



## USP ESALQ – ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO

Veículo: Agência USP de Notícias

Data: 11/06/2012

Link: <http://www.usp.br/agen/?p=100928>

Caderno / Página: - / -

Assunto: Alteração no transporte pode reduzir gás do efeito estufa

# Alteração no transporte pode reduzir gás do efeito estufa

Ana Carolina Miotto, da Assessoria de Comunicação da ESALQ  
[imprensa.esalq@usp.br](mailto:imprensa.esalq@usp.br)

A utilização dos modais ferroviário e hidroviário no transporte de açúcar e etanol no Brasil pode levar, em três anos, à emissão de menos 6,6 milhões de toneladas de gás carbônico (CO<sub>2</sub>), um dos Gases do Efeito Estufa (GEE). A estimativa faz parte de pesquisa da economista Maria Andrade Pinheiro, da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz (Esalq) da USP, em Piracicaba. Atualmente, a maioria dos trajetos utiliza o modal rodoviário, segundo maior consumidor de energia e responsável por 58% das cargas transportadas no País.



Açúcar e etanol necessitarão de malha de transporte mais equilibrada e limpa

A pesquisadora estimou os benefícios da redução das emissões de gases de efeito estufa a partir da mudança da matriz de transporte nacional, implicando assim uma utilização mais eficiente, tanto em termos energéticos como em termos econômicos, dos modais de transporte no setor sucroenergético (produção de açúcar e etanol). O estudo avaliou o sistema atual de transporte, identificando os principais corredores rodoviários, ferroviários e hidroviários utilizados para o transporte dos produtos dos complexos sucroenergético e identificou as configurações que reduzam as emissões de gases de efeito estufa por tonelada transportada.

Segundo a pesquisa, orientada pelo professor José Vicente Caixeta Filho, do Departamento de Economia, Administração e Sociologia (LES), tanto o açúcar como o etanol possuem uma enorme demanda potencial, que necessitará de uma malha de transporte mais equilibrada e limpa, pois a não ampliação das vias de escoamento pode gerar problemas não só financeiros como também impactos perversos ao meio ambiente. O trabalho foi apresentado no Programa de Pós-graduação em Economia Aplicada da Esalq.

Maria afirma que a expansão da malha ferroviária e hidroviária para o caso do açúcar e da dutoviária no caso do etanol, propicia uma redução das emissões de CO<sub>2</sub> a cada tonelada de carga transportada, bem como a diminuição do custo de transporte envolvido no seu escoamento. “Além disso, as obras de infraestrutura poderão gerar benefícios econômicos e ambientais para o setor, pois esses poderão conquistar créditos de carbono e comercializá-los no mercado de carbono, assim como novos mercados consumidores, pois o produto terá uma marca sustentável e, por fim, contribuir para que o Brasil cumpra suas metas voluntárias de redução das emissões de gases de efeito estufa”, explica.

## Emissões

Os dados do trabalho mostram que, no período de três anos, será possível reduzir as emissões no transporte de açúcar e etanol em 6,6 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> e R\$ 3,3 bilhões. “Se considerarmos a redução das emissões previstas pelo setor sucroenergético para 2020 que é de 112 milhões de toneladas, a mitigação anual de 2,2 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub> obtida através da transferência de modalidade para o escoamento de açúcar e do etanol equivaleriam a quase 2% dessa meta” afirma a economista.

“Em termos monetários esta seria uma economia com a logística que teria como ponto direto uma melhoria na competitividade dos produtos, sem levar em consideração os benefícios que um transporte mais sustentável traria para a sociedade e para a imagem do setor”. Entretanto, Maria ressalta que não basta, apenas, as obras ficarem prontas. São necessários incentivos ao embarcador para o uso de modais alternativos ao rodoviário.

“Além de a infraestrutura estar disponível para ser utilizada é indispensável que sejam adotadas medidas que tragam segurança para que os embarcadores optem por esse tipo de transporte”, observa. “É preciso ainda que sejam resolvidos problemas mais estruturais como os de diferença de bitola, falta de vagões para o embarque e direito de passagem entre as concessionárias das linhas férreas”.

Segundo a economista, não se pode desconsiderar também que o valor do frete a ser praticado tenha preços relativos competitivos entre os modais, considerando as características específicas de cada um deles e tenha consenso com a realidade do mercado e que os produtores e compradores tenham segurança de que a carga chegará ao seu destino sem extravios e nos prazos estipulados. “Sem a melhoria desses fatores não haverá ampliação da malha intermodal que fará com que seu uso torne-se mais intenso”, conclui.

*Foto: Marcos Santos / USP Imagens*

**Mais informações: (19) 3429-4109**