

**06/04**  
18h**Transmissão  
via YouTube**

MODERAÇÃO

**Marcus Quintella**

Diretor do FGV Transportes

## PALESTRANTES

**Marcello da Costa Vieira**Secretário Nacional de Transportes  
Terrestres do Ministério da  
Infraestrutura.**Cláudio Frischtak**Sócio-fundador da Inter.B  
Consultoria e Diretor do  
International Growth Center (LSE).**Frederico Bussinger**Consultor e Ex-Secretário Executivo  
do Ministério dos Transportes

## PANORAMA FERROVIÁRIO DO CENTRO-OESTE: PROBLEMAS E SOLUÇÕES

*Marcus Quintella**Marcelo Sucena*

Considerada uma “região-chave” para o escoamento de produtos agrícolas no Brasil, devido à sua localização geográfica, o Centro-Oeste ainda enfrenta grandes desafios em sua infraestrutura de transportes. Para discutir o tema, a FGV Transportes promoveu o webinar “Panorama ferroviário do Centro-Oeste: problemas e soluções”, em 6 de abril, das 18h às 19h30. A transmissão ocorreu ao vivo, pelo canal da FGV no Youtube.

Segundo dados da Embrapa, em cinco anos, o Brasil será o maior exportador de grãos do mundo. O Centro-Oeste é responsável por 46% do cultivo nacional, sendo o estado do Mato Grosso o maior produtor de soja do país. Entretanto, o sistema de transportes na região ainda é bastante desequilibrado entre seus modais, com 90% de seu escoamento agrícola dependente da malha rodoviária. Apesar das ferrovias e hidrovias carregarem parte da produção, a falta de investimentos eleva os custos logísticos, tornando o país pouco competitivo frente ao mercado internacional.

Marcello da Costa Vieira, Secretário Nacional de Transportes Terrestres do Ministério da Infraestrutura, registrou que o Centro-Oeste carece de um modo de transporte para grandes volumes e distâncias. Ele ressaltou ainda que o complexo Fico/Fiol, conectado à Ferrovia Norte-Sul, à Ferrogrão, em direção ao Arco Norte, com integração ao modo aquaviário, e a extensão ferroviária de Rondonópolis até Lucas do Rio Verde são possibilidades para captar as cargas do agronegócio dessa região e, certamente, apresentam viabilidade econômico-financeira. Marcello da Costa Vieira ressaltou ainda a relevância dessas opções para a melhoria da segurança no transporte, nos quesitos ambientais, com destaque para a eficiência energética das ferrovias.

Um dos maiores gargalos nacionais é a infraestrutura logística, afirma Cláudio Frischtak. Ele resalta que há décadas ocorreram subinvestimentos na infraestrutura logística brasileira, com fortalecimento do desequilíbrio na matriz de transportes de carga, afetando diretamente

a região Centro-Oeste. Destacadamente, para este momento, Cláudio Frischtak registrou que vale pensar nos projetos que têm algum sentido.

Não há dúvida de que a soja e o milho são as cargas principais do Centro-Oeste, mas existe destaque com mais de 7 milhões de toneladas a produção de algodão e proteína animal (bovinos, suínos e aves), lembra Frederico Bussinger. No Centro-Oeste, o foco não é implantar uma logística, que conta, inclusive, com suporte ferroviário em Rondonópolis, mas sim evoluir do modelo existente para outro com melhor eficiência, para agregar mais 60 milhões de toneladas em uma década.

A Ferrogrão, que é uma ferrovia para se praticar “trens unitários”, pela quase inexistência de cargas intermediárias, nasce como negócio atrativo para o setor privado, pela possibilidade de criar competição com o modo rodoviário, criando caminho alternativo para, por exemplo, a carga que passa pelo porto de Santos, é o que afirma Marcello da Costa Vieira. É uma ferrovia que nasce com “selo verde”, pois foi projetada praticamente na faixa de domínio da BR 163, permitindo que existam subsídios adicionais.

Existe demanda adicional de, no mínimo, entre 2% e 2,5% do PIB, que impõe grande desafio de inserção do setor privado. A questão destacada por Cláudio Frischtak é a seguinte: tomando-se que os recursos, mesmo privados, são escassos, qual é a melhor alocação deles? Ele analisa que o projeto da Ferrogrão, como está hoje, do ponto de vista econômico-financeiro, não “fica em pé”, ao subestimarmos projetos *greenfield* em respeito ao CAPEX e ao tempo de concessão. Marcello da Costa Vieira caracteriza o leilão da Ferrogrão como a resposta para os questionamentos, pois será possível saber se o mercado assumirá o risco compartilhado ou não.

Frederico Bussinger aborda as questões ambientais associadas à Ferrogrão iniciando com a abordagem do STF que restringiu à análise da interceptação da ferrovia no Parque Nacional do Jamanxim-PA. Ele destaca ainda que esta questão do STF não é isolada, pois o MPF vem, desde 2017, propondo ações que discutem por intermédio de consulta com consentimento livre prévio e informado. Marcello da Costa Vieira informa que o governo está prestes a obter a licença prévia da Ferrogrão, para a qual serão tratadas todas as questões ambientais.

Existem outros entraves logísticos destacados por Frederico Bussinger, como a ligação das ferrovias com as instalações portuárias, que não é questão específica da Ferrogrão, mas de grande parte das ferrovias. O porto de Miritituba (PA), que é atendido pela BR-163, passou a ter o gargalo logístico deslocado para uma rodovia municipal, de aproximadamente 10 km, que não tem pavimentação. Esse acesso foi inserido para construção nos dois primeiros anos de concessão, sendo esta modelagem proposta para as ferrovias. Nesse sentido, há estudo para “federalizar” os acessos aos portos, mitigando a existência de outros gargalos logísticos.

Outro equívoco destacado por Frederico Bussinger é o fato de a Ferrogrão ser qualificada como “túnel ambiental” ou “correia transportadora”, em que há benefício, somente, para o produtor agropecuário, sendo um problema técnico e mercadológico, que cria resistência para a sua viabilidade. A adequação é pensar na Ferrogrão como um “eixo estruturante” ou “corredores de desenvolvimento”, beneficiando, também, os municípios lindeiros.

Não existe projeto executivo para a Ferrogrão e o projeto básico é considerado frágil, explica Cláudio Frischtak, que complementa ressaltando a não existência de Capex/km e tempo/Km para o empreendimento, mas sim estimativas. Mesmo o governo absorvendo parte dos riscos e custos com a Ferrogrão, cujo traçado passa praticamente ao lado da BR-163, o empresário pode não aderir por insegurança jurídica no Brasil. Nesse sentido, Cláudio Frischtak e Frederico Bussinger convergiram para que esse momento seja favorável para o desenvolvimento de um projeto conceitualmente indutor, estruturante em termos socioambientais.

Nesse contexto, Frederico Bussinger analisa que existem cinco investidores do projeto da Ferrogrão, que não querem ser sócios, nem sequer desejam fazer contratos *take-or-pay*. Ele reitera a opinião de Cláudio Frischtak que tal projeto “não fica em pé” nas condições de receitas meramente de serviços, devendo considerar, também, as receitas exógenas.

Marcello da Costa Vieira relembra que essas ferrovias não foram inventadas pelo governo atual, mas sim fazem parte do PNL 2025, que está em processo de audiência pública aberto pela EPL, ampliando o horizonte de planejamento para 2035.

---

**“As posições expressas correspondem às opiniões dos participantes do webinar,  
não representando necessariamente a opinião institucional da FGV.”**