

Universidade de São Paulo

Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz”

Departamento de Economia, Administração e Sociologia

LES 0669 – Iniciação Científica em Economia Aplicada

Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial – ESALQ-LOG

**CARACTERIZAÇÃO E PERSPECTIVAS DA ATUAL MALHA
FERROVIÁRIA PARA ESCOAMENTO DO AÇÚCAR NO ESTADO
DE SÃO PAULO**

Fernando Menegatti Aversa

Orientador: Prof. Dr. **JOSÉ VICENTE CAIXETA FILHO**

Piracicaba

Junho – 2011

Sumário

1. Introdução	3
1.1 Perfil ALL	5
2. Objetivo.....	7
3. Material e métodos (Metodologia).....	8
4. Resultados	8
5. Conclusão.....	11
6. Referências Bibliográficas	12
Anexos.....	13

1. Introdução

A cana de açúcar foi introduzida no Brasil no século XVI. Por quatro séculos o açúcar nordestino ditou o ritmo da agroindústria brasileira, pois o clima local e a proximidade com o mercado consumidor europeu favoreciam esse status. Foi a partir do século XVIII que o estado de São Paulo começou a se destacar na produção de açúcar e aguardente, atendendo a demanda da mineração nos estados de Minas Gerais e Goiás e cada vez mais invadindo o interior do país. O que ainda impedia o estado de São Paulo a concorrer no mercado internacional era a baixa qualidade do açúcar produzido ali. Foi após a crise do café que realmente esse produto começou a ganhar importância na economia do estado paulista, substituindo as áreas onde se cultivava o cafezal.

O sistema agroindustrial da cana-de-açúcar no Brasil tem crescido de forma impressionante nas duas últimas décadas devido ao aumento da área plantada e ao aumento da produtividade, além de a demanda cada vez mais alta pelos produtos oriundos dessa cultura. Nota-se também que a partir da menor interferência do Estado (privatização) na cadeia produtiva da cana a partir da década de 90, ocorreram mudanças significativas no que se refere à produção, comercialização e à mentalidade do setor afim de se adequar às exigências e condições do livre mercado do açúcar e do álcool.

Para atender a alta demanda, tanto quantitativa como qualitativa do mercado atual, os grandes grupos de usinas produtoras se aprofundam e especializam-se em estratégias como automação da produção, aumento da produtividade, mecanização da colheita e otimização logística. Essas estratégias bem gerenciadas reduzirão custos de produção e melhorarão os elos da cadeia sucroalcooleira.

O Brasil passou de uma produção de açúcar de 8 milhões de toneladas nos anos 90 para uma produção de cerca de 34,6 milhões de toneladas estimadas para a safra 2010/2011. A Figura 1 mostra a participação brasileira quanto a exportações de açúcar em comparativo com outros países produtores. Foi no ano de 2004 que o Brasil passa a ser o maior produtor mundial do produto. Destaca-se no país o estado de São Paulo, que atende 70%, aproximadamente, do total produzido. Isso pelo fato de o estado possuir uma infra-estrutura logística de condições

boas, um histórico para a cultura da cana, além das condições dos solos químicas e físicas essenciais.

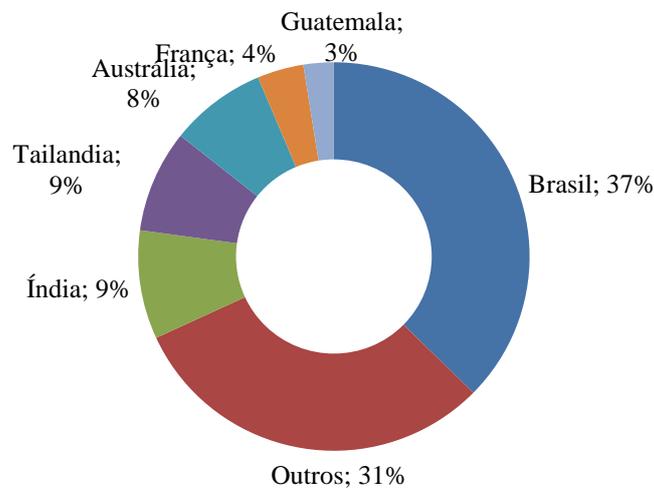


Figura 1. Principais exportadores de açúcar no ano de 2007 (nota: avaliou-se o açúcar oriundo da beterraba)

Fonte: Secex apud Nunes, 2010

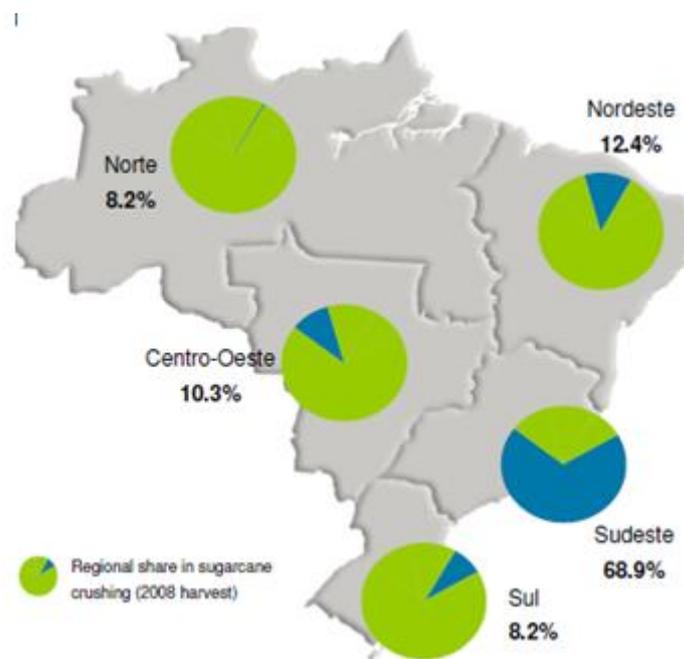


Figura 2. Produção de cana por regiões no Brasil

Fonte: Rumo Logística, 2010

A implantação das primeiras ferrovias no país foi estimulada por capitais privados, nacionais e estrangeiros (principalmente inglês), que almejavam um sistema de transporte capaz de levar (de maneira segura e econômica) aos crescentes centros urbanos e portos do país toda a produção agrícola e de minério produzida principalmente no interior brasileiro. Foi no início do século XX que se deu um grande passo no desenvolvimento das ferrovias, tendo sido construídos entre 1911 e 1916 mais cinco mil quilômetros de linhas férreas para, principalmente, o escoamento da produção brasileira de café. Essa foi uma expansão desenfreada, que trouxe alguns problemas para a unificação desse modal que perduram até os dias de hoje, principalmente no tamanho das bitolas. Isso impede maiores movimentações de açúcar por esse modal, como acontece na região de Araçatuba, onde algumas usinas não conseguem movimentar açúcar para Santos via ferrovia.

O transporte ferroviário brasileiro passou por muitas mudanças políticas e administrativas desde sua implantação. Devido ao grande desenvolvimento das rodovias e às grandes deficiências do modal ferroviário, na década de 50 a maior parte das ferrovias foram estatizadas, criando-se então a Rede Ferroviária Federal (RFFSA). Para as ferrovias do estado de São Paulo foi criada a estatal Fepasa. Após várias crises e baixíssimos investimentos, tanto a Fepasa quanto a RFFSA foram colocadas em concessão, sendo leiloadas e privatizadas. Hoje em dia, as maiores empresas do transporte ferroviário que atuam no país são a América Latina Logística (ALL), Vale e Brasil Ferrovias. Toda a malha ferroviária do estado de São Paulo é controlada pela ALL.

1.1 Perfil ALL

O texto a seguir apresenta algumas informações sobre a concessionária ALL, que será estudada nesta pesquisa.

Maior empresa de logística da América Latina e maior companhia ferroviária do Brasil, a ALL – América Latina Logística possui uma malha de 21.300 mil quilômetros de extensão, que abrange os estados do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, no Brasil, e nas regiões de Paso de los Libres, Buenos Aires e Mendoza, na Argentina. Opera uma frota de 1.060 locomotivas, 31 mil vagões e 1.000 caminhões, entre próprios e agregados, e conta com unidades localizadas em pontos estratégicos para embarque e desembarque de carga. Atua como operadora logística para clientes dos segmentos agrícola e industrial em operações ferroviárias, rodoviárias dedicadas e intermodais. Entre seus principais

clientes estão empresas como Cargill, Bunge, AmBev, Unilever, Votorantim, Scania, Petrobrás e Gerdau.

Fundada em 1997, com a concessão da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), para atuar na malha sul do país, vem ampliando sua atuação em um histórico sem precedentes de expansão e aquisições no setor de logística brasileiro.

Em 1999, adquiriu as ferrovias argentinas MESO e BAP e em 2001 integrou os ativos da operadora rodoviária Delara. Com a incorporação da Brasil Ferrovias (concessões Ferroban, Ferronorte e Novoeste) em 2006, incluiu em suas operações o Porto de Santos, passando a atuar nos maiores corredores de exportação de commodities e nas mais importantes regiões industriais do país.

Desde novembro de 2010, a ALL participa do Novo Mercado do BM&FBovespa, considerado o mais alto nível de governança corporativa. Em 2009, a empresa registrou receita bruta de R\$ 2,38 bilhões e EBITDAR de R\$ 1 bilhão e segue com o firme propósito de ser a melhor empresa de logística da América Latina.

Fonte: ALL, 2009

Atualmente a malha ferroviária brasileira conta com 29.706 km de extensão, sendo que no estado de São Paulo correm 7.728 km.

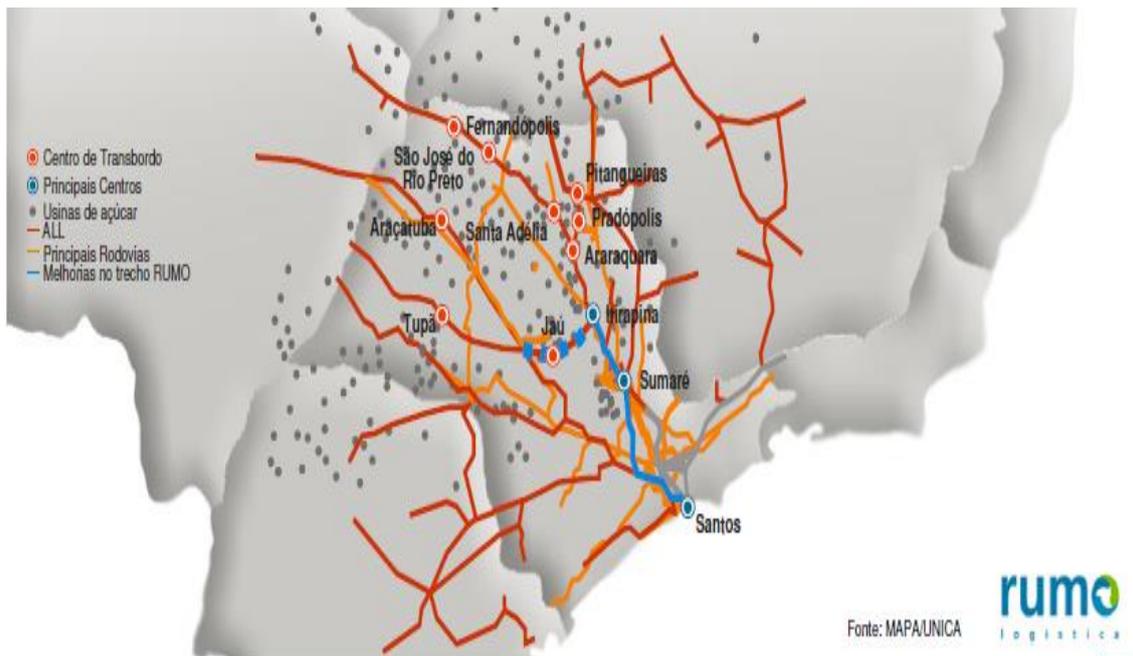


Figura 4. Malha ferroviária do centro-sul, destacando usinas e terminais ferroviários além das principais rodovias.

Fonte: Rumo Logística, 2010

2. Objetivo

O presente trabalho tem por objetivo caracterizar e destacar a evolução do escoamento de açúcar via modal ferroviário no estado de São Paulo, assim como os novos investimentos, parcerias e futuros projetos dentro desse modal. Através de notícias recentes sobre o transporte ferroviário serão relatadas no trabalho a evolução e a atual situação de grupos de usinas como Cosan e Copersucar quanto a utilização das ferrovias para o escoamento do açúcar para o porto de Santos.

3. Material e métodos (Metodologia)

Por meio dos principais meios de comunicação, internet, jornais, revistas, teses de mestrado e doutorado foram selecionadas recentes notícias sobre a situação das ferrovias brasileiras, especialmente sobre sua atual capacidade para o escoamento da produção de açúcar no estado de São Paulo. Elas vêm a tratar sobre futuros investimentos em projetos que venham a melhorar a logística do produto para o porto de Santos, especialmente dos grandes grupos produtores como Cosan, Copersucar e outras usinas independentes, mas de grande produção como a usina São Martinho, localizada em Pradópolis (SP), usina Santa Cruz em Américo Brasiliense (SP) e usina São João no município de Araras (SP). Essas notícias são exibidas na íntegra nos Anexos.

Além dos principais meios de comunicação, conhecimentos adquiridos dentro do grupo ESALQ-LOG incrementarão o trabalho e ajudaram no entendimento dos Resultados.

4. Resultados

Ressalta-se que hoje o modal ferroviário é o segundo tipo de transporte mais utilizado para escoamento da produção de açúcar do Brasil. Nota-se, também, algumas mudanças quanto ao perfil dos investimentos nos transportes em si (especialmente, no caso do transporte de açúcar por grandes grupos, como a Rumo/COSAN e a Copersucar). Nestes casos em particular, o ativo do transporte é todo de responsabilidade da empresa embarcadora, ao invés de ser da concessionária ferroviária. De certa forma, para as concessionárias ferroviárias é vantajoso o ativo de transporte pertencer ao embarcador, pois neste caso existe uma certeza maior da utilização contínua deste equipamento, garantindo de forma estável a receita pelo uso da infraestrutura instalada. Por outro lado, para o embarcador, possuir o equipamento de transporte é um custo maior de ativo imobilizado, diminuindo o capital de giro da empresa. No entanto, não se pode dizer que isso já é algo generalizado no país, visto que ainda a maior parte dos vagões e locomotivas são de poder das concessionárias.

Conforme explicitado anteriormente, algumas empresas do ramo sucroalcooleiro têm investido fortemente e aumentado seus ativos no modal ferroviário, adquirindo vagões próprios, como é o caso da Rumo Logística (braço logístico da COSAN). No que se pode dizer de ativos imobilizados da empresa, destacam-se os vagões de alta-performance, cujos formatos permitem o descarregamento do açúcar granel por baixo e pelas laterais, além de pinturas internas que

permitem melhor acomodação do produto. Esses vagões possuem uma capacidade de carga de 100t contra 60t dos antigos da ALL, além disso a descarga é extremamente mais eficiente, sendo feita em média de dois minutos ao invés de 60 minutos relativos aos da ALL.



Figura 4: Vagões e locomotivas investidos pela parceria ALL e Rumo Logística

Fonte: Rumo Logística, 2010

Outro tipo de investimentos nos ativos imobilizados da Rumo são os terminais ferroviários (pontos de transbordo) necessários para que seja possível o acesso do açúcar nos vagões. Para o escoamento do açúcar no estado de São Paulo, há dois terminais de grande destaque atuantes: o Cnaga, no município de Sumaré e o TAG, localizado em Jaú. Além desses, há o terminal que está em construção em Itirapina, que pretende ser o maior no ramo do açúcar. Abaixo as características de cada terminal citado pertencentes à Rumo Logística, braço logístico da COSAN. Ressalta-se que todos tem destino para o porto de Santos.

Cnaga – capacidade estática de 400.000 toneladas, um carregamento de uma composição de 120 vagões de 90 toneladas de capacidade cada por dia, anualmente um total de 6.000.000 de toneladas escoadas e um investimento total de R\$ 180.000.000,00;

Itirapina – capacidade estática de 400.000 toneladas, carregamento diário de três composições de 120 vagões e 90 toneladas cada um, anualmente um total de 120.000.000 de toneladas escoadas e um investimento total de R\$ 220.000.000,00;

TAG – capacidade de carregamento de 99 vagões por dia.

Além de investimentos nesse modal, a Rumo/COSAN vem fechando novas parcerias com outras empresas como com a Coopercitrus, a própria ALL e usinas de grande produção como a São Martinho. Entre essas parcerias destaca-se a parceria com a ALL, em que 1,2 bilhões de reais serão investidos para a melhoria nas vias permanentes, pátios, vagões, locomotivas e terminais aumentando a capacidade de transporte anual de açúcar granel de 2 milhões de toneladas atuais para 9 milhões de toneladas no ano de 2013.

Na atual safra, segundo a Rumo, usinas da COSAN escoam 90% de toda a produção do açúcar via ferrovia, sendo que 70% passam pelo terminal do Cnaga no município de Sumaré. Existem problemas com a ALL, mas desde os investimentos realizados no ativo imobilizado da Rumo isso vem mudando, já que o grande problema era a falta de vagões, que eram disputados com a safra de grãos.

Outro forte grupo que vem intensificando a movimentação de açúcar via ferrovia é a Copesucar. Uma nova parceria com a estrada de ferro FCA foi fechada para escoar açúcar, principalmente da região de Ribeirão Preto para o porto de Santos. Com essa parceria, terminais e armazéns serão ampliados nessa região, aumentando a cadência de 1 milhão de toneladas dessa safra para 2,5 milhões já na safra seguinte. Estima-se que em torno de 60% de toda a produção das cooperadas da Copesucar são escoadas via ferrovia.

Acima, foram relatados alguns dos resultados que serão ou foram obtidos por grandes grupos sucroalcooleiros como a COSAN e a Copesucar. Com relação a usinas independentes, foram coletadas informações sobre a movimentação do açúcar granel por ferrovias do estado de São Paulo. Duas usinas foram questionadas: Usina Santa Cruz, localizada no município de Américo Brasiliense (SP) e Usina São João localizada em Araras (SP).

A usina Santa Cruz escoam em média por safra cerca de 30% de toda a produção de açúcar via ferrovia, utilizando os terminais do Cnaga e, principalmente, o da Ceagesp em Araraquara para transbordo. Geralmente essa ação ocorre, pois o demandante do produto fecha contrato com a ALL/Rumo Logística (demandantes, quando é necessário escoamento por ferrovias, já tem contrato fechado com a ALL/Rumo Logística). Em outras ocasiões, dificilmente a Santa Cruz consegue contar com o modal ferroviário, pois não consegue ser

competitiva em relação aos demandantes devido a questão da quantidade movimentada, já que a usina movimenta uma quantidade baixa em relação a grupos como Cosan e Copersucar.

No caso da usina São João, as informações foram obtidas com base na unidade de Quirinópolis (GO), já que apenas aquela unidade tem produção do açúcar tipo granel VHP (unidade que utiliza o modal ferroviário). Notou-se que 43% de toda a produção é escoada via ferrovia para Santos, utilizando os terminais de Fernandópolis (SP) e Santa Adélia (SP). A relação com as empresas que a usina trabalha é boa operacionalmente e comercialmente, porém relata-se que na safra sempre há falta de vagões para a operação. Outra informação importante relatada foi que a melhor época para utilização do modal é na entressafra, já que o frete ferroviário nessa época abaixa muito.

Com base nas informações obtidas nas duas usinas independentes acima citadas, é possível notar grande dificuldade em operar nas ferrovias para escoar o açúcar granel e que a maior parte da produção dessas usinas vai para o porto de Santos via rodovia. A falta de vagões e a falta de investimentos em melhoria na infra-estrutura das ferrovias brasileiras mantêm essa atual situação. Porém, com novos investimentos e parcerias dos grandes grupos Cosan/Rumo, ALL, Copersucar, e com os novos terminais e armazéns, além de vagões e da melhoria dos trilhos, espera-se que terceiros possam utilizar dessas instalações e escoar via ferrovia um volume maior do açúcar granel, diminuindo o gargalo do frete rodoviário em picos de safras.

5. Conclusão

O Brasil é o maior produtor e exportador de açúcar do mundo. Esses títulos se concretizaram, especialmente, pela evolução desse setor no país nas duas últimas décadas, principalmente na região centro-sul. O aumento da área plantada e o aumento da produtividade foram essenciais para que o país obtivesse essa liderança mundial.

Entre os principais investimentos de grandes grupos do setor sucroalcooleiro para atendimento da demanda por produtos oriundos da cana-de-açúcar, destacam-se automação da produção, aumento da produtividade, mecanização da colheita e otimização logística.

Dentro da otimização logística, sem dúvida, os novos investimentos e parcerias de grandes grupos do setor sucroalcooleiro (Cosan e Copersucar) com empresas detentoras dos direitos das estradas de ferro no estado de São Paulo (ALL) são de grande destaque nos últimos anos. O modal ferroviário é o segundo mais utilizado para escoamento de açúcar para o porto de

Santos, porém dentro da Rumo Logística (braço logístico da Cosan), hoje, em torno de 90% de toda a produção de açúcar granel VHP é transportado via ferrovia.

No setor ferroviário empresas embarcadoras deixaram de depender de concessionárias das ferrovias, já que aumentaram seu ativo imobilizado com os novos investimentos e parcerias em vagões, reativação e construção de terminais, pátios entre outros fatores operacionais. Com isso, usinas que são independentes de grandes grupos terão possibilidade de terceirizar as operações de transbordos ferroviários aumentando o escoamento via ferrovia.

O setor ferroviário está longe de ser o ideal no Brasil, porém o que foi possível observar neste trabalho é que grandes grupos do setor sucroalcooleiro juntamente com concessionárias ferroviárias estão investindo para um melhor aproveitamento do potencial desse modal, otimizando o escoamento do açúcar e dessa maneira atendendo a demanda qualitativa e quantitativa dos principais compradores internacionais.

6. Referências Bibliográficas

NUNES, P.B. - Caracterização Logística do Sistema Agroindustrial da Cana-de-Açúcar no Centro-Sul do Brasil, 2010. 235 p. Monografia – escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2010

OLIVEIRA, A.M.K. - Potencial da logística ferroviária para a movimentação de açúcar para exportação no estado de São Paulo: recomendações de localização para armazéns intermodais concentradores de carga, 2005. 166 p. Tese de Mestrado - Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, Universidade de São Paulo, Piracicaba, 2005

ALL - América Latina Logística. Perfil. Disponível em: < http://ri.all-logistica.com/all/web/conteudo_pt.asp?idioma=0&conta=28&tipo=270>. Acesso em 03/03/2011

ROSSI, D. Rumo Logística. In: 7º SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA AGROINDUSTRIAL, 2010, Piracicaba. Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz

Anexos

Recentes notícias sobre o modal ferroviário e os grandes grupos de usinas para escoamento de açúcar no estado de São Paulo.

Rumo e Coopercitrus fecham parceria

(Valor, 1/2/11)

A Rumo Logística, braço do grupo Cosan para o transporte açúcar e grãos, fechou acordo a ZZCoopercitrus, uma das mais tradicionais cooperativas de São Paulo, para a formação de uma nova empresa que vai explorar o terminal da Coopercitrus em Barretos (SP). Essa nova companhia pretende reativar a linha férrea, que passa ao lado desse terminal, afirmou ao Valor Júlio Fontana, presidente da Rumo. A nova empresa - TB S.A (Terminal de Barretos) - terá 50% de participação de cada uma no negócio. O contrato prevê também que a TB tenha opção de compra desse terminal nos próximos anos.

A Rumo oferecerá sua estrutura para o transporte ferroviário de açúcar do terminal até o porto de Santos. Já a Coopercitrus vai disponibilizar a estrutura do seu terminal de cargas, que conta com uma capacidade estática para armazenagem de 130 mil toneladas de açúcar ou grãos.

"Essa região é estratégica para a Rumo, uma vez que está próxima de grandes usinas produtoras de açúcar de Ribeirão Preto [o principal pólo produtor de São Paulo]", disse Fontana. O município de Barretos conta com uma área cultivada de cerca de 65 mil hectares de cana, além de um grande potencial de crescimento na cultura de grãos.

Com esse acordo, a Rumo passa a controlar cinco terminais no Estado - Sumaré, Jaú, Pradópolis, Barretos e Itirapina, que está em construção. "Estudamos terminais fora de São Paulo, mas, neste momento, estamos priorizando o Estado", disse. A expectativa é de que a Rumo incorpore outros três terminais nos próximos meses. O terminal de Barretos está pronto para operar com dois produtos simultaneamente, uma vez que possui estruturas segregadas de recebimento e expedição, ambas com os modais rodoviário e ferroviário. A atual estrutura permite operação ferroviária, com carregamentos diários de trens com até 85 vagões e capacidade de movimentação mensal de produto que pode atingir 200 mil toneladas.

Considerando as atuais instalações, incluindo esse novo acordo, a Rumo aumentará sua

capacidade de transporte para 1 milhão de toneladas de produtos, entre açúcar e grãos. "Em três anos, pretendemos dobrar esse volume", afirmou Fontana.

No mês passado, a Rumo fechou contrato de longo prazo (dez anos) com a usina São Martinho, de Pradópolis (SP), que prevê serviços em armazenagem, transbordo e transporte de açúcar entre as duas empresas. Pelo contrato firmado, a São Martinho vai investir R\$ 30 milhões para a construção em sua usina de Pradópolis de um armazém com capacidade para 60 mil toneladas de açúcar, além da modernização do ramal ferroviário de acesso à fábrica, o que garantirá uma capacidade de transbordo para a ferrovia de até 2 milhões de toneladas de açúcar por ano - dos quais até 650 mil toneladas são produzidas pela própria usina.

As instalações da Rumo em Santos contam com uma capacidade de embarque anual de mais de 11 milhões de toneladas. A expectativa é de que o escoamento da Rumo atinja cerca de 7 milhões de toneladas este ano.

Em julho do ano passado, a Rumo ganhou dois sócios de peso - os fundos de investimento Gávea e Texas Pacific Group (TPG), que se associaram à companhia. Os dois investidores fizeram, juntos, aporte de R\$ 400 milhões, ficando cada um, com 12,5% do negócio (25% no total). A Cosan mantém os 75% restantes.

Cosan e ALL fecham acordo de US\$ 522 milhões

(O Estado de S.Paulo - 10/03/2009)

A Cosan, uma das maiores produtoras de açúcar e álcool do mundo, vai investir R\$ 1,2 bilhão (US\$ 522 milhões) para ampliar sua capacidade de transporte ferroviário até o porto de Santos. A Cosan fechou um acordo com a empresa brasileira de transporte ferroviário América Latina Logística (ALL) para gerenciar a expansão. A ALL já controla trens da linha de Bauru, em São Paulo, para o maior porto marítimo da América Latina.

Pela parceria, os investimentos serão aplicados em vias permanentes, pátios, vagões, locomotivas e terminais nos próximos cinco anos, elevando a capacidade de transporte de açúcar e derivados pela ALL de atuais 2 milhões de toneladas para 9 milhões de toneladas em

2013. "Com isso, o transporte ferroviário paulista de açúcar deve saltar dos atuais 15% para cerca de 50% em 2013", disse Hees. Pela parceria, a ALL vai operar os ativos da Rumo na malha a preços competitivos. O acordo se estende até 2028, podendo ser renovado por mais 30 anos.

Segundo o executivo, a partir de 2010, a expectativa é de que o volume transportado já se eleve em função dos novos investimentos. A partir do quarto ano, o volume mínimo que deverá ser transportado pela ALL é de 1,09 milhão de toneladas por mês. Apesar do controle da Cosan, a Rumo Logística opera também com açúcar de outras companhias, o mesmo ocorrendo com a ALL.

"Hoje transportamos principalmente açúcar da Cosan e Copersucar e o objetivo é ampliar este leque no uso da infra - estrutura que será ampliada com os investimentos", informa. Segundo fato relevante divulgado pela Cosan S.A., do montante a ser investido, R\$ 535 milhões (US\$ 233 milhões) serão aplicados na duplicação, ampliação e melhoria da via permanente do corredor ferroviário entre Itirapina, no interior de São Paulo, e o porto de Santos. Outros R\$ 435 milhões (US\$ 189 milhões) serão destinados ao aumento da capacidade de tração, com a disponibilização para a ALL de 79 locomotivas e 1.108 vagões com capacidade de 30 toneladas/eixo. Também está prevista a construção de novo terminal em Itirapina e ampliação do terminal de propriedade da Rumo em Santos, com investimentos de R\$ 206 milhões (US\$ 90 milhões).

Transporte ferroviário de açúcar cresceu cerca de 90% na região de São José do Rio Preto

Investimento de R\$ 10 milhões para construção e remodelação de terminais de carregamento garante crescimento pelo modal ferroviário.

(Folha de São Paulo – 05/11/2010)

A movimentação ferroviária de açúcar na região de São José do Rio Preto, operada pela ALL - América Latina Logística cresceu aproximadamente 90% este ano em relação a 2009. Os dados correspondem ao terceiro trimestre, que em 2010 atingiu o volume de mais de 260 mil toneladas – no mesmo período do ano passado, não ultrapassou 140 mil.

Para suportar o aumento na produção de açúcar na região, um novo terminal de carregamento foi construído em São José do Rio Preto, totalizando um investimento de R\$ 6,3

milhões. Além disso, a ALL fez melhorias em infra - estrutura e um novo desenho de pátio no terminal de Fernandópolis, que teve aporte de R\$ 3,8 milhões. “Não seria possível transportar esse volume se não fossem feitos todos os investimentos em terminal e infra - estrutura ferroviária”, diz o gerente da unidade de Produção da ALL em Araraquara, Régis Peixe.

Desde que assumiu o controle da Brasil Ferrovias (Ferroban, Ferronorte e Novoeste) em maio de 2006, a ALL adotou uma série de ações para aumentar a produtividade e a segurança da operação ferroviária de cargas no estado de São Paulo.

Já foram investidos mais de R\$ 500 milhões na malha paulista, distribuídos em novos ativos, como locomotivas e vagões, além de melhorias na estrutura de via permanente. A empresa realizou uma reforma completa na malha com substituição de 700 mil dormentes e de 60 mil toneladas de trilhos. A malha era composta por trilhos perfil 50.

Atualmente, grande parte dela já tem o perfil 60, mais robusto, resistente e com maior capacidade de carga. Para dar mais estabilidade na movimentação dos trens, a empresa colocou também na malha seis mil vagões de pedras.

No trecho entre Santa Fé do Sul a Itirapina, que inclui a cidade de São José do Rio Preto, a substituição completa de 600 km dos trilhos está em fase de conclusão. Especificamente entre Boa Vista e Santos, a ALL deve aplicar, até o final de 2010, R\$ 70 milhões a mais do que estava previsto no orçamento anual.

A concessionária está substituindo 75 mil metros de trilhos e 105 mil dormentes; nivelando o trecho e aplicando mais de 320 mil grampos de fixação de trilhos com o objetivo de garantir a segurança da operação.

Por conta de uma malha totalmente renovada, o volume dos produtos transportados para Santos está em franca expansão. Entre 2000 e 2009, o volume de produto sentido exportação cresceu 663%, saindo de pouco mais de dois milhões de toneladas para aproximadamente 15 milhões.

O market share, que era de apenas 12% antes de a ALL assumir, saltou para 20%. De acordo com o Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT), a participação das ferrovias no país deve alcançar 35% nos próximos 15 anos.

Ferrovias levará 50% mais açúcar a Santos

Obras no porto e investimento da Rumo Logística ajudarão a retirar 297 mil caminhões de circulação

(Estadão – 30/11/2010)

O porto de Santos promete dar um salto rumo à diminuição do desequilíbrio da matriz de transporte do açúcar, que é uma carga líder em exportação e que chega ao porto fortemente apoiada no modal rodoviário. Das quase 89 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a novembro de 2010 no porto, a commodity foi responsável por aproximadamente 20% do volume. A estimativa é que neste ano a ferrovia amplie sua participação em 50% na carga de açúcar, chegando a 7,5 milhões de toneladas. Em 2010, via trem foram 5,1 milhões de toneladas que desembarcaram em Santos e no ano anterior, 3,4 milhões de toneladas.

Esse desempenho reflete uma combinação entre o crescimento orgânico da operação de açúcar via trilhos e a transferência para a ferrovia de cargas da commodity antes transportada por caminhão. No porto como um todo, a movimentação de açúcar a granel crescerá "apenas" entre 20% e 25%.

De acordo com o diretor de Infra-estrutura e Execução de Obras da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Paulino Vicente, parte da migração do açúcar para o trem é resultado direto da conclusão do viaduto da Santa, assim batizado por ficar na altura de uma praça com a imagem de Nossa Senhora, na margem direita, em Santos. A obra recém-inaugurada eliminou o encontro rodo-ferroviário na região de Outeirinhos, onde estão localizados os terminais que movimentam o granel, dando uma opção logística mais viável e econômica para agilizar a chegada da carga às instalações. "A obra favorece de maneira decisiva o modal ferroviário porque cria condições de, sem atrapalhar o transporte rodoviário, incrementar sobremaneira a ferrovia com trens maiores. Já estamos caminhando para composições de 80 a 85 vagões. Hoje, o padrão médio é de 40", afirma o diretor.

O aumento da utilização da ferrovia mostra três aspectos que Vicente considera benéficos. Primeiro é a possibilidade de ofertar um açúcar com preço mais competitivo no mercado externo, visto que chegará mais barato ao porto. Segundo, a diminuição dos congestionamentos de carretas nas vias portuárias. Por último, e conseqüentemente, a melhoria ambiental em Santos com redução de emissões de gás carbônico.

A projeção dos terminais de açúcar é que só neste ano sejam retirados 297 mil caminhões de circulação com a transferência da carga para a ferrovia. No ano passado, já com o

processo de crescimento do modal, 203 mil carretas deixaram de chegar ao porto; em 2009, 135 mil veículos que transportam açúcar foram "eliminados" da operação na região do porto santista.

O viaduto da Santa integra o conjunto de obras da avenida perimetral da margem direita, empreendimento orçado em R\$ 130 milhões previstos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Até agora o traçado consumiu quase R\$ 50 milhões. Também está planejada uma avenida perimetral na margem esquerda (Guarujá), cujo processo licitatório para definir a empresa ou consórcio que fará a obra está em andamento. As duas vias estarão concluídas até o fim de 2014.

As perimetrais foram planejadas dentro da lógica de reduzir os entroncamentos entre ferrovia e rodovia, de forma a evitar situações esdrúxulas em que o caminhão fica parado até a composição do trem passar. O viaduto da Santa é o segundo desse projeto. Com ele, só se dirigem às regiões do Paquetá e de Outeirinhos os caminhões com destino aos terminais de açúcar naquelas redondezas.

Hoje, as instalações da margem direita são responsáveis por quase 90% do açúcar escoado pelo porto e contam com uma capacidade estática de aproximadamente 800 mil toneladas - a maior oferta portuária dedicada à exportação de açúcar do mundo. Com os dois novos viadutos, Vicente vê espaço para a expansão da oferta de armazenagem. "Para 2011, pelo menos dois armazéns já apresentaram projetos de aumento de capacidade expressivos que, juntos, somam 180 mil toneladas adicionais".

A Rumo Logística, do grupo sucroalcooleiro Cosan (com terminais no porto de Santos), tem investimentos que totalizam R\$ 1,2 bilhão na malha ferroviária da América Latina Logística (ALL) para fortalecer o modal no transporte de açúcar no Brasil. Do montante, R\$ 535 milhões serão para duplicar, ampliar e melhorar a via permanente e pátios do corredor ferroviário Bauru-Santos; R\$ 435 milhões para aquisição de 50 locomotivas e 729 vagões e R\$ 206 milhões para construção e ampliação de terminais no interior do Estado e no porto de Santos.

Os próximos passos da perimetral de Santos são a construção do trecho na entrada do porto, em Alemoa e Saboó, e do Mergulhão, que será uma passagem subterrânea para carretas, no Valongo. Ontem tiveram início as prospecções arqueológicas onde ele será construído. O intuito é identificar possíveis vestígios arqueológicos, históricos e culturais da área.

Trilhos aproximam São Martinho e Rumo

(www.globo.com – 12/02/2011)

A Rumo Logística, braço logístico da Cosan, e o grupo São Martinho, um dos maiores produtores sucroalcooleiros do país, fecharam um contrato de longo prazo, por dez anos, que prevê serviços em armazenagem, transbordo e transporte de açúcar entre as duas empresas.

As duas companhias já tinham selado um acordo em janeiro do ano passado, no qual a Rumo começou a fazer o transporte ferroviário de açúcar de uma das usinas do grupo, instalada em Pradópolis (SP). Com o sucesso dessa primeira fase, as duas empresas resolveram ampliar essa parceria, que entra em vigor na safra 2011/12, a partir de abril, e se estende até o ciclo 2019/20. As empresas não divulgaram o valor do contrato para o escoamento da commodity.

O grupo São Martinho vai investir R\$ 30 milhões para a construção em sua usina de Pradópolis de um armazém com capacidade para 60 mil toneladas de açúcar, além da modernização do ramal ferroviário de acesso à fábrica, o que garantirá uma capacidade de transbordo para a ferrovia de até 2 milhões de toneladas de açúcar por ano - dos quais até 650 mil toneladas são produzidas pela própria usina.

A partir do ano que vem, quando se inicia a safra 2012/13, a Rumo e o São Martinho passam a fornecer armazenagem a terceiros, o que deverá gerar um desgargalamento às usinas da região, que movimentam um volume entre 4,5 milhões a 5 milhões de toneladas de açúcar por ciclo de cana até o porto de Santos.

"Com a ampliação desse acordo, passamos a ter outro horizonte de negociação entre as duas empresas", afirmou ao Valor Júlio Fontana Neto, presidente da Rumo Logística. Os projetos da Rumo preveem escoamento de 11 milhões a 12 milhões de toneladas de açúcar nos próximos anos. Atualmente, o total movimentado gira em torno de 5,5 milhões de toneladas.

Segundo Fábio Venturelli, CEO da São Martinho, em 2010, quando as empresas começaram a trabalhar juntas, o escoamento de açúcar originado pelo grupo sucroalcooleiro pela Rumo foi de 800 mil toneladas. "Isso ocorreu sem nenhum investimento, só com a nossa infraestrutura".

Por meio dessa parceria, a São Martinho garantirá o escoamento de sua produção de forma competitiva e poderá fazer a contratação de capacidade estática de armazenagem no terminal da Rumo no Porto de Santos, em volumes e condições a serem definidas a cada ano-

safrá. A expectativa é de que o retorno desses investimentos sejam pagos em menos de cinco anos.

A unidade de Pradópolis da São Martinho, sozinha, é considerada a maior do país em moagem de cana, com 8,2 milhões de toneladas por safra. A produção de açúcar dessa unidade é de 650 mil toneladas, de um total de 880 mil previstas para 2010/11, que se encerra em março. Desse total, somente 50 mil toneladas de açúcar do grupo são negociadas no mercado interno.

Venturelli lembra que os investimentos do grupo vão permitir a retirada de caminhões das rodovias. Considerando os 2 milhões de toneladas escoados por ano pela malha ferroviária, são 42 mil viagens de caminhão que deixam de ser feitas. "Haverá uma economia na movimentação de fluxo de carga na região onde a usina está instalada."

Segundo Fontana, as usinas do grupo Cosan (um total de 23) ainda são os principais clientes da Rumo Logística. Mas se considerar o contrato fechado com a São Martinho, o grupo torna-se o maior contrato de uma companhia independente.

O açúcar é o principal produto agrícola escoado no porto de Santos, seguido pelos grãos - soja e farelo, sobretudo.

Escoamento das exportações de açúcar por ferrovia tende a ganhar impulso

(Noticiário cotidiano - Portos e Logística – 26/03/2010)

Com um peso em torno de 20% no custo final do açúcar, a logística da commodity começa a sair da inércia. Atualmente, entre 80% e 90% do açúcar exportado pelo Centro-Sul segue até os portos da região por caminhão, mas investimentos estão sendo realizados para incrementar o volume transportado por ferrovias para mais de um terço do total.

Em 2009, a malha ferroviária do Paraná, via América Latina Logística (ALL), transportou em torno de 3,7 milhões de toneladas de açúcar. Segundo fontes do mercado, cerca de 1,5 milhão de toneladas foram de produto de fora do Paraná, sobretudo de Mato Grosso do Sul e de São Paulo. Somente a Rumo Logística, controlada pela Cosan, que transportou por ferrovia em torno de 1 milhão de toneladas para exportação no ciclo passado, espera movimentar, na safra 2010/11, de 5 milhões a 6 milhões de toneladas por trilhos.

O grupo São Martinho, que anunciou esta semana parceria com a Rumo, também investirá para ampliar a capacidade de transbordo do terminal ferroviário de açúcar localizado na Usina São Martinho, em Pradópolis (SP). Atualmente com capacidade para cerca de 800 mil toneladas do produto por safra, o terminal será ampliado para 2 milhões de toneladas em 2011/12, para atender à demanda de boa parte das 23 usinas localizadas em um raio de 50 quilômetros do terminal. "Estimamos que essa região produza 3 milhões de toneladas", diz o presidente da Rumo, Julio Fontana Neto, sobre o potencial da clientela vizinha.

O terminal ferroviário é joia rara na região. Foi construído nas primeiras décadas do século passado dentro da fazenda São Martinho, na época propriedade da família Prado, importante produtora de café. Era por esse terminal que se escoava a produção cafeeira da região. "Quando a família Ometto adquiriu a fazenda, o terminal já era um diferencial, a joia da coroa", diz o CEO da São Martinho, Fábio Venturelli. "Atualmente, é consenso que o nosso mercado externo está muito distante. Temos que ser muito eficientes na logística interna, pois temos um mar inteiro para vencer", afirma Venturelli.

Na parceria anunciada, a Rumo Logística vai transportar - dentro do projeto que já tem com a América Latina Logística (ALL) - a produção de açúcar da usina São Martinho. Esta, por sua vez, transbordará a produção de açúcar da usina Bonfim, da Cosan, localizada nas proximidades no município de Guariba (SP). "A produção da Bonfim, de 500 mil toneladas, será transbordada no terminal da São Martinho. Isso representa uma redução de 15% a 20% no custo final do produto", avalia Fontana. Pelo acordo, a São Martinho também terá acesso ao terminal de açúcar da Cosan, em Santos.

A garantia de transporte ferroviário a partir do terminal de Pradópolis deu à São Martinho segurança para investir na ampliação da estrutura de transbordo. "Não sabemos ainda quanto capital será necessário para chegar a 2 milhões de toneladas. Vamos nesta safra testar limites e identificar onde e quanto investir", diz Venturelli.

A São Martinho já movimentava açúcar via ferrovia a partir de Pradópolis, mas não com a regularidade desejada, por causa da competição dos grãos da região Centro-Oeste por espaço na ferrovia - a remuneração das empresas ferroviárias se dá a partir da distância do transporte contratado.

Copersucar e FCA potencializam transporte de açúcar

(O Estado de São Paulo – 09/08/2010)

A Copersucar fechou um contrato com a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), da Vale, para o transporte de açúcar a granel de regiões produtoras do interior de São Paulo até o porto de Santos.

Já no próximo ano, a Copersucar prevê transportar 1 milhão de toneladas pela malha da FCA, elevando esse volume para 3 milhões de toneladas anuais a partir de 2015, conforme informações da assessoria de imprensa do grupo sucroalcooleiro.

A carga sairá de um terminal em Ribeirão Preto (SP), que recebeu investimentos de aproximadamente R\$ 25 milhões em ampliação. Dentro de um programa de aportes da ordem de R\$ 1,5 bilhão em logística, a Copersucar ainda vai instalar terminais para concentração de cargas em duas regiões da linha da FCA, com investimentos que totalizarão R\$ 40 milhões até 2012.

Também serão investidos R\$ 60 milhões na reforma de 500 vagões, no sentido de reduzir de uma hora para 10 minutos o tempo de descarregamento de açúcar por vagão.

A Copersucar diz que prevê movimentar 2,5 milhões de toneladas de açúcar por ferrovias já na safra 2011/12, o que representará uma redução de 70 mil viagens por caminhão.