

# Agronegócio nos trilhos

**Produção agrícola crescente faz com que transporte de grãos ganhe cada vez mais importância nas ferrovias brasileiras**

Por Bianca Rocha

O agronegócio representou, em 2022, quase um terço do PIB (Produto Interno Bruto) do Brasil, chegando a US\$ 500 bilhões – o equivalente a uma Argentina. Toda essa pujança tem impulsionado não só a economia, mas também o setor ferroviário brasileiro. A carga agrícola é uma das mais crescem em termos de volume na ferrovia. Nos últimos dez anos, a movimentação de grãos (soja, farelo de soja e milho) nos trilhos dobrou, chegando a 64,5 milhões de toneladas em 2022, de acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

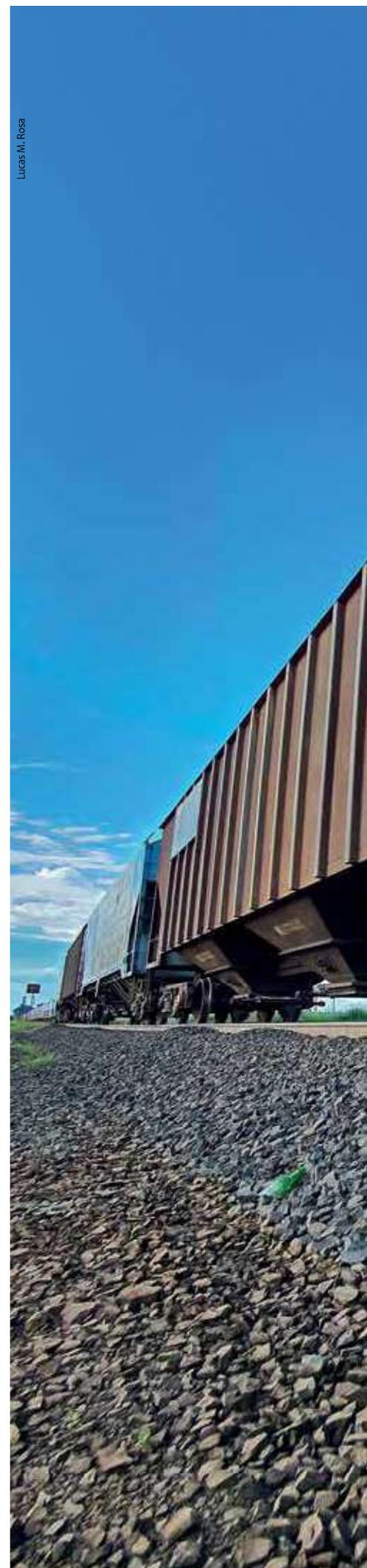
Está certo que o volume de grãos na ferrovia é incomparável ao de minério de ferro, que ainda responde por 70% de tudo que é transportado pelo setor no Brasil. Mas a questão está no potencial de crescimento que vem do agronegócio. Enquanto a movimentação ferroviária de minério decresce (nos últimos cinco anos a queda foi de 21,26%), a de grãos tende a subir. Não por acaso, praticamente todos os novos projetos de ferrovia no país estão sendo prospectados ou implementados com o objetivo de atender essa demanda. Difícil prever quais vão vingar dentro do complexo setor ferroviário brasileiro, mas o fato é que o agronegócio tem gerado estímulos para a expansão da malha.

O potencial desse setor para a ferrovia é indiscutível diante dos recordes

sucessivos de produção de grãos e também da baixa participação do modal no escoamento dessa carga. Este ano, o volume de produção deve bater 312,5 milhões de toneladas – incremento de 15% (40,1 milhões de toneladas) em relação à safra 2021/22, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). No ano passado, mais da metade dessa produção foi escoada por meio de caminhões até os portos do Arco Norte ou do Sul e Sudeste do país. A ferrovia respondeu pela movimentação de cerca de 20% de todo o volume.

Há limitações de capacidade nos corredores ferroviários existentes, mas o que vem restringindo esse aumento também é a falta de um leque de opções ferroviárias nas regiões onde a produção agrícola é mais pujante. Isso talvez possa mudar nos próximos anos. Com exceção da Transnordestina (cujo novo estudo de demanda está em elaboração), três das quatro ferrovias em obras no país têm a carga agrícola como principal. Uma é a Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico), entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), que deverá chegar ao Nordeste de Mato Grosso, terceira maior região produtora do estado. O projeto de 383 km está sendo implementado pela Vale por meio do mecanismo de investimento cruzado (em troca da renovação da concessão da Estrada de Ferro Vitória a Minas).

Já a Ferrovia de Integração Oeste-





Vagões hopper carregados de grãos chegando no pátio Zxh, em Ibaté (SP)

-Leste (Fiol 2), entre Caetité e Barreiras (BA), sob responsabilidade do governo federal, deverá buscar o volume de carga agrícola produzido no Oeste Baiano. Há ainda a extensão da Malha Norte, obra que começou no fim do ano passado, partindo de Rondonópolis em direção a Lucas do Rio Verde, na região conhecida como Médio Norte de Mato Grosso. O projeto é uma autorização dada pelo estado à Rumo, e está sendo construído 100% com recursos privados. A previsão é que seus 743 km estejam prontos em 2028, ao custo de R\$ 15 bilhões.

A região do Médio Norte é onde está concentrada a maior parte da produção de grãos do estado. Nela estão localizadas cidades como Sinop, Nova Mutum, Sorriso e Lucas do Verde, que juntas devem produzir na safra de 2022/23 cerca de 13,2 milhões de toneladas de soja e milho, segundo o Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária (Imea).

É também para atender essa demanda de carga que a Ferrogrão, entre Sinop e Porto de Mirirituba (PA), com 933 km, foi projetada. Esse percurso hoje é atendido apenas por rodovia, a BR-163, por onde caminhões carregam cerca de 11,5 milhões de toneladas por ano. O projeto da Ferrogrão, no entanto, está à espera de uma definição do Supremo Tribunal Federal (STF) para um imbrólio jurídico-ambiental relacionado aos limites do Parque Nacional de Jamanxin (PA), onde se prevê parte de seu traçado. O julgamento está agendado para o próximo dia 31 de maio.

Nesse conjunto de novos projetos de ferrovia chama atenção a quantidade de autorizações voltadas para atender a demanda agrícola. Do total de 39 pedidos já aprovados pela ANTT, 23 tem grãos como cargas previstas (*veja o mapa*). Parte dessas ferrovias destina-se

a atender a produção de Mato Grosso e da região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). O pacote contém também uma série de trechos (13 no total) solicitados pela Rumo e pela VLI, concessionárias que transportam grãos na ferrovia.

A questão desses projetos está na viabilidade. As autorizações foram dadas pela ANTT, mas a implementação depende estritamente de recursos privados e da capacidade de as empresas autorizadas captarem investidores/financiadores dispostos a encarar projetos bilionários.

### Risco do negócio

Para Bernardo Figueiredo, ex-consultor da Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) e atualmente CEO da TAV Brasil (*página 42*), dificilmente a iniciativa privada entraria num investimento em que haveria concorrência com outras malhas já estabelecidas, como a da Rumo e da VLI. “Se expandir a capacidade nos corredores ferroviários existentes, vai atender essa demanda do agronegócio? E o que não conseguir atender, vai para a rodovia? São questões que precisam ser pensadas”, diz, ressaltando:

“Difícil uma autorização concorrer com um corredor que já está instalado e conhece o mercado. Competir nesse cenário traz risco muito grande para um projeto novo. Comprar locomotivas e vagões, fazer desvio ferroviário são investimentos marginais. Diferentemente de construir uma ferrovia do zero”, explica Figueiredo, que completa: “Mais ferrovia gera mais competitividade em relação ao frete. Isso é bonito como política pública. Não vejo a iniciativa privada investir 100% de recursos num projeto para gerar competitividade e, conseqüentemente, mais risco para o negócio”, afirma.

Para a Ferrogrão sair do papel, por exemplo, o governo terá que fazer uma modelagem que gere atratividade, segundo Figueiredo. “O governo passado colocou a Ferrogrão em audiência pública. O projeto está paralisado por uma questão legal. Mas tinha investidor com apetite de entrar nesse projeto do jeito que ele estava desenhado?”, questiona.

A Rumo, que recebeu autorização do governo federal para sete ferrovias, informa que os projetos estão em fases iniciais e são pensados a longo prazo. A empresa pontua que não fará qualquer estimativa ou prognóstico sobre o tema no momento.

O sócio da Grão Pará Multimodal (GPM), Paulo Salvador, quer colocar uma ferrovia autorizada de Alcântara (MA) a Açailândia (MA), de 540 km, em operação até 2030. A empresa fez parceria com a operadora alemã, Deutsche Bahn, para o desenvolvimento e futura operação da ferrovia. No traçado está a conexão com a Ferrovia Norte-Sul, em Açailândia, operada pela VLI – detalhe que pode fazer diferença no projeto. Os trens da concessionária precisam hoje ingressar por direito de passagem na Estrada de Ferro Carajás, em Açailândia, para conseguir escoar a carga agrícola no Porto de Itaqui (MA).

A capacidade reservada da EFC para as composições de grãos da VLI, no entanto, é limitada, girando em torno de 10 milhões de toneladas/ano. Isso acaba restringindo o crescimento da Norte-Sul. O projeto da GPM, portanto, surgiria como uma alternativa para o escoamento da carga da VLI pelo Arco Norte. “Acreditamos na demanda crescente vinda do Matopiba, Goiás e Mato Grosso, que são as regiões mais importantes para a nossa ferrovia. Vai ter carga para todo mundo. E digo mais, pode até faltar ferrovia para o volume de produção que se avizinha”, acredita Salvador.

## Baixa densidade

O Mato Grosso deverá produzir 99,1 milhões de toneladas (soja, farelo de soja e milho) na safra 2022/23, ou seja, quase um terço de toda a colheita nacional. É, de longe, o estado que mais produz grãos e um dos que mais movimentam por ferrovia no país. Mas há uma contradição: é o que apresenta a menor densidade ferroviária entre os estados produtores de grãos, ou seja, a menor extensão de ferrovia por mil quilômetros quadrados de área.

A única malha que chega a Mato Grosso é a Norte da Rumo, em Rondonópolis, sul do estado, por onde desceram até Santos 21,5 milhões de toneladas de soja, farelo de soja e milho em 2022. O restante (71,5 milhões de toneladas) chegou aos portos (Arco Norte e do Sul e Sudeste) por meio de rodovia ou hidrovia.

A baixa densidade ferroviária em Mato Grosso foi um dos pontos levantados no estudo “Logística do Agronegócio – Oportunidades e Desafios”, feito pelo coordenador geral do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (Esalq-Log) da Universidade de São Paulo, Thiago Pêra. No documento, ele expôs as diferenças logísticas entre os estados produtores de grãos.

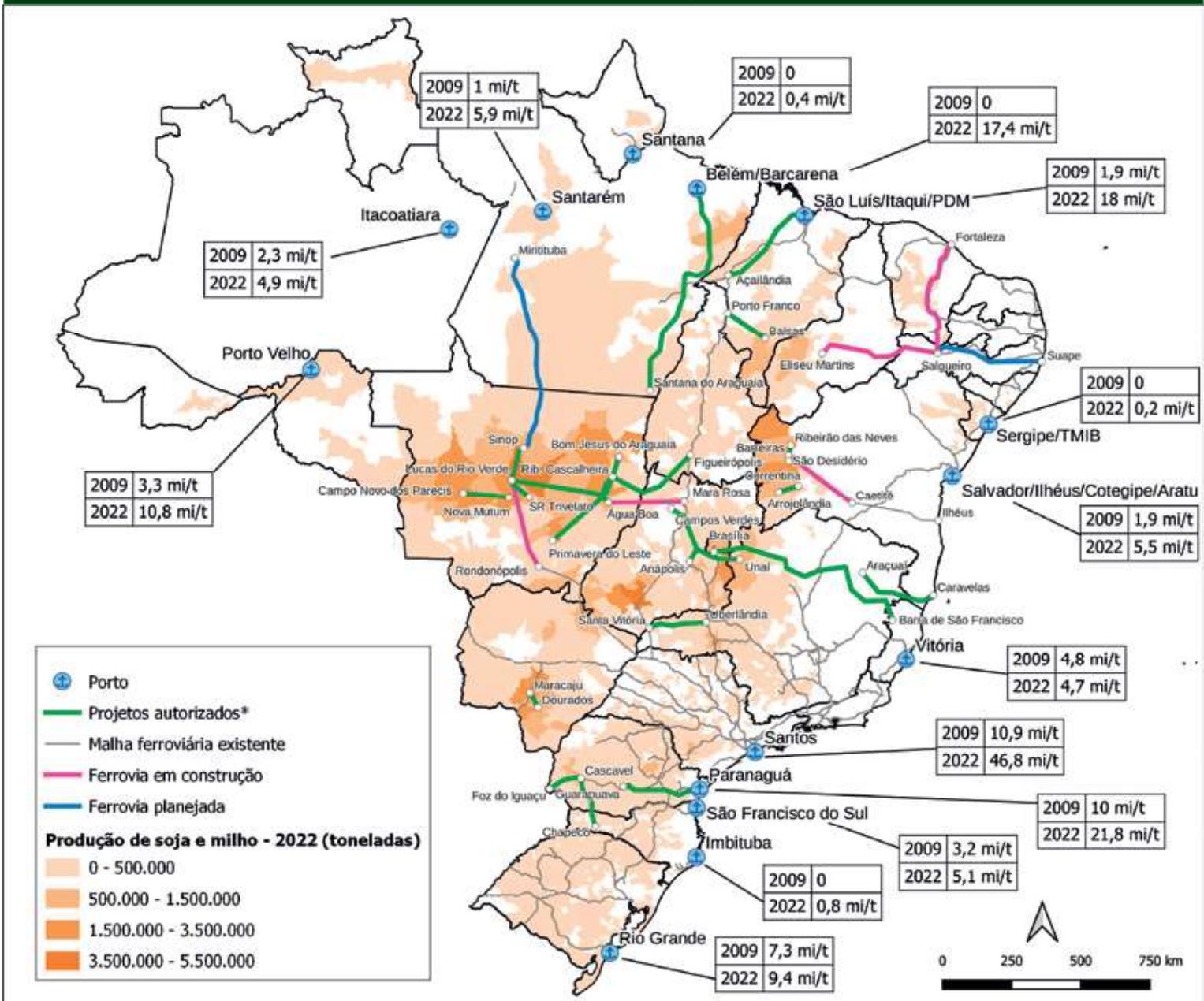
“Mato Grosso apresenta uma densidade ferroviária abaixo de 0,120 km/1.000 km<sup>2</sup>, enquanto Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul apresentam uma relativa alta densidade ferroviária, acima de 5,575 km/1.000 km<sup>2</sup>”, diz, ressaltando que no mundo ideal a infraestrutura deveria crescer num ritmo maior que o de exportações do agronegócio.

Nos últimos anos, especificamente em ferrovia, aconteceu o contrário. Enquanto as exportações agrícolas cresceram de 43% do total exportado no país em 2010 para 54,2% em 2020, a participação da movimentação ferroviária de grãos em relação ao total exportado passou de



Terminal ferroviário de São Simão, na beira da Malha Central da Rumo

## PROJETOS DE FERROVIAS/EXPORTAÇÕES DE SOJA E MILHO



Fonte: CNA, ANTT e Ministério dos Transportes

\*Somente os que têm carga agrícola prevista

Mi/t = milhões de toneladas

Os volumes nos portos dizem respeito às exportações de soja e milho em 2009 e 2022

Exportação de soja e milho (em milhões de toneladas)			
	Brasil	Arco Norte	Arco Sul e Sudeste
<b>2009</b>	43,4M/t	7,2M/t ou 16,6%	36,2M/t ou 83,4%
<b>2022</b>	140,9M/t	52,3M/t ou 37,1%	88,6M/t ou 62,9%
<b>Varição</b>	97,5M/t	45,1M/t	52,4M/t

Fonte: CNA

46,8% para 42% no mesmo período. Ou seja, houve decréscimo. “O volume de exportação cresceu mais porque a produção aumentou bastante, assim como a demanda internacional por produtos agrícolas. O modal ferroviário não acompanhou no mesmo ritmo essa linha de crescimento”, explica Pêra.

### Sem trilhos, sem asfalto

A produção agrícola do Mato Grosso é escoada através de quatro corredores logísticos: além da Malha Norte da Rumo, são três rodovias: a BR-163, entre Sinop e Miritituba, onde as cargas são transbordadas principalmente para os portos de Santarém (PA) e de

Vila do Conde/Barcarena (PA); a BR-158, que serve tanto para chegar ao Porto de Vila do Conde quanto para alcançar a Ferrovia Norte-Sul (através de rodovias estaduais que chegam ao Terminal Palmeirante, no Tocantins); e a BR-364, que vai até Porto Velho (RO), de onde se faz transbordo para os portos de Itacoatiara (AM), Santarém

e Vila do Conde. Os volumes que passam pela BR-163 e na BR-364 ultrapassam 10 milhões de toneladas/ano. Já na BR-158 esse número fica em torno de 3 milhões de toneladas/ano.

Em Mato Grosso, faltam trilhos e também rodovias em condições adequadas para uma demanda crescente de carga. “A BR-158 tem um trecho de quase 120 km de estrada de terra, que passa por dentro inclusive do Vale do Xingu. É preciso fazer um contorno, pensar numa estratégica a longo prazo. Já a BR-163 é uma rodovia que necessita o tempo inteiro de manutenção. Existe um fluxo de carga muito intenso na região Médio Norte do estado. Inclusive é uma das rodovias que tem mais acidentes”, comenta Vanessa Gasch, coordenadora de Desenvolvimento Regional do Imea.

É difícil entender como a logística atual dará conta dos recor-



Divulgação/Valec

**A Norte-Sul é a única ferrovia hoje a embarcar grãos pelo Arco Norte**

## “Só falta chegar o trem”

Blairo Maggi conhece como poucos a logística que envolve o agronegócio no país. Foi um dos idealizadores do corredor de exportação de grãos em direção a portos do Norte do país, com a utilização de hidrovias dos rios Madeira e Amazonas. Mas ainda faltam trilhos nessa infraestrutura.

“As ferrovias precisam avançar para o interior do Mato Grosso, que é muito carente ainda”, declara Maggi, que ocupa o cargo de presidente do Conselho da Associação Brasi-

leira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) e é acionista do Grupo Amaggi. A empresa foi criada por seus pais na década de 1970, quando saíram do interior do Paraná rumo ao Mato Grosso. Hoje o grupo é um dos maiores produtores de soja do mundo. Em 2022, comercializou 18,6 milhões de toneladas de grãos e fibras e conta com mais de 6 mil produtores rurais parceiros.

O fato de ser um legítimo representante do agronegócio, setor que ganha cada vez mais

importância como carga para as ferrovias do Brasil, levou à escolha de Blairo Maggi como Ferrovieiro do Ano de 2022, na retomada do Prêmio Revista Ferroviária pós-pandemia.

Em meio a novos projetos de ferrovia que surgem, ele reafirma o interesse do agronegócio na Ferrogrão. “Se houver uma estrutura financeira que mostre boa rentabilidade e segurança, não tenho dúvida de que muitos produtores colocariam dinheiro como acionistas ou na compra de ações”.

### Revista Ferroviária – Qual a sua percepção sobre o setor ferroviário?

**Blairo Maggi** – Por muitos anos, o país negligenciou ou fez menos do que deveria fazer nesse setor, diferentemente do que acontece em outros países onde as ferrovias são a ponta de lança da economia. O avanço ficou muito restrito, mas o Brasil continuou crescendo. A ocupação do Centro-Oeste começou na década de 1970, mas a ferrovia saindo de Santos até Rondonópolis só chegou na década de 1990. As ferrovias chegaram atrasadas e, nesse momento, com um custo muito elevado para o agronegócio.

### RF – Como se explica essa questão?

**BM** – Diferentemente de outros tempos quando era construída e operada pela União, a cobrança era pela operação da ferrovia. Hoje, é necessário incluir no custo o capex desse negócio. Tudo tem que ser amortizado pela tonelada transportada. Os benefícios para o setor na escolha entre caminhão e ferrovia não são nada significativos. Tem épocas em que a ferrovia trabalha preço de caminhão menos 5%, 3%. Praticamente quem baliza o preço é o caminhão. Se ele estiver muito caro, a ferrovia sobe também. Esse é o lado ruim. Mas o lado bom é que também não deixa os preços dos fretes explodirem.

### RF – Qual é a sua expectativa?

**BM** – Que as ferrovias continuem avançando para o interior do Mato Grosso, que é muito carente ainda. A ferrovia apenas entrou no estado. Ainda tem mais de 1 mil km para o Norte, Leste e Oeste, para expansão da malha.

### RF – A produção vem crescendo mais rápido que a ferrovia...

**BM** – Sim. E por quê? Os investimentos nas áreas agrícolas são feitos por várias pessoas. São milhares de agricultores e empresas que fazem os seus investimentos. A somatória que dá o volume da produção agrícola. Enquanto na ferrovia é uma única empresa e o capex é muito alto. Carregar isso no balanço financeiro por vários anos é bastante caro. E existe um vácuo na questão do financiamento. Quem financia a chegada das ferrovias? Temos estruturas de fundos que poderiam colocar dinheiro a longo prazo. Mas aí vem a questão da segurança jurídica dos contratos, que afasta o investidor. Temos a Ferrogrão como exemplo, que está judicializada.

### RF – A Ferrogrão para de pé com 100% de recursos privados?

**BM** – Sim, essa sempre foi a ideia, de construí-la com recursos privados sem subvenção de governo. Não há dúvida de que ela fica de pé, por-

des de safra que se aproximam no estado. O Imea prevê para a safra de 2031/32 aumento de 44% no volume de soja e de 74% no de milho, o que significa incremento de quase 20 milhões de toneladas para a primeira e 34 milhões para o segundo. O gargalo logístico preocupa, mas na opinião de Vanessa, não será impeditivo à expansão da produção. “Já temos tido essa expansão ao longo dos últimos anos e os modais de transporte não têm acompanhado esse crescimento. Mas existe a questão de competitividade. Se tivermos oferta de modal ferroviário, diminui-se o custo de transporte”, pontua.

## Arco Norte avança

O custo de transporte está diretamente ligado a um

movimento que se intensificou nos últimos anos: o escoamento da carga agrícola pelo Arco Norte. Tanto o Mato Grosso, distante cerca de 2 mil km de Santos, quanto a região do Matopiba, que engloba estados do Norte, Centro e parte do Nordeste, vem contribuindo para mudanças na logística de escoamento do país.

Um estudo divulgado este ano pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) mostra não só um crescimento relevante da movimentação de carga para exportação no Arco Norte, como também a criação de três novos portos na região entre 2009 e 2022 (veja o mapa). São eles: o sistema de Belém/Barcarena, que hoje recebe 17,4 milhões de toneladas/ano, e ainda os tímidos Santana (AP), com 0,4 milhões de toneladas/



Blairo Maggi é o Ferroviário do Ano 2022 do Prêmio Revista Ferroviária

que é um volume gigante de carga. E à medida em que vai subindo com essa ferrovia para o Norte, vai incorporando novas áreas prontas para serem utilizadas. São áreas já ocupadas pela pecuária, não tem desmatamento. Se alguém fizer as contas e enxergar viabilidade econômica, a responsabilidade é dele. Não é mais do governo. Só cabe

ao governo criar condições para um projeto desse e colocar na praça. Se chegar a Ferrogrão, o Mato Grosso está resolvido.

### RF – Por que o agronegócio, incluindo as tradings, não se mostram dispostas a entrar como investidoras do projeto?

**BM** – As tradings não participam porque é um investimento de retorno de 20, 30 anos. As tradings precisam de muito capital no mercado para seus negócios rodarem. Ela financia produtor, recebe a mercadoria, coloca num caminhão, numa barcaça, põe num navio, entrega na Europa ou na Ásia. Esse conjunto todo precisa ser financiado por alguém. São necessários milhões de reais para fazer a companhia operar durante o ano. Se colocar um investimento no balanço de mais de R\$ 20 bilhões, a empresa fica impossibilitada de ir ao mercado tomar dinheiro para fazer aquilo que é a essência do negócio dela.

### RF – E os produtores?

**BM** – Os produtores poderiam participar, mas não são eles que têm que dar a ignição do processo. Se houver uma estrutura financeira que mostre uma boa rentabilidade e segurança, não tenho dúvida de que

muitos produtores colocariam dinheiro como acionistas ou na compra de ações, porque no futuro estaria beneficiando outro negócio dele. A estrutura financeira para fazer isso não permite que as tradings sejam sócias efetivamente. Mas os produtores, sim, com um percentual bem menor.

### RF – Existe interesse do agronegócio em investir em ferrovias autorizadas?

**BM** – Em termos de ferrovia, não. Já em termos de portos, logística de caminhão e barcaça, hidrovias, isso é 100% privado. Todos os portos que funcionam no Arco Norte é tudo iniciativa privada. Só falta chegar o trem. Quando há desregulamentação e não há burocracia impedindo, imediatamente as empresas fazem a infraestrutura necessária.

### RF – Tem carga para todos os projetos de ferrovia que visam o agronegócio?

**BM** – Acho que tem espaço, sim. O problema da ferrovia é que saímos do monopólio estatal e passamos para um monopólio privado. Não mudou muito. Mas, por outro lado, tem mais eficiência, responde mais rápido. Você pode contar com ela mais tempo. A ferrovia é muito bem-vinda, mas se ela não existir, vamos sobreviver igual. Mais caro, mas vamos sobreviver.

### RF – Se aumentasse a capacidade nos corredores existentes, daria conta?

**BM** – Se tivéssemos mais vagões e capacidade haveria uma participação maior do transporte ferroviário dentro da própria economia brasileira. Isso não acontece hoje. Mas tenho certeza que se não tivesse também gargalos na Baixada Santista ou nas passagens em nível, com a mesma quantidade de trens e vagões que se tem hoje se transportaria muito mais carga. Aumentaria o caixa da companhia e poderia haver uma redução de preço no transporte também.

ano, e Sergipe/TMIB (SE), operado pela VLI, com 0,2 milhões de toneladas/ano.

“As fronteiras agrícolas foram avançando em direção ao Norte do país, levando ao aumento da distância até os portos do Sul e Sudeste. A alternativa foi ampliar a oferta no Arco Norte para atender a produção cada vez maior nessas novas regiões”, diz assessora técnica da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura da CNA, Eli-sangela Lopes.

Um dos marcos que contribuiu para a ascensão do Arco Norte foi a promulgação da Lei 12.815/2013, que autorizou a instalação de terminais de uso privado (TUP) em áreas fora de um porto organizado, por meio de autorização do governo federal ao setor privado. Como exemplo desse avanço estão TUPs em Barcarena e Miritituba, ambos no Pará, que prosperaram depois da lei. Toda a carga que chega a esses dois locais se faz por caminhão e/ou barcaças. Não existem trilhos até lá.

### Operadoras investem

A única ferrovia hoje que embarca grãos pelo Arco Norte é a Norte-Sul, operada pela VLI entre Porto Nacional (TO) e Açailândia (MA). Em 2022, a concessionária movimentou 60,1 milhões de toneladas nas duas malhas que opera, além da Norte-Sul, a Ferrovia Centro-Atlânti-

Divulgação/Valec



ca. Os grãos responderam por 36% dessa movimentação, liderando em volume.

Já a Rumo diz estar focada na conclusão das obras do último trecho da Malha Central entre Ouro Verde de Goiás e Rio Verde (GO), prevista para o primeiro semestre deste ano. “Para se ter uma ideia, a operação da Malha Central já representa hoje 30% da exportação de soja e milho de sua região de influência composta por Goiás e pelo Leste de Mato Grosso. O volume total de grãos (soja, farelo e milho) exportados por Goiás alcançou 16,1 milhões de toneladas em 2022”, afirma Guilherme Penin, vice-presidente de Regulação e Expansão da Rumo.

A MRS cita o terminal em Itutinga (MG), projeto em andamento que será voltado ao transporte de soja, milho, café, entre outras cargas do Sul de Minas Gerais, e o Complexo Intermodal de Pederneiras (SP), que entre os objetivos está também a movimentação de grãos. Além disso, a empresa diz ter investido R\$ 173 milhões em aquisição e transformação de vagões para transporte de produtos agrícolas. Recentemente, a MRS recebeu uma leva de 800 vagões hopper de aço inox da Greenbrier Maxion e da Randon.

As concessionárias ressaltam investimentos, mas os clientes veem mais necessidade de melhorias. Para Vitor Vinuesa, diretor de Logística da América do Sul da trading ADM, a capacidade ferroviária já demonstra não atender a demanda em 2023. “A falta é de uma estrutura como um todo da operação, que vai desde material rodante até a perda de produtividade por conflito em zonas urbanas. Nossa expectativa é que haja aumento de produtividade, redução de custos e mais capilaridade da ferrovia, atendendo corretores que hoje são dependentes do caminhão”, reforça. ■■■

Divulgação/Valec

