



SUMÁRIO EXECUTIVO
TRANSPORTE DE CARGA
NO DISTRITO FEDERAL
QUESTÕES E DESAFIOS

TRANSPORTE DE CARGA NO DISTRITO FEDERAL QUESTÕES E DESAFIOS

A atividade de transporte de carga é uma demanda derivada de outras atividades da produção. Está intimamente ligada à atividade econômica do Estado. Compreender a evolução do transporte de carga exige que se olhe para a reorganização da infraestrutura de produção, modal escolhido, origem e destino da distribuição da mercadoria. O transporte de carga tem um impacto significativo na economia, qualidade de vida, acessibilidade e atratividade de uma cidade. Desta forma, o objetivo deste trabalho é contribuir para avaliação do transporte de carga, por tipo de modal no Distrito Federal (DF), destacando a tonelage de mercadoria e a localização de origem e destino da carga.

Devido ao contínuo crescimento do transporte de carga, o fluxo e suas consequências são uma preocupação crescente dos gestores da cidade, visto que o modal rodoviário atinge 98,76% (2016) na circulação de cargas no território do Distrito Federal, enquanto o modal aéreo representa 1,12% do tráfego de carga e o ferroviário menos de um ponto percentual (0,12%) para o mesmo período. Com isso, a circulação crescente de veículos de cargas nas rodovias e vias urbanas aumentam os engarrafamentos, ruídos e dificuldades de estacionamento (embarque e desembarque de carga).



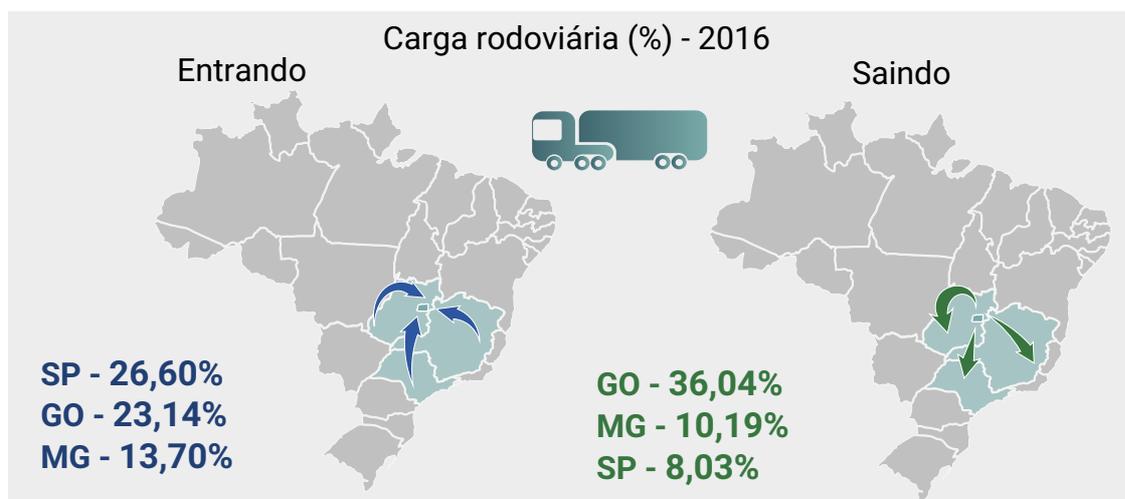
Os problemas do transporte de mercadoria na cidade resultam das múltiplas evoluções da sociedade, entre eles a transição para uma sociedade pós-industrial, o envelhecimento da população, a individualização social e tecnológica, a urbanização intensa e acelerada mas, também, o desenvolvimento sustentável, considerado como um princípio orientador em muitos países do mundo.

Em uma sociedade desse tipo, a política requer processos de consulta e participação bem planejados devido à complexidade dos problemas e aos diversos interesses de diferentes atores. Esse é particularmente o caso no campo do transporte de mercadorias porque muitos atores com interesses

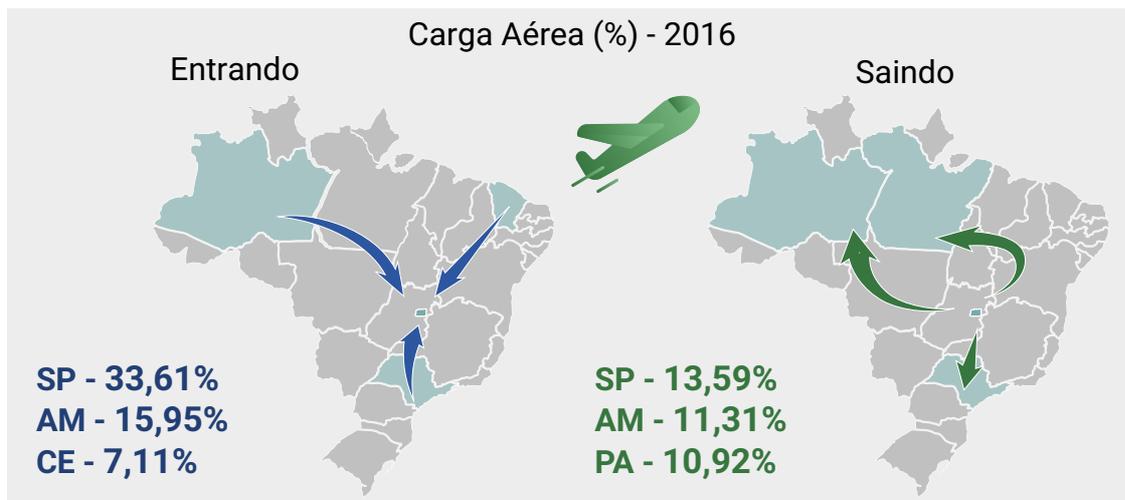
distintos e muitas vezes divergentes têm de compartilhar um espaço urbano limitado. Operações complexas de transporte de carga e a diversidade de questões complicam ainda mais a tomada de decisões nessa área.

Para as informações sobre as principais origens/destinos da carga e na infraestrutura por modal de transporte, utilizou-se a base de dados do Manifesto Eletrônico de Documentos Fiscais do DF (MDF-e) - documento de existência apenas digital, com intuito de documentar prestações de serviço de transporte de cargas. A abordagem do volume da carga transportada (origem e destino) traz uma visão geral do que ocorre no DF quanto à tonela-gem tratada e transportada.

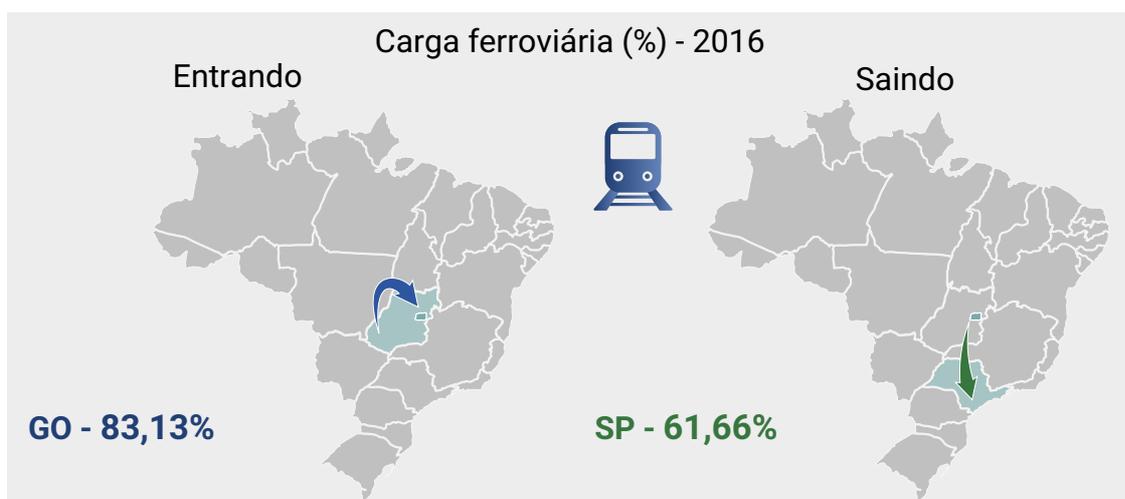
Observa-se que o fluxo total rodoviário de mercadorias do Distrito Federal, em 2016, indica que a maior parte das cargas vem dos estados de São Paulo (26,60%), Goiás (23,14%) e Minas Gerais (13,70%), enquanto a carga rodoviária, saindo do DF, em toneladas, foi para Goiás (36,04%), Minas Gerais (10,19%) e São Paulo (8,03%).



As cargas aéreas que saem do Distrito Federal têm como principais destinos São Paulo (com 13,59%), Amazonas (com 11,31%) e Pará (com 10,92%). As aéreas que entram no Distrito Federal têm como principais origens os estados de São Paulo (com 33,61%), Amazonas (com 15,95%) e Ceará (com 7,11%).



Entretanto, a carga transportada pelo modal ferroviário tem uma demanda pequena quando comparada com os outros modais, tendo São Paulo como destino da carga, com 61,66%, e Goiás como origem da carga (com 83,13%).



O uso dos dados de forma sistêmica provoca a sua evolução e oportuniza entender o comportamento da mobilidade da carga. Ainda, torna-se um vetor de controle das ações e reações no transporte de mercadoria, facilitando o comando de entrada e saída de divisas no território do Distrito Federal.

Esse avanço na disponibilidade de dados de cargas possibilita propor e implementar metodologias de análises na inserção de novas infraestruturas em um contexto socioeconômico regional. É claro que o transporte é facilitado pela infraestrutura mas, também, é afetado pela tecnologia, regulamentação, preços, informações e assim por diante. Sem transporte, sem trocas.

O Manifesto Eletrônico permite a criação de uma memória viva e real de cargas, que saem e entram do território do DF, e é acessível mediante prévio convênio ou protocolo, na Administração Tributária, para preparação da tomada de decisão, bem como do desenvolvimento de infraestruturas com base no compartilhamento e circulação de informações.

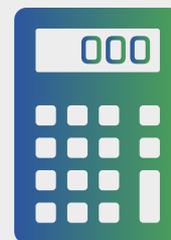
Desta forma, por meio do MDF-e, de 2016, obtiveram-se valores do Peso Tratado. Foi considerado apenas o modal rodoviário, carga entrando no DF e saindo da região, com **aproximadamente seis milhões de toneladas**, com uma tabela de ajuste para as mercadorias, permitindo a análise dos dados.

O método utilizado para o cálculo da carga transportada gerou a seguinte fórmula:

$$\text{PESO TRATADO} = \text{QCARGA} / \text{FATOR AS PESO}$$

Sendo que:

- **QCARGA // igual peso original**
- **WHERE MIN <= QCARGA e QCARGA <MAX**



O volume de carga por modal transportado pode ser um indicador usado para otimizar a produção e os serviços. Este indicador fornece informações sobre a relação entre a demanda de transporte de mercadorias e o relacionamento/tamanho da economia entre regiões. Permitindo, também, comparar a evolução da demanda de transporte de carga e a evolução da economia quando os valores da carga forem tratados de formas mais organizadas. Da mesma maneira, pode servir como instrumento de negociação entre diferentes atores e ir além das abordagens setoriais para questionar as infraestruturas disponíveis no deslocamento da carga.

Atualmente, o território Distrito Federal, pela sua situação geográfica, é particularmente atraente para atividades logísticas. Além disso, possui densidade comercial, população e presença de iniciativas importantes, como os polos produtivos e de serviços que garantem as trocas de bens entre os atores econômicos. Com base nos desafios futuros, incluindo a manutenção de um sistema de transporte rodoviário eficiente para apoiar a competitividade do Distrito Federal na economia nacional, a necessidade de investimento estará presente sempre.

Assim, este trabalho deve ser considerado em uma etapa inicial na direção do conhecimento do transporte de mercadorias. Espera-se que a parte modal do transporte de mercadorias se estabilize mesmo na ausência de uma política nacional deliberada de transferência modal. A ausência de dados objetivos de longo prazo enfraquece fortemente a legitimidade de qualquer exercício de planejamento ou elaboração de cenários para o desenvolvimento ou investimento de infraestrutura de transporte, principalmente quando as tendências do transporte de mercadoria no Distrito Federal evoluem em distância e aumentam quase constantemente ao longo dessas duas décadas.

Os produtos agroalimentares e manufaturados, por exemplo, têm um tráfego crescente e percorrem longas distâncias, com isso, verifica-se um aumento da frota de caminhões cada vez maior nas estradas, causado, principalmente, pela inoperância do modal ferroviário.

Um sistema de coleta de dados conjunto e organizado entre as diversas instituições públicas possibilitam a superação da percepção da inconsistência geral quando perguntados os mesmos tipos de informações várias vezes e de maneiras diferentes. As análises realizadas sobre dados das notas fiscais eletrônicas mostram a importância do volume de carga na produção de informações estratégicas na realização de projetos intermodais e nas conexões regionais. Pelo volume da carga transportada é possível dar conteúdo ao ambiente socioeconômico, à estrutura funcional e à organização do uso da terra que constituem ferramentas analíticas da circulação de mercadorias do DF.

Elaboração do sumário:
Carlos Chagatelis e Kássia Castro

Revisão e diagramação:
Eliane Menezes e Francisco Pimenta



COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL

Acesse o estudo completo em:
codeplan.df.gov.br/sumarios-executivos/