

Faltam grãos para as novas concessões

Safr de Mato Grosso teria que quadruplicar a fim de justificar todas as obras planejadas para escoar a produção

Alguns projetos podem inviabilizar outros comercialmente, dificultando o leilão de novos trechos

DE BRASÍLIA

Para justificar todas as obras do novo plano de concessões destinadas a escoar os grãos do Centro-Oeste, a produção em Mato Grosso — a maior da região — precisaria mais que quadruplicar.

São ao menos cinco diferentes novos caminhos planejados para levar a diferentes portos a produção nacional. Um deles já está em operação e os outros quatro estão previstos no novo programa do governo (duas ampliações e dois projetos novos).

Segundo assessores presidenciais e especialistas do setor, na prática será impossível leiloar todos os novos trechos. Alguns inviabilizam os outros comercialmente, mas todos foram incluídos no programa por uma decisão da presidente Dilma.

Para compensar o custo de implantação sem subsídios, estudos do próprio governo apontam que uma nova ferrovia precisa transportar ao menos 50 milhões de toneladas/ano — o equivalente a toda a produção prevista para este ano em Mato Grosso.

Hoje, a maior parte da produção de grãos do Estado (cerca de 65%) segue de caminhão até o Sul/Sudeste, o que tem custo elevado, cerca de R\$ 185/tonelada. Outra parte (cerca de 20%) é escoada por ferrovia, em uma linha que começa em Rondonópolis

(MT) e vai até Santos (SP), com preço um pouco mais baixo (R\$ 160/tonelada).

Os 15% restantes vão para portos no Norte, divididos em barcaças, caminhões e trem. Como só há um caminho ferroviário, os produtores reclamam de preços altos.

A linha de trem já existente é da ALL, que faz obras para aumentar a quantidade de produtos transportados, hoje em 13 milhões de toneladas/ano do Centro-Oeste.

ALTERNATIVAS

Outros três caminhos de ferrovia foram incluídos no programa de concessão, sendo um deles uma ampliação.

O mais famoso é a Ferrovia Bioceânica, que começaria no Brasil e terminaria no Peru. No atual programa, há previsão de fazer os trechos entre Goiás e Acre.

O início da Bioceânica, em

Goiás, seria num entroncamento com a Ferrovia Norte-Sul, que também deve ser ampliada pelo programa, com o intuito de aumentar o escoamento agrícola, hoje em 3 milhões de toneladas/ano num pequeno trecho entre Palmas (TO) e Açailândia (MA).

O plano é construir novo trecho entre o Maranhão e o Pará — onde há portos que estão sendo preparados para receber grãos — que seria administrado em conjunto com o trecho já pronto que liga Palmas (TO) a Anápolis (GO).

Para o Brasil, a Bioceânica seria uma forma de conseguir recursos para fazer o trecho que importa — da Norte-Sul e até Mato Grosso.

O fato é que esses dois projetos (ampliação da Norte-Sul e a Bioceânica) dificultam a implantação de outra ferrovia do plano: a de Lucas do Rio Verde (MT) a Miritituba (PA). Chamada de Ferrogrão, a obra é do interesse de comercializadoras agrícolas.

Multinacionais do Brasil, dos Estados Unidos e da União Europeia estudam construir essa via por acharem que é o caminho mais curto, rápido e barato para escoar os grãos.

Mas a Ferrogrão enfrenta outro opositor de peso: a Odebrecht, que tem a concessão da rodovia do trecho mato-grossense da BR-163, que corre paralelo à Ferrogrão.

O governo autorizou a empresa a estudar a concessão da estrada também no Pará — ou seja, o quarto projeto para escoamento dentro do programa. Mas a concorrência de uma ferrovia pode reduzir sua viabilidade. (DIMMI AMORA E VALDO CRUZ)

VAI FALTAR GRÃO

Gigantes brigam para construir o caminho que escoará a produção de MT



O Mato Grosso produz 50 milhões de toneladas/ano, sendo 90% exportada. A previsão é que nos próximos dez anos essa exportação duplique

Se todos os caminhos forem construídos, haveria capacidade para escoar 200 milhões de toneladas/ano

	OS CAMINHOS	OS CUSTOS	OS INTERESSADOS
NÃO EXISTENTES	1 Ferrogrão	R\$ 10 bilhões	Amaggi (BRA), Bunge (HOL), Cargill (EUA) e Dreyfus (FRA)
	2 Bioceânica	R\$ 40 bilhões trecho nacional	Governos da China e do Peru
	3 Ferrovia Norte-Sul	R\$ 7,8 bilhões para novo trecho	Vale (BRA), Votorantim (BRA) e outros
EXISTENTES	4 Ferrovia da ALL	Sem valor definido. Trecho já existe, mas precisa de melhorias	Grupo Cosan (BRA)
	5 Rodovia BR-163/MT-PA	R\$ 6,6 bilhões	Odebrecht (BRA)

Fonte: Ministérios do Planejamento e da Agricultura