

O CUSTO DAS ESTRADAS RUINS E A DUPLICAÇÃO DA BR 262

Segundo estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI), com dados da Fundação Dom Cabral, 86% do transporte da carga brasileira, excluído o minério de ferro, que usa intensivamente as ferrovias, e o petróleo, que usa muito a cabotagem, é feito através de rodovias.

De acordo com a última pesquisa publicada pela Confederação Nacional do Transporte, 62% das rodovias brasileiras estavam em condição regular, ruim ou péssima em 2017. No Sudeste, destacam-se Minas Gerais e Espírito Santo com 70% e 68% das rodovias nessas condições, respectivamente. Em estado ruim e péssimo encontram-se 33% das estradas de Minas e 39% das do Espírito Santo.

Rodovias em mau estado significam maior número de acidentes, maiores custos de manutenção da frota, longos tempos de trânsito, resultando tudo isso em fretes mais caros.

Se, num exemplo grosseiro, um caminhão pudesse trafegar numa estrada a uma velocidade média de 60 km/h, num percurso de 240 km, saindo às 8h, chegaria ao destino às 12h15, parando uma vez para o motorista esticar as pernas. Daria para ir e voltar no mesmo dia.

Se a velocidade média cai para 30 km/h, ele chegará às 17h30m, pois precisará parar para almoçar e terá que pernoitar. Serão três refeições, pernoite, a remuneração do motorista triplicada. Custos adicionais que serão pagos por alguém, provavelmente o consumidor ou o produtor.

Segundo a CNI, o Sudeste envia mais carga para o Nordeste e para o Norte, do que recebe dessas regiões. Sobe mais carga geral, que representa a carga industrializada, e descem majoritariamente granéis. Portanto, o Norte e o Nordeste são os mais penalizados por maiores custos de transporte das cargas industrializadas que precisam receber.

Não é possível mais convivermos com rodovias que estão praticamente da mesma forma que foram implantadas nas décadas de 60 e 70. Traçados precisam ser retificados, pontes, viadutos e túneis construídos e sinalizações atualizadas.

Há trechos que necessitam não mais de duplicação, mas, sim, de triplicação. Isso só será possível com a concessão dessas estradas. O pedágio, ou parte dele, retornará à população na forma de menores custos de transporte e em número de vidas poupadas.

Nesse contexto, o Espírito Santo precisa defender a urgente concessão da BR 262, no seu trecho de Vitória a João Monlevade (MG), em conjunto com o trecho da

BR 381 de João Monlevade a Belo Horizonte. A concessão conjunta permitirá a viabilidade econômica para que esse eixo possa ser duplicado.

O Governo Federal está disposto a isso, mas se o Estado não se mobilizar, pode perder o caminhão da história.

Romeu Rodrigues

Mestre em Engenharia de Produção, Consultor de Logística e Executivo do COINFRA/FINDES