Logística, transporte e meio ambiente

2009 . Ano 6 . Edição 54 - 30/10/2009

Josef Barat

No Brasil, são recorrentes a ocupação descontrolada do solo e a devastação ambiental devido à implantação de rodovias. Em praticamente todos os processos de favelização, desmatamento, ocupação irregular e predatória do solo, existe a presença indutora de uma estrada, seja ela federal, estadual ou municipal. O país carece de legislação que coíba o papel devastador das rodovias e regule a ocupação e uso do solo nas áreas lindeiras. Inacreditável é a ausência de debate sobre o tema, a inércia do Ministério Público e a falta de visão mais ampla da inserção da logística e do transporte na agenda do desenvolvimento sustentável. Tal inserção passa pelo planejamento de longo prazo, formulação de políticas consistentes e consolidação de projetos sinérgicos para o desenvolvimento sustentável das regiões, principalmente as ligadas à expansão das fronteiras econômicas.

Dada a necessidade de compatibilizar os investimentos em infraestrutura com a promoção do desenvolvimento sustentável, a logística e o transporte devem ser vistos como fatores que propiciam suporte à: 1) sustentabilidade ambiental; 2) reestruturação da matriz energética; 3) competitividade e inserção na globalização; 4) articulação da estrutura produtiva e indução do desenvolvimento tecnológico; 5) geração de oportunidades de emprego; e 6) articulação de novas cadeias produtivas, "clusters" de especializações e integração regional. Custos elevados de operação, carga tributária, incertezas quanto à segurança e dificuldades burocráticas comprometem seriamente o escoamento da produção e a competitividade das nossas exportações.

O desenvolvimento do país enfrentará dificuldades se não forem feitos esforços coordenados para remover gargalos físicos, operacionais, legais e institucionais que tolhem a movimentação de pessoas e mercadorias. Velhos cacoetes devem ser superados em favor de concepções mais modernas de planejamento e gestão governamental. Não dá para ver os modais de forma estanque e dissociar o transporte das necessidades mais amplas das logísticas. Grave também é persistir nas soluções para o transporte como obras de engenharia, fechadas em si mesmas, sem a visão mais ampla da funcionalidade nas operações e da compatibilidade ambiental.

Por outro lado, é importante levar em conta a tendência mundial de rápidos avanços tecnológicos e de escala em todos os segmentos do transporte. No Brasil, a questão central é a de mudar paradigmas e acompanhar as transformações mundiais. Independente da atual crise financeira mundial - e até em decorrência - configura-se um novo ciclo de desenvolvimento relacionado, simultaneamente, com a ampliação do mercado interno e a inserção mais profunda da agricultura e indústria no mercado internacional. O suporte do transporte e da logística no seu sentido mais amplo estará vinculado essencialmente à competitividade e ao barateamento da produção nacional, tanto internamente quanto nos mercados externos. A crise pode demandar maior seletividade de recursos privados, mais estabilidade do ambiente regulador e mesmo exigir esforços adicionais de investimentos estatais.

Com a crise podem surgir novas oportunidades de parcerias entre interesses públicos e privados para configurar sistemas de transporte voltados para infraestruturas e meios logísticos mais integrados. Com relação à mudança de paradigmas, um aspecto importante é o forte entrelaçamento com a questão ambiental. Dois temas devem ser destacados para uma reflexão mais aprofundada por parte de governos e empresas. Primeiro, cortar extensas áreas preservadas na Amazônia com rodovias, sem estudos e mecanismos de proteção apropriados é persistir no paradigma predatório. Há espaço para implantar rodovias com sustentabilidade, desde que se tenha tanto legislação para o ordenamento do uso e ocupação do solo quanto ações fiscalizadoras e punitivas no sentido de evitar a devastação.

É alentadora, portanto, a negativa de licença ambiental, por parte do IBAMA, para o asfaltamento de trecho de mais de 400 quilômetros da BR-319, entre Porto Velho e Manaus. O parecer considera o empreendimento "inviável ambientalmente" diante da necessidade de preservação da floresta. E alerta para efeitos negativos da obra, como o avanço do desmatamento, a ocupação irregular e a grilagem de terras públicas, além da possibilidade de invasão e extração de madeira das unidades de conservação próximas.

O segundo tema relevante é o da distorção da matriz energética em função do predomínio do modal rodoviário para cargas e passageiros, tanto interurbano, quanto intraurbano. Neste caso, a mudança de paradigma aponta dois caminhos a médio e longo prazos: a) fortalecimento do papel dos modais não-rodoviários, especialmente em corredores regionalizados (ferrovias, dutos, e navegação); e b) substituição (ou adição) de gás natural e combustíveis oriundos da biomassa (etanol e biodiesel) para movimentação do transporte rodoviário. Poderemos tirar oportunidade da crise e sermos líder em planejar articuladamente transporte e meio ambiente? Isto fará toda a diferença para o Brasil no cenário mundial.

Josef Barat é Doutor e Livre Docente em Economia, Administração e Legislação Urbanísticas pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro e Pesquisador Bolsista do Programa Nacional de Pesquisa em Desenvolvimento (PNPD) do Ipea

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO
É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61) 2026-5334