



NOTA DE PESQUISA

06

Fevereiro / 2016

Publicação eletrônica do Projeto NOVAS DETERMINAÇÕES PRODUTIVAS, REGIONAIS E URBANAS NA ÁREA DO CERRADO BRASILEIRO: UMA AVALIAÇÃO SOBRE OS EFEITOS DAS OBRAS DE INFRAESTRUTURA RODOFERROVIÁRIAS NA INTEGRAÇÃO REGIONAL. CAPES, convênio Pró-Integração 3169/2013

O TERMINAL INTERMODAL DA FERRONORTE NO MUNICÍPIO DE RONDONÓPOLIS – MT

Cláudia Regina Heck (CEDE/IE/UNICAMP)

O Estado de Mato Grosso, localizado na região Centro-Oeste, tem se destacado na economia nacional e internacional pela expansão da produção de commodities agrícolas, caracterizada pelo grande volume de produto de baixo valor agregado, mas que dinamiza os setores econômicos em torno do agronegócio. Segundo dados do MDIC (2016), em 2015, a exportação de produtos básicos representou 95,4% das exportações e os industrializados apenas 4,6%¹, com destaque para o complexo da soja, milho, algodão e carnes. A soja respondeu, em 2015, por 50,4% do Valor Bruto da Produção (VBP) da agropecuária no estado, seguido da carne bovina e do milho que representaram, respectivamente, 18,8% e 11,5% do VBP estadual (IMEA, 2016).

Em relação ao volume da produção o Mato Grosso obteve², na safra 2015/2016, uma produção de 27.968,4 milhões de toneladas de soja, que representa 27,6% da produção nacional e o milho produziu um volume de 20.591,3 milhões de toneladas, 24,65% da produção nacional (CONAB, 2016). A produção de bovinos, em 2015, foi de 1,32 milhões de toneladas (IMEA, 2016). Deste volume, aproximadamente 52% da soja, 72% do milho e 24% da carne

bovina são destinados à exportação. Somente as culturas de soja e milho representam em volume de aproximadamente 30 milhões de toneladas sendo escoados do Estado até os portos. O principal destino desta produção é o Porto de Santos que recebe 44% deste volume (IMEA, 2016).

Com a instalação do terminal intermodal da América Latina Logística - ALL, no município de Rondonópolis, em 2013, o transporte ferroviário apresenta-se como alternativa ao transporte rodoviário, até então, principal forma de escoamento da produção. A ampliação da infraestrutura logística é uma demanda antiga do setor produtivo local, como forma de reduzir os custos de produção e aumentar a competitividade no mercado internacional³.

O projeto de implantação de linha ferroviária ligando o Estado de São Paulo ao Mato Grosso data do ano de 1974, quando o Senador de Mato Grosso Vicente Vuolo apresentou, para inclusão no Plano Nacional de Viação, o projeto para ligação ferroviária entre São Paulo (SP) – Aparecida do Taboado (MS) – Rondonópolis e Cuiabá (MT) que só foi aprovado em 1976 (FICI, 2007). Em 1989, foi dada a concessão para construção à empresa Ferronorte S.A. - Ferrovias Norte Brasil que com

¹ Cabe destacar que parte dos produtos industrializados vem do processo de matérias-primas básicas.

² Os dados estão de acordo com a sexta estimativa de safra 2015/2016 da CONAB e está sujeita a alterações a algumas alterações.

³ Sobre a relação entre o local da produção de grãos no Brasil e a distância aos portos, ver Macedo (2015).

aporte de recursos do BNDES inaugura em 1998 o primeiro trecho da ferrovia chegando até Alto Araguaia (MT). Em junho do mesmo é criada Ferropasa - Ferronorte Participações S. A., envolvendo as ferrovias Ferronorte e Novoeste, sendo a Ferropasa a principal acionista do consórcio Ferrovias. Em março de 2002 foi anunciada a criação de uma nova empresa, a Brasil Ferrovias S. A., integrando três ferrovias: Ferronorte, Ferroban e Novoeste. As dificuldades financeiras da empresa levou, em 2006, o grupo Brasil Ferrovias SA a ser incorporado a ALL Logísticas que assumiu a construção da obra até a finalização do projeto (ANTF, 2016).

O projeto inicial prevê a chegada da ferrovia até a cidade de Cuiabá, capital do Estado, no entanto, atualmente, as obras estão suspensas a partir de Rondonópolis e não se verifica, pelo menos no curto prazo, o interesse da empresa em ampliar a extensão ferroviária. Em parte, o que pode justificar o adiamento da obra é que o terminal construído em Rondonópolis possuir grande estrutura de serviços, integração estratégica com empresas exportadoras e, uma localização geográfica que possibilita, além do transporte da produção mato-grossense atender o ao norte de Mato Grosso Sul e do sul do Estado de Goiás. Ainda, a própria dinâmica interna do estado dificulta a rentabilidade em fretes de retorno inviabilizando o prolongamento da ferrovia.

O terminal intermodal de Rondonópolis, inaugurado em setembro de 2013, é o maior da América Latina. Instalado a 25

quilômetros do centro da cidade, em uma área de 385 hectares que abriga, além de sua estrutura de embarque, empresas do setor de transporte, tradings e agroindústrias com produção dirigida para o mercado externo. Estão instaladas ou em processo de instalação as empresas Noble Group, Raízen, Brado Logística, Ipiranga, Louis Dreyfus, Bunge e Grupo André Maggi. Há também o objetivo de instalação de um porto seco no complexo da ALL para permitir o desembaraço de mercadorias no local.

A infraestrutura da ALL conta com dois estacionamentos para caminhões, sendo um externo que dispõe de área não asfaltada com capacidade de estacionamento de 700 caminhões e um interno que possui cobertura de brita compactada para 450 caminhões. Ao chegarem ao terminal os caminhões passam pela classificação, pesagem e tombamento da carga, em um processo com duração aproximada de 30 minutos. Foi criado um sistema de gerenciamento de originação da carga, operado através de sistema de liberação de carregamento, com o objetivo de minimizar os problemas de congestionamento verificados nas rodovias BR 364 e BR 163 e vias de acesso. O terminal possui buffer de armazenagem com o objetivo de conter os grãos até o momento do carregamento na composição necessária, dispondo de 03 (três) células de armazenagem separadas com capacidade de 20 (vinte) mil toneladas destinadas à soja, farelo e milho (MACEDO et. al., 2013).

Estima-se que serão transportadas 15 milhões de toneladas de produto nos primeiros anos de operação e, de acordo com estimativas o frete do transporte ferroviário será em torno de 10% a 15% mais barato que a alternativa rodoviária. A partir de informações de empresas que operam através do transporte de grãos e containeres o custo por tonelada para o destino de Santos é avaliado em R\$ 180,00 a tonelada e de R\$ 4.650,00 para o transporte de container⁴. Os valores são estimativos, pois os valores reais não foram fornecidos pela ALL e dependem de negociação direta com os clientes (MACEDO et. al., 2013).

No município de Rondonópolis, verifica-se que a implantação do terminal promoveu um impacto no incremento de receita pública e no aumento do número de empregos diretos e indiretos. A população cresceu 10% entre 2010 e 2015, sendo estimada em 215.320 habitantes e a densidade demográfica é de 47 hab/km², muito acima da média estadual de 3,36. Atualmente, é o município mais industrializado de Mato Grosso, com participação da indústria no PIB, em 2013, em 27%, enquanto o setor de serviços apresentou uma participação de 43,6%. A receita orçamentária municipal de 2014 aumentou em 14,5% em relação a 2013, com destaque para a arrecadação do ICMS.

A instalação de tradings no terminal também modifica a

arrecadação de tributo em favor de Rondonópolis, uma vez que frete possui incidência de ICMS a partir da origem da formação dos lotes para escoamento através de transporte intermodal. A incidência depende do local de formação dos lotes, normalmente realizada a partir do carregamento no terminal de embarque.

Assim, o município obteve ganhos com a instalação do terminal que serão minimamente notados em outras regiões, pela falta de uma rede de cidades mais densa que permita ganhos pelas trocas. A posição geográfica do município localizado no entroncamento de duas rodovias federais, a BR 163 e a BR 364, que ligam as regiões Norte e Sul do país ampliam a comunicação com outras capitais regionais, particularmente do sudeste do país.

O Estado, por sua vez, com investimentos em modais de transporte de commodities e com os incentivos fiscais a grandes empresas de capital estrangeiro consolida a região como primário-exportadora, especializando a produção e impondo o consumo de produtos industrializados de outras regiões, inclusive para viabilizar o próprio custo do frete.

A implantação do terminal ferroviário para reduzir os custos de transporte, através de investimentos em logística, coloca novas questões em discussão. Como lembra Castro (2003) às tarifas são estabelecidas de acordo com as possibilidades permitidas pela demanda e pela concorrência intermodal. Assim, o custo do frete rodoviário continua

⁴ Os valores apresentado formam estimados em 2013, quando da implantação do terminal intermodal em Rondonópolis e podem ter sofrido algumas alterações.

sendo um dos grandes balizadores do valor do frete ferroviário. Neste sentido, devem ser consideradas duas variáveis importantes que atuam sobre o frete rodoviário: a) a rodovia oferece menor tempo de viagem o que garante maior agilidade no transporte quando há oscilação precipitadas de preços no mercado mundial e, b) o escoamento da produção é realizado, principalmente, nos primeiros meses após a colheita, em razão da perecibilidade do produto e da falta de armazenagem. Assim, o impacto na redução custos não será maior se outros modais e outros trajetos não ampliarem a escolhas dos produtores.

Neste sentido, é imprescindível ampliar os estudos críticos a cerca do impacto dos modais de transporte para a região, bem como, criar inter-relações que permitam avaliar os ganhos no espaço urbano e regional abarcando uma parcela maior da sociedade e seus agentes. Por fim, deve-se pensar este espaço a partir do modo de produção voltado para o mercado externo que impõe, a cada ciclo, novas formas de organização da produção que limitam autonomia do local.

Referências

- ALL – América Latina Logística. **Relatório Anual 2013**. Disponível em: < <http://relatoweb.com.br/all/>>. Acesso em: Várias datas.
- ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários. **Ferronorte S. A. - Ferrovias Norte Brasil**. Disponível em <<http://www.antf.org.br/pdfs/Ferronorte.pdf>>.
- CONAB – **Companhia Nacional de Abastecimento**. Disponível em: <<http://www.conab.gov.br/sitio/>>. Acesso em: Várias datas.
- FICI, Ricardo Petrillo. **As Ferrovias Brasileiras e a Expansão Recente para o Centro-Oeste**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana. Universidade de São Paulo. São Paulo: USP, 2007.
- CASTRO, Newton. Formação de Preços no Transporte de Carga. Revista Política e Planejamento Econômico. Brasília: IPEA, vol. 33, n. 1, abril 2003. Disponível em <<http://www.memoria.nemesis.org.br/index.php/ppe/article/viewFile/89/64>>.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (Contas Regionais). Disponível em: <<http://ftp.ibge.gov.br>>. Acesso em: Várias datas.
- IMEA – Instituto Mato-grossense de Economia Agropecuária. Disponível em: <<http://www.imea.com.br/>>. Acesso em: Várias datas.
- MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. Disponível em: <<http://www.mdic.gov.br>>. Acesso em: Várias datas.
- MACEDO, F. C. Desconcentração produtiva regional e concentração do escoamento de grãos no Brasil. Campinas: CEDE/IE/UNICAMP, **Nota de Pesquisa** (Projeto Pro-Integração), n. 1, Nov. 2015. Disponível em . Acesso em: Várias datas.
- MACEDO, L. O. B.; WASQUES, R. N. ; ALMEIDA, R. B. ; HECK, C. R. . **Diagnóstico dos Impactos do Complexo Intermodal da Ferronorte ao Município de Rondonópolis/MT**. Relatório de Pesquisa, 2013. Disponível em

<<http://www.acirmt.com.br/docs/Relatorio%20Ferronorte.pdf>>.

TESORO, Luci Léa Lopes Martins.
Rondonópolis-MT: um entroncamento de mão única. São Paulo: LLLMT, 1993.

REFERENCIAS

CANO, W. **Desconcentração**

Produtiva Regional do Brasil: 1970-2005, São Paulo: UNESP, 2008, 294 p.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Plano CNT em logística.** Brasília: CNT, 2014.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE – CNT. **Entraves logísticos ao escoamento da soja e milho.** Brasília: CNT, 2015.

EXPEDIENTE

Esta nota foi produzida pela equipe do Centro de Estudos do Desenvolvimento Econômico – CEDE, do IE/UNICAMP, no âmbito do convênio Pró-Integração 3169/2013, com apoio da CAPES e do Ministério da Integração. Este projeto é realizado em conjunto com o IESA - Instituto de Estudos Sócio-Ambientais - UFG e o Programa de Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial da Puc-Goiás.

Equipe:

Fernando Cézar de Macedo (professor)
Humberto Miranda do Nascimento (professor)
Pedro Ramos (professor)
José Redondo Ochoa (mestrando)
Marcos Bittar Haddad (doutorando)
Rafael Pastre (mestrando)

