TERMINAIS FERROVIÁRIOS LOGÍSTICOS EM TOCANTIS

Estou tomando conhecimento de Editais para licitações de terminais logísticos no estado de Tocantis, onde saiu uma nota da Revista Ferroviária. A licitação promovida pela **Infra S.A.** (estatal ligada ao Ministério dos Transportes) para a concessão de cinco lotes de terminais logísticos ao longo da Ferrovia Norte-Sul (FNS), visa atrair mais de **R$ 246 milhões em investimentos privados**.

Isto vem de encontro com a nossa sugestão no trabalho enviando ao BNDES, onde devido aos estudos feitos com a comparação do sistema de concessões ferroviárias do Brasil e a da Alemanha, praticamente é quase que a mesma em toda Europa, para evitar o abandono de linhas férreas.

Como será feito o trabalho (Modelo e Condução dos Certames)?

O processo de concessão e julgamento das propostas foi estruturado para ser dinâmico, transparente e focado na livre concorrência:

- **Comissões Especiais de Licitação:** A Infra S.A. instituiu grupos/comissões com autonomia para conduzir e julgar os certames das áreas operacionais. Essas comissões contam com o suporte técnico direto de superintendências especializadas da estatal;

- **Plataforma e Ambiente de Disputa:** Os leilões são realizados no ambiente da **B3** (Bolsa de Valores de São Paulo). As propostas econômicas são apresentadas em envelopes lacrados, com fases de lances na viva-voz para lotes disputados;

- **Modelo Operacional e Contratual:** A exploração abrange movimentação e armazenagem de cargas (como **granéis agrícolas/grãos e combustíveis**). A transição visa renovar e expandir os investimentos à medida que contratos existentes chegam ao fim, modernizando a infraestrutura logística.

Locais Previstos para os Terminais Hub (Tocantins)

Os lotes estão estrategicamente posicionados em pátios ferroviários do Tocantins, integrados ao corredor de escoamento da Ferrovia Norte-Sul (conectando a produção do MATOPIBA aos portos das Regiões Norte e Sudeste):

1. **Palmeirante (TO):**
    - **Lotes 2 e 3:** O Terminal Logístico de Palmeirante é um dos principais **hubs** de transbordo agrícola da região central. O espaço é destinado à recepção, armazenagem estática e transbordo de grãos da produção agrícola regional.
2. **Porto Nacional (TO):**

- **Lote TPN07 (e áreas correlatas):** Pátio logístico fundamental próximo à capital Palmas, com foco em grãos e combustíveis para abastecer e escoar a produção da região central e sul do estado.

3. **Demais Pátios e Terminais em Avaliação no Estado:**

   - Os demais lotes da carteira englobam áreas pátio estrategicamente alocadas no eixo tocantinense da FNS (como trechos vinculados aos eixos de **Gurupi** e **Aguiarnópolis/São Bento**), permitindo a multifuncionalidade na transição rodoferroviária.

Principais Impactos Esperados

- **Ampliação do Transporte Multimodal:** Redução dos custos logísticos de transporte (**frete)** para produtores do MATOPIBA;

- **Competitividade:** A atração de novos operadores privados encoraja a concorrência na tarifa de transbordo e eleva a eficiência da malha ferroviária federal.

Com base nas diretrizes e nos anexos técnicos dos editais lançados pela **Infra S.A.** para os terminais da Ferrovia Norte-Sul (FNS) no Tocantins, seguem os detalhes específicos sobre os equipamentos, a gestão/controle operacional e o dimensionamento das áreas:

1. Como os terminais deverão ser equipados

O edital exige investimentos mínimos obrigatórios em infraestrutura moderna (CAPEX obrigatório) para garantir eficiência logística e transbordo rápido. Os terminais deverão contar com:

- **Sistemas de Recebimento e Descarga:**

  - Tombadores hidráulicos para caminhões (para granéis agrícolas/grãos) ou plataformas de transbordo automatizadas;

  - Moegas rodoferroviárias com sistemas de exaustão e controle de poeira (atendimento às normas ambientais).

- **Armazenamento Estático:**

  - Silos metálicos para grãos e/ou tanques industriais específicos para armazenagem e movimentação de combustíveis líquidos.

- **Carregamento e Transbordo Ferroviário:**

  - Tulhas de carregamento contínuo de vagões (carregamento dinâmico em esteiras transportadoras de alta vazão);

  - Balanças rodoferroviárias dinâmicas e de precisão operando na entrada/saída do terminal.

- **Automação e Segurança:**

- Equipamentos de controle de incêndio, barreiras contra vazamentos (no caso de combustíveis) e câmeras/OCR para identificação automática de vagões e placa de caminhões.

2. Responsabilidade pelo Controle Gerencial e Operacional

- **Responsabilidade Direta:** A responsabilidade operacional e gerencial diária do terminal é das **próprias empresas vencedoras/operadoras do lote** (arrendatárias/concessionárias);

- **Modelos de Acesso Integrado:** Embora a operadora administre as instalações, os terminais operam sob o modelo de **uso público e não discriminatório**. A concessionária do lote é responsável por gerir a fila de caminhões, o agendamento de recebimento e a interface com a concessionária de transporte ferroviário que opera a via permanente (a Rumo Logística, no trecho central/sul da FNS);

- **Supervisão e Fiscalização:** A **Infra S.A.** (junto à **ANTT** - Agência Nacional de Transportes Terrestres) atua como órgão fiscalizador. A empresa vencedora deve fornecer dados gerenciais em tempo real para os sistemas da ANTT e Infra S.A. para auditoria de desempenho e garantia do cumprimento do nível de serviço (SLA) contratual.

3. Previsão do Tamanho dos Pátios e Áreas Destinadas

A carteira de projetos abrange uma área total acumulada de cerca de **29,3 hectares a mais de 30 hectares** distribuída entre os lotes tocantinenses:

- **Palmeirante (TO) – Lotes de Granéis:**

  - As áreas delimitadas para os lotes cobrem dimensões individuais variando em média entre **5 hectares e 12 hectares** por lote;

  - Contam com alças operacionais e ramais de pátio próprios com Extensão Útil de Pátio (EUP) dimensionada para encostamento de composições de até **80 a 120 vagões** (trens tipo **Hooper** de grande porte).

- **Porto Nacional (TO) e Outros Pátios (Gurupi, Aguiarnópolis/São Bento):**

  - O tamanho dos pátios/lotes varia de **40.000 m² (4 hectares)** a cerca de **100.000 m² (10 hectares)** dependendo da tipologia de carga (combustíveis demandam bacias de contenção menores em área construída, porém com maior raio de segurança, enquanto grãos exigem grandes baterias de silos).

- **Capacidade Operacional:** As dimensões dos pátios e a extensão das vias internas foram projetadas para garantir o giro de trens em tempo máximo de transbordo entre 12h e 24h, dependendo do volume do lote.

CONCLUSÃO –

A IMPORTÂNCIA DOS TERMINAIS FERROVIÁRIOS INDEPENDENTES PARA A EFICIÊNCIA DO SISTEMA DE TRANSPORTE

A iniciativa da Infra S.A. de promover licitações para a concessão de terminais logísticos ao longo da Ferrovia Norte-Sul, no Estado do Tocantins, representa um avanço importante para a ampliação da infraestrutura logística brasileira e para a integração dos transportes rodoviário e ferroviário. A previsão de investimentos privados nesses terminais demonstra a possibilidade de atrair novos empreendedores para atividades de armazenagem, movimentação e transbordo de cargas, contribuindo para a redução dos custos logísticos e o aumento da competitividade do transporte ferroviário.

Essa iniciativa também converge com as propostas apresentadas nos estudos encaminhados ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), nos quais se defende o aperfeiçoamento do modelo ferroviário brasileiro, tomando como referência, entre outros aspectos, a experiência alemã e europeia na organização do setor, especialmente quanto à separação entre a infraestrutura ferroviária e a prestação dos serviços de transporte.

Um dos pontos fundamentais dessa proposta é a implantação de terminais logísticos independentes das empresas concessionárias responsáveis pela operação dos trens.

Nesse modelo, os terminais teriam administração própria e poderiam ser explorados por empresas especializadas, mediante concessões, autorizações ou outros instrumentos adequados, assegurando condições transparentes e não discriminatórias de acesso aos diferentes operadores ferroviários.

A separação entre a gestão dos terminais e a operação ferroviária permitiria maior especialização das atividades, estimulando a concorrência entre os prestadores de serviços logísticos e evitando que o acesso às instalações de carga e descarga fique condicionado exclusivamente aos interesses comerciais de uma única concessionária. Para que esse modelo funcione adequadamente, seria necessário estabelecer regras claras de acesso, tarifas transparentes, padrões de desempenho e mecanismos de fiscalização.

Outro aspecto essencial diz respeito à produtividade dos pátios ferroviários. A implantação de equipamentos modernos, sistemas automatizados de movimentação, áreas de armazenagem adequadas, agendamento de caminhões e trens e controle informatizado das operações permitiria reduzir o tempo de permanência das composições nos terminais.

Com a gestão independente, seria possível organizar melhor as operações de recebimento, classificação, carregamento, descarga e liberação dos vagões, evitando filas, paralisações e tempos improdutivos.

Quanto menor o tempo de permanência dos trens nos pátios, maior será a disponibilidade das locomotivas e dos vagões para realizar novas viagens, aumentando a capacidade de transporte da malha ferroviária sem exigir,

necessariamente, investimentos proporcionais na aquisição de novos equipamentos.

Para alcançar esses resultados, entretanto, não basta construir novos terminais. É indispensável dimensionar corretamente suas instalações, estabelecer metas de produtividade, integrar os sistemas de informação e coordenar os horários de chegada e partida dos trens com as operações de carga e descarga. Indicadores como tempo médio de carregamento e descarga, permanência dos vagões, utilização das linhas dos pátios e volume de toneladas movimentadas por hora deverão fazer parte dos contratos e dos mecanismos de fiscalização.

A experiência dos terminais previstos para a Ferrovia Norte-Sul poderá, portanto, contribuir para a avaliação desse modelo e para sua aplicação em outros corredores ferroviários brasileiros. Sua adoção deve considerar não apenas os grandes terminais destinados aos granéis agrícolas e minerais, mas também instalações voltadas para contêineres, cargas industriais, mercadorias fracionadas e outros produtos que necessitam de maior flexibilidade logística.

Em consonância com os estudos já apresentados, propõe-se que essa concepção seja considerada na formulação de uma política pública de modernização do transporte ferroviário nacional, mediante a implantação progressiva de terminais independentes, integrados a uma rede ferroviária com regras de acesso transparentes e condições para a atuação de diferentes operadores.

Essa política poderá favorecer a concorrência, ampliar a utilização da infraestrutura existente, melhorar a integração entre os modais rodoviário e ferroviário e criar condições para a recuperação econômica de trechos ferroviários subutilizados, desde que acompanhada de estudos de demanda, viabilidade econômico-financeira e mecanismos adequados de regulação.

Em síntese, a modernização do sistema ferroviário brasileiro não depende apenas da construção de novas linhas ou da renovação das concessões existentes. Depende também de uma reorganização logística que assegure terminais eficientes, gestão especializada, acesso não discriminatório e maior velocidade na movimentação das cargas.

Uma ressalva importante: o documento que você encaminhou descreve terminais cuja gestão operacional diária ficará a cargo das empresas vencedoras dos lotes, embora preveja uso público e não discriminatório e fiscalização pela Infra S.A. e pela ANTT. Estou tomando conhecimento, e que, portanto, a independência em relação às concessionárias ferroviárias deve ser apresentada como uma proposta a ser desenvolvida e aperfeiçoada, e não como uma característica já comprovada do modelo dos terminais do Tocantins.

AUTOR: Gabriel Lino.

Fontes:
INFRA AS;
Ministério dos Transportes;
Revista Ferroviária;
ANTT;
Correio do povo;
Folha de São Paulo.