Japão prepara túnel subterrâneo para transporte autônomo de cargas

Denominado Autoflow Road, projeto foi uma das iniciativas de automação do país asiático apresentadas à comitia do Brasil Export nessa quarta-feira, em Tóquio

LEOPOLDO FIGUEIREDO
Enviado especial a Tóquio, Japão
leopoldo.figueiredo@redebenews.com.br

Leopoldo Figueiredo



Leopoldo Figueiredo



▲ *A comitiva do Brasil Export no Japão foi recebida por executivos do Ministério da Terra, Infraestrutura, Transporte e Turismo (MLIT), que apresentaram seus planos para a implantação de um corredor subterrâneo de transporte autônomo de cargas e, também, de descarbonização portuária*

O Governo do Japão prepara uma das obras de infraestrutura mais ambiciosas das últimas décadas, planejada para resolver um problema "silencioso", mas capaz de até paralisar a quarta maior economia do mundo. Trata-se do Autoflow Road, um corredor subterrâneo automatizado de movimentação de cargas ao longo de cerca de 500 quilômetros ligando as regiões metropolitanas de Tóquio e Osaka, o principal corredor logístico do país. Detalhes do projeto, ainda em estudos, foram apresentados por dirigentes do Ministério da Terra, Infraestrutura, Transporte e Turismo do país (MLIT) em reunião com presidentes de portos e magistrados brasileiros que integram a comitiva do missão do Brasil Export ao Japão nessa quarta-feira, dia 4, na sede do órgão, em Tóquio.

Atualmente, o MLIT está concluindo os estudos técnicos e financeiros do empreendimento. A expectativa é que a obra comece a ser implementada em 2030.

O projeto foi apresentado à comitiva pelo especialista em Planejamento Toshiyuki Fujioka, da Divisão de Planejamento, do Escritório de Pesquisa Econômica Rodoviária do MLIT. Segundo Fujioka, a motivação por trás do Autoflow Road não é apenas tecnológica, mas demográfica. O país enfrenta a combinação de envelhecimento populacional e uma forte escassez de mão de obra, especialmente entre os caminhoneiros, um problema que compartilha com o Brasil. No setor de transportes, essa crise atingiu um ponto de inflexão com a entrada em vigor de regras trabalhistas rigorosas que limitaram as horas extras permitidas para motoristas de caminhão.

Essas novas normas mostraram a fragilidade de um modelo no qual cerca de 90% das cargas do país dependem do modal rodoviário. Sem mudanças estruturais, projeções do Governo indicam que a capacidade de transporte de mercadorias no Japão poderia cair cerca de 34% até o final desta década, em um cenário em que as compras no e-commerce dispararam desde a pandemia.

O projeto

A Autoflow Road prevê uma infraestrutura capaz de operar 24 horas por dia, 7 dias por semana, sem intervenção humana direta no trajeto principal. O sistema utilizará um sistema magnético de movimentação de cargas, semelhante ao utilizado pelo trem-bala japonês, com os veículos guiados de forma autônoma sobre trilhos ou faixas dedicadas.

Os canais de transporte serão instalados nos canteiros centrais de rodovias já existentes, nos acostamentos ou em túneis subterrâneos construídos sob o leito das vias. A proposta atualmente em estudo prevê que o transporte seja feito por paletes padronizados acoplados a contêineres de um metro de largura e comprimento, projetados para suportar até 1 tonelada cada. O carregamento nas pontas será feito por empilhadeiras e robôs industriais conectados a portos, aeroportos e centros de distribuição.

De acordo com Toshiyuki Fujioka, quando totalmente implantado, o corredor poderá substituir a operação diária de até 25.000 caminhões. Além do ganho logístico, a transição para um modal totalmente elétrico e abastecido por matrizes de menores demanda hídrica e emissões de carbono atende às metas de descarbonização do setor de transportes.