporte de cargas no Brasil

Modais utilizados no escoamento da produção



Outros números

88% da malha rodoviária brasileira não são pavimentadas
80% das cargas transportadas por trens são de minério de ferro

Diesel gasto para levar uma carga de 1 tonelada por 100 km

Fonte: CNT

Infografia | Marcelo Franco

põe a rodoviária e muito. Grãos, insumos, combustíveis e até automóveis lá são levados por trens. Aqui isso é raro, porque as poucas ferrovias que temos são voltadas para o minério de ferro. Fora isso, ainda poderíamos ter dutos, as hidrovias, a cabotagem, tudo isso que para um país do nosso tamanho seria mais viável, mas não anda”, destaca.

INVESTIMENTOS

Na avaliação do presidente do Sistema Fyndes, Léo de Castro, os baixos investimentos em infraestrut-

ura são as causas para esse cenário, o que impacta o crescimento econômico. “Falta muito investimento público em transporte no Brasil. Na década de 60, isso representava 2% do PIB, e isso veio caindo até o índice de 0,16% do PIB no ano passado. É quase nulo. Além disso, o Brasil não conseguiu criar um modelo de concessão que atraísse investimento privado, sendo uma área ainda com muita insegurança jurídica que não estimula as empresas a entrarem no setor”, afirma. Com décadas de peque-

nos investimentos em outros modais, o professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV) Marcus Quintella, especialista em transportes, afirma que não há mais uma solução fácil.

“Hoje isso é um problema sistêmico, um gargalo que para ser superado precisa de projeto e planejamento. Não muda de um dia para outro. A gente sabe que ampliar ferrovia é caríssimo, mas também tem as hidrovias e os dutos que não são tão caros. Esse entendimento de buscar outras alternativas é que precisa existir”, diz.

Quintella ressalva que devido a capilaridade o caminhão sempre terá papel importante no transporte de cargas. “Tem lugar que o trem nunca vai chegar, então não é um fim aos caminhoneiros que se propõe. Eles são importantes sim, só não deviam concentrar uma parcela tão grande.”

COMBUSTÍVEL

Para além do problema estrutural, outro tão preocupante e que mostra a fragilidade do país, segundo os analistas, é a dependência dos combustíveis

derivados do petróleo, como gasolina e diesel.

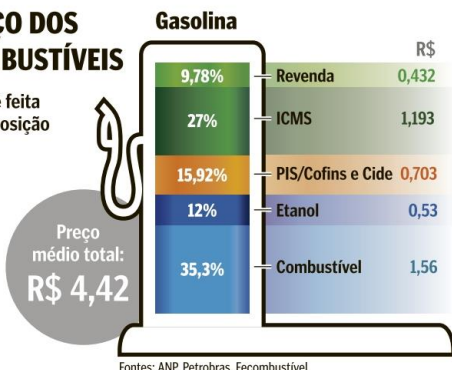
Para o professor do Instituto Federal do Espírito Santo (Ifes) Rodrigo Perdigão, mestre em Engenharia Ambiental, uma das causas para esse cenário é o etanol enfraquecido com a crise no setor sucroalcooleiro. “Quando se segurou o preço da gasolina no governo anterior, o produtor de álcool foi fortemente prejudicado”, relembra.

Perdigão critica a ausência de uma política constante voltada para a produção de combustíveis alternativos. “O petróleo tem um preço volátil. Quando o preço dele subiu, começou a se pesquisar e investir em etanol e biodiesel. Tinhamos a melhor tecnologia do mundo em etanol. Mas quando o petróleo caiu, deixamos isso de lado. Falta uma visão permanente nesse sentido.”

Marcus Quintella, da FGV, avalia que a solução para os dois problemas – modal de transporte e combustível – deve ser conjunta. “Existe uma dificuldade com fontes alternativas de energias com uma oneração muito grande, tributos e poucos incentivos. Temos que repensar toda a política energética do Brasil Mas não adianta equacionar isso sem resolver a questão da distribuição, que é o transporte. Precisa de planejamento para ambos”, finaliza.

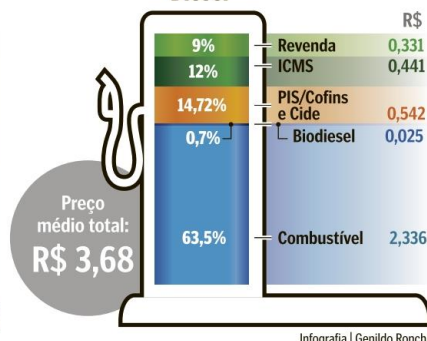
PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Como é feita a composição



Fontes: ANP, Petrobras, Fecombustível

Diesel



Infografia | Genildo Ronchi

A POLÍTICA DE PREÇOS

Como é:

Desde julho passado, o preço na refinaria pode ser **revisado diariamente**, levando em conta variações do câmbio e do preço do barril do petróleo

Observação: para atender aos caminhoneiros, a política do diesel foi alterada e as revisões serão mensais

Variações de julho até hoje

Total de revisões: 207

111 Aumentos



96 Reduções

