

Caminho mais curto, solução retrógrada

HAHN, Philipp. "Caminho mais curto, solução retrógrada". Agência Canal Energia. Rio de Janeiro, 04 de julho de 2018.

A recente greve dos caminhoneiros expôs friamente as fragilidades da matriz de transportes de carga brasileira: decisões políticas da década de 1950 tornaram o Brasil um país rodoviário. Como consequência, hoje, mais de 62% das cargas são transportadas por este modal e, nos últimos anos, o número de caminhões nas estradas aumentou desproporcionalmente ao transporte de cargas. Entre 2001 e 2016, observou-se aumento de 84% da frota de caminhões frente ao crescimento de 30% da carga transportada. As poucas ferrovias servem quase exclusivamente para a exportação de *commodities*, portanto, quase todo o abastecimento interno da população depende do transporte rodoviário, o que, durante a greve, deixou as gôndolas dos supermercados e os tanques de querosene nos aeroportos rapidamente vazios.

Se deparando com o clamor da população, o governo optou pelo caminho mais curto e cedeu aos pleitos dos caminhoneiros e das transportadoras, controlando e/ou subsidiando o preço de combustíveis como o óleo diesel. É o contribuinte quem pagará pela falta de planejamento e de uma visão de médio prazo, subsidiando a venda de um combustível fóssil altamente poluente e danoso ao clima e à saúde humana. O quadro piora se olharmos a composição da frota de caminhões nas estradas brasileiras. Segundo o Ministério dos Transportes, a idade média dos caminhões de autônomos gira em torno de 20 anos e facilmente são vistos modelos com mais de 40 anos de serviço, deixando qualquer colecionador europeu com brilho nos olhos. Porém, em termos de eficiência de consumo e potencial de emissão de poluentes, tamanha frota ativa de modelos obsoletos beira uma catástrofe ambiental e de saúde humana.

Perante este quadro, o tapa-buraco no final da cadeia causal é lamentável. Em vez de utilizar os R\$ 13,5 bilhões dos contribuintes para subsidiar a queima ineficiente de um combustível fóssil, poderíamos investir este dinheiro na modernização e transformação da frota e seus postos de abastecimento para um transporte de cargas rodoviário ambientalmente mais amigável e menos dependente de mercados internacionais, como o elétrico, por exemplo.

Já cansamos de ouvir e ler, mas não custa lembrar: com sua matriz energética altamente limpa em termos de emissões de gases de efeito estufa, existem poucos países no mundo como o Brasil que têm condições tão propícias para eletrificar sua frota, com enormes ganhos ambientais e, sobretudo, financeiros.

Portanto, o maior apoio que o governo poderia dar aos pequenos negócios dos caminhoneiros é incentiva-los a substituir seus Mercedes Benz ano 1975 por modelos elétricos modernos. Como são tecnologias relativamente novas, subsídios ou incentivos fiscais podem fazer sentido na fase inicial de alavancagem de mercado, como vários países mostram.

Eletricidade como "combustível" no lugar do óleo diesel para a frota de caminhões é, em todas as três dimensões, a opção mais sustentável. Ambientalmente, gera

vantagens para o clima e a qualidade do ar; social e economicamente, abre vantagens por ser uma fonte de energia alternativa, cuja cadeia é 100% sob domínio nacional e cujo preço, hoje, quase exclusivamente varia em torno da hidrologia, com tendência de estabilização com a diversificação em curso e a entrada de cada vez mais fontes renováveis, como solar e eólica. Como já é o caso das hidrelétricas mais antigas no Brasil, uma vez que estas usinas forem amortizadas e seus PPAs ou concessões vencidos, a energia sai a preços extremamente baixos, próximo ao custo de O&M.

Especialmente no meio urbano, nas entregas em um raio de 200 km, o uso de caminhões elétricos é vantajoso e técnica e economicamente viável. O anúncio de produção de um modelo elétrico nacional *delivery* por uma montadora alemã sublinha isto.

Investir os R\$ 13,5 bilhões em infraestrutura de recarga e na transformação da frota não teria sido o caminho mais curto, mas ao menos é o que vai adiante.

Philipp Hahn é responsável para Energias Renováveis e Eficiência Energética na Câmara de Comércio e Indústria Brasil-Alemanha do Rio de Janeiro.

