

# Ferrogrão: caminhos de um novo tempo

GUILHERME QUINTELLA\*

DIVULGAÇÃO



**E**mbara as ferrovias brasileiras já tenham sido responsáveis por 60% da matriz de transporte de carga durante o século 20, o cenário atual está longe de alcançar as marcas do passado. Atualmente, apenas 21% do total das cargas transportadas seguem sobre os trilhos.

Outro dado que retrata o que ocorre no país sob o ponto de vista da retração de opções logísticas para atender a um mercado que cresce exponencialmente – que é o agronegócio brasileiro – é o ranking mundial de logística divulgado pelo Banco Mundial. Este ano, o Brasil figura no 55º lugar entre os 160 países avaliados. Em 2012, o país ocupava a 45ª posição.

O que podemos observar é que a logística de escoamento, nas novas fronteiras agrícolas – localizadas nas regiões Centro-Norte e Centro-Oeste –, teve mudanças nos últimos tempos, na medida em que a produção tem crescido na direção norte do Estado do Mato Grosso e as empresas do setor passaram a investir em terminais de transbordo em Miritituba (PA) e a embarcar parte de suas cargas pelos portos do chamado Arco Norte. Por onde passa atualmente 20% da soja exportada pelo Brasil, segundo dados da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA).

Por muitos anos, a escassez de opções logísticas viáveis e a inexistência de acessos ter-

restres suficientes para levar as cargas aos portos da região Norte fez com que os exportadores de grãos recorressem a portos mais distantes.

Foi atenta a este cenário e também por estar disposta a subsidiar o governo federal com estudos de alternativas logísticas capazes de reequilibrar a matriz de transporte e reduzir o custo logístico do país – após a divulgação da primeira etapa do Programa de Investimento em Logística (PIL) em 2012 –, que a Estação da Luz Participações (EDLP), em conjunto com as cinco maiores tradings de grãos com operação no Brasil, deu início aos estudos prévios de viabilidade da Estrada de Ferro 170 (EF-170), conhecida como Ferrogrão.

Apresentado ao Ministério dos Transportes, o projeto, que conta com mais de 4 000 páginas e 700 plantas de engenharia, foi desenvolvido no âmbito de um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) instaurado pelo Edital de Chamamento Público nº 11/2014, e contempla estudos minuciosos de viabilidade técnica, econômico-financeira e ambiental e está em avaliação no governo federal.

Com custo estimado de 12,6 bilhões de reais e 933 quilômetros de extensão, a nova ferrovia, que prevê a implantação de infraestrutura ferroviária no trecho entre Sinop (MT) e Miritituba, distrito de Itaituba (PA), pretende efetivar um novo arranjo logístico para o escoamento das commodities agrícolas produzidas na região central do país, com capacidade para escoar um volume

médio anual de 36 milhões de toneladas de grãos, entre eles soja, milho e farelo. Outras cargas potenciais serão açúcar, etanol, fertilizantes e derivados de petróleo.

Nos estudos realizados estima-se que a nova ferrovia possa contribuir para o reequilíbrio da matriz de transportes substituindo as rodovias BR-163 e Transamazônica (BR-230) – ambas utilizadas atualmente para levar as cargas aos portos do Arco Norte.

Vale ressaltar os importantes benefícios socioambientais que a Ferrogrão trará não só para os estados e municípios que estão em sua área de influência, mas para o país e, principalmente, para a Região Amazônica. Entre eles, estão a redução anual de 1 milhão de toneladas de CO<sub>2</sub>, a barreira de utilização e expansão de estradas secundárias e desmatamento (conhecido como efeito espinha de peixe) e a redução de acidentes nas rodovias federais. A geração de empregos, o aumento na arrecadação de impostos e a promoção do desenvolvimento pelo fator de arrasto da ferrovia também devem ser levadas em consideração.

Não podemos deixar de avaliar o momento emblemático que o Brasil está passando. Investimentos em infraestrutura são fundamentais para acelerar a retomada do crescimento econômico do país. Investir na ampliação sustentada da malha ferroviária será um marco para a retomada do setor e do Brasil. A Ferrogrão, principalmente, por se tratar de um projeto greenfield, sem dúvida abrirá caminho para um novo tempo da logística de transportes brasileira. 



\* **Guilherme Quintella** é CEO da Estação da Luz Participações – EDLP e Chairman na América Latina da UIC  
E-mail: [guilherme@edlp.com.br](mailto:guilherme@edlp.com.br)