07/10/2014 - Investimentos em ferrovias: motor da competitividade e desenvolvimento econômico do país

*Por Everaldo Barros**

Com uma matriz de transportes totalmente desequilibrada, e ocupando a 65º posição no ranking mundial de eficiência logística, o Brasil tem no sistema rodoviário federal o principal e quase único meio de transporte de mercadorias em longos trajetos. E é evidente em todos os planos e escalas geográficas de meios de transporte que a preferência ainda é o investimento em rodovias. Mas, para um país com enormes distâncias, a opção por ferrovias não seria a mais adequada para a integração econômica e regional?

As deficiências estruturais e legais encontradas no país são sentidas tanto pelas empresas que atuam no mercado doméstico, quanto as atuantes no exterior. Com uma pauta exportadora, quase totalmente formada por grãos, minério de ferro e outros commodities, onde os preços são flutuantes e dependem de dezenas de fatores externos, as empresas brasileiras são expostas à própria sorte. O impacto da logística no produto brasileiro retira das nossas empresas a capacidade de competir globalmente, cerceia a entrada em novos mercados e enfraquece acordos bilaterais que poderiam ser desenvolvidos.

O principal argumento dos defensores do transporte rodoviário é que essa modalidade exige investimentos iniciais relativamente baixos para a sua implantação. E isso é verdade, ainda mais porque a malha ferroviária do Brasil tem várias carências, como cobertura territorial insuficiente e problemas graves de funcionalidade. Mas, embora a construção de uma ferrovia possa demandar custos maiores em um primeiro momento, o custo de manutenção é muito inferior ao das estradas de rodagem, já que a estrada de ferro tem maior durabilidade, tanto do seu leito quanto dos equipamentos.

Os favoráveis às rodovias também afirmam que as estradas possibilitam o deslocamento de um número maior de pessoas, favorecem o uso do automóvel e, no caso de países com dimensões continentais como as do Brasil, apresentam-se como um dos meios mais flexíveis e ágeis no acesso às cargas, pois pode chegar até os lugares mais ermos. Contudo, deixam de dimensionar o desgaste físico e mental dos motoristas, os graves acidentes envolvendo caminhões de cargas e a falta de segurança nas estradas, seja pelas péssimas condições das estradas ou pelos altos índices de roubos de cargas no País.

O impacto ambiental é outro fator essencial a ser levado em conta, já que o setor de transporte é o maior responsável pela emissão de CO_2 no Brasil, e responde por mais de 38% do total das emissões. Através de investimentos de longo prazo em ferrovias, seria possível reduzir em 30% as emissões de CO_2 no país, com impacto direto na preservação ao meio ambiente.

Ainda a favor das ferrovias, podemos citar a economia em combustível e energia, o seguro de mercadorias transportadas por esse meio – que são, em média, metade dos valores pagos nos transportes rodoviários –, além de maior facilidade de transbordo e a viabilidade de associar o transporte ferroviário a uma série de entrepostos no sistema portuário nacional. A

implementação da malha ferroviária pode contribuir diretamente com a exequibilidade dos portos secos, uma solução eficiente para o ineficiente processo logístico atual do setor portuário, em que as mercadorias se mantêm em filas proibitivas, com tempo de espera que foge de qualquer padrão mundial.

Por que não estabelecer como prioridade absoluta os investimentos em ferrovias? Por que deixamos nossas empresas entregues à própria sorte ou às margens da volatilidade dos preços globais? Por que, como país, somos incapazes de estabelecer, e cumprir, metas mínimas de investimento na expansão da malha ferroviária? Por que, através das PPPs – Parcerias Público Privadas, não atraímos investidores para as ferrovias no Brasil? Seriam nossos marcos regulatórios, ou a falta deles, um real entrave aos interessados em expandir a malha ferroviária brasileira?

O investimento em ferrovis é ponto inquestionável como fomentador da economia do Brasil, e o resultado refletirá em maior competitividade às nossas empresas e consequente desenvolvimento econômico do país. Deve ser de prioridade das diversas esferas de Governo, principalmente do Governo Federal, a responsabilidade em tornar a ferrovia o principal meio de transporte do país.

Procrastinar tal decisão é determinar a falta de competitividade das nossas empresas e perpetuar o baixo crescimento econômico do Brasil.

* Everaldo Barros é CEO da MAC Logistic, empresa especializada em logística integrada e carga projeto.

Fundamento RP