

## 5. A Atividade de Distribuição no Brasil

Neste capítulo será analisado e comentado o perfil da demanda dos principais combustíveis derivados de petróleo, a Cadeia Logística instalada no país e os principais problemas e desafios da atividade de Distribuição de Combustíveis Líquidos no Brasil.

Como mostrado anteriormente, a produção de derivados de petróleo no Brasil está concentrada no litoral das regiões sul e sudeste. Tal fato gera a necessidade de uma estrutura logística para garantir o abastecimento do restante do território nacional.

Desta forma, os derivados de petróleo desde a sua produção até chegar ao consumidor final passa por um sistema logístico que compreende as refinarias, dutos e polidutos, portos, navios, bases de distribuição, vagões, balsas e caminhões de diversos tipos e capacidades.

### 5.1. Perfil da Demanda

Conforme já dito e pode ser observado na Tabela 7, o perfil da demanda de derivados de petróleo no Brasil é fortemente baseado no óleo diesel (46,74%).

Tabela 7 – Vendas anuais de derivados de petróleo

Derivados de petróleo	Vendas nacionais pelas distribuidoras (mil m <sup>3</sup> )										
	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	%
Total	69.957	76.961	80.911	86.012	86.317	85.171	86.096	84.671	80.394	83.759	100,00
Gasolina C	17.441	20.569	22.059	23.758	23.681	22.630	22.211	22.610	21.774	23.131	27,62
Gasolina de aviação	63	67	76	81	76	76	71	63	59	61	0,07
GLP	10.465	11.165	11.550	11.964	12.461	12.751	12.676	12.131	11.407	11.681	13,95
Óleo combustível	9.673	10.836	10.622	10.769	10.714	10.086	9.093	7.561	6.200	5.412	6,46
<b>Óleo diesel</b>	<b>28.444</b>	<b>30.155</b>	<b>31.999</b>	<b>34.350</b>	<b>34.720</b>	<b>35.151</b>	<b>37.025</b>	<b>37.668</b>	<b>36.805</b>	<b>39.148</b>	<b>46,74</b>
QAV	3.703	4.024	4.497	4.997	4.566	4.333	4.818	4.436	3.972	4.209	5,03
Querosene iluminante <sup>1</sup>	169	144	108	93	100	145	202	201	177	116	0,14

Nota: Inclui o consumo próprio das companhias distribuidoras.

<sup>1</sup>Inclui querosene iluminante vendido para outros fins.

Fonte: Anuário Estatístico da ANP - 2005

Por sua vez, o consumo do diesel no Brasil pode ser dividido em três grandes setores: o de transportes, representando mais de 75% do total consumido; o agropecuário, representado cerca de 16% do consumo; e o de transformação, que utiliza

o produto na geração de energia elétrica e corresponde a cerca de 5% do consumo total de diesel, como mostrado no quadro da Figura 19.

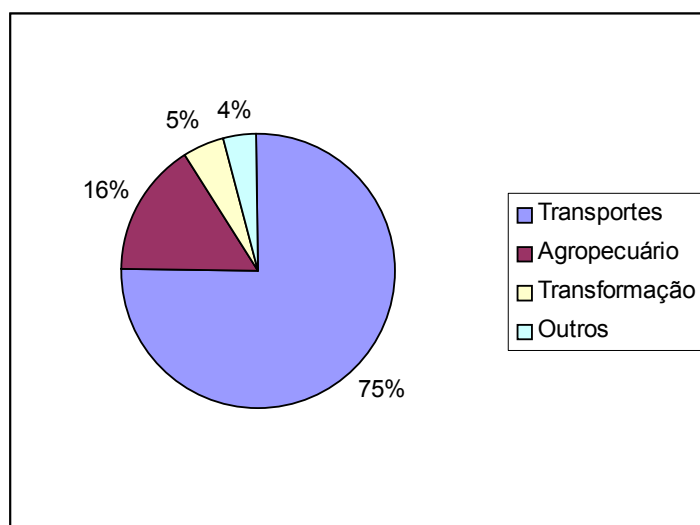


Figura 19 – Distribuição percentual do uso do óleo diesel no Brasil

Fonte: Site da Petrobras - 2006

Para reforçar a importância da logística no abastecimento do país, verifica-se na Tabela 8 o perfil da demanda de óleo diesel por estado brasileiro.

Tabela 8 – Demanda de Óleo Diesel por UF

UF	mil m3/mês	%	UF	mil m3/mês	%
SP	783	25,0	CE	45	1,4
MG	439	14,0	ES	72	2,3
RJ	169	5,4	MA	57	1,8
RS	187	6,0	GO	123	3,9
<b>PR</b>	<b>280</b>	<b>8,9</b>	PA	113	3,6
SC	142	4,5	PB	63	2,0
MT	115	3,7	TO	38	1,2
MS	62	2,0	AM	53	1,7
BA	165	5,3	OUTROS	229	7,3
Total				3135	100,0

Fonte: Anuário Estatístico da ANP – 2005.

## 5.2. A Cadeia Logística dos Combustíveis

Nesta parte do trabalho será apresentada a Cadeia Logística dos Combustíveis, a partir de cada refinaria instalada no Brasil.

### **REFAP – Refinaria Alberto Pasqualini – Município de Canoas – RS**

Os combustíveis produzidos são bombeados para as três Bases de Distribuição Primárias de propriedade da Shell, da Ipiranga e da Petrobras Distribuidora. A partir destas Bases são carregados caminhões-tanques, para o atendimento dos clientes localizados na área de influência destas Bases, como também são carregados vagões-tanques para as transferências dos derivados de petróleo para as Bases de Distribuição Secundárias, localizadas nos municípios de Santa Maria, Cruz Alta, Ijuí e Passo Fundo. Nas Bases de Distribuição Secundárias os produtos contidos nos vagões-tanques são descarregados para tanques de armazenagem. Nestas Bases são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados nas áreas de influência de cada uma delas.

### **RPISA – Refinaria de Petróleo Ipiranga – Município de Rio Grande – RS**

Os combustíveis produzidos são bombeados para um Terminal de Carregamento Rodoviário, onde são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência de Rio Grande e também são carregados vagões-tanques para as transferências dos derivados de petróleo para a Base de Distribuição Secundária, localizada no município de Bagé. Na Base de Distribuição Secundária os produtos contidos nos vagões-tanques são descarregados para tanques de armazenagem. Nesta Base são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência da Base de Distribuição de Bagé.

### **REPAR – Refinaria de Petróleo de Araucária – Município de Araucária – PR**

Os combustíveis produzidos são bombeados para as diversas Bases de Distribuição Primárias instaladas em Araucária e para um Pool de propriedade da Repsol, Shell, Ipiranga, Texaco, Esso e Petrobras Distribuidora. A partir destas Bases e do Pool são carregados caminhões-tanques para o atendimento aos clientes localizados na área de influência destas Bases Primárias. No Pool, também, são carregados vagões-tanques para transferências dos derivados de petróleo para as Bases de Distribuição

Secundárias, localizadas nos municípios de Londrina, Maringá, Guarapuava, Presidente Prudente e Ourinhos. Nas Bases de Distribuição Secundárias os produtos contidos nos vagões-tanques são descarregados para tanques de armazenagem. Nessas Bases são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados nas áreas de influência de cada uma delas.

A REPAR também abastece o Estado de Santa Catarina através de um poliduto que transfere os produtos para os Terminais localizados nos municípios de Guaramirim, Itajaí e Biguaçu. Nestes Terminais, os produtos recebidos por bombeios são armazenados em tanques e são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados nas áreas de influência de cada uma deles.

#### **RPBC – Refinaria Presidente Bernardes – Município de Cubatão – SP**

Os combustíveis produzidos são bombeados para uma Base de Distribuição Primária instalada em Cubatão de propriedade da Petrobras Distribuidora. A partir desta Base são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência desta Base Primária.

#### **RECAP – Refinaria de Capuava – Município de Capuava – SP**

Os combustíveis produzidos são bombeados para o Terminal de Utinga instalado no município de São Caetano-SP, de propriedade da Transpetro - Petrobras Transportes. Este Terminal que também pode receber produtos de outras refinarias, realiza as transferências por bombeios para diversas Bases de Distribuição Primárias localizadas nos municípios de São Caetano e São Paulo. A partir destas Bases são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência destas Bases Primárias.

#### **REVAP – Refinaria do Vale do Paraíba – Município de São José dos Campos – SP**

Os combustíveis produzidos são bombeados para a Base de Distribuição Primária de propriedade da Petrobras Distribuidora e para o Pool de propriedade das

Distribuidoras Shell, Ipiranga e Texaco, localizadas nos municípios de São José dos Campos. A partir desta Base e Pool são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência destas Bases Primárias. Os combustíveis produzidos na REVAP também podem ser bombeados para o Terminal de Utinga.

### **REPLAN – Refinaria do Planalto – Município de Paulínia – SP**

Os combustíveis produzidos são bombeados para as diversas Bases de Distribuição Primárias e para o Pool de Paulínia de propriedade das Distribuidoras Ipiranga, Repsol, Esso, Shell, Texaco e Petrobras Distribuidora. A partir das Bases, são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência destas Bases Primárias e a partir do Pool são carregados vagões-tanques que transferem os combustíveis para as Bases de Distribuição Secundárias localizadas nos municípios de Bauru, Ourinhos, São José do Rio Preto, Presidente Prudente, Campo Grande e Alto Taquari. Os combustíveis produzidos na REPLAN também podem ser bombeados para o Terminal de Utinga.

A REPLAN também abastece o interior de São Paulo, o Triângulo Mineiro, o Estado de Goiás e Distrito Federal através de um polduto que transfere os produtos para os Terminais localizados nos municípios de Ribeirão Preto, Uberaba, Uberlândia, Senador Canedo, Goiânia e Brasília. Nesses Terminais os produtos recebidos por bombeios são armazenados em tanques e são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados nas áreas de influência de cada uma delas.

### **REDUC – Refinaria Duque de Caxias – Município de Duque de Caxias – RJ**

Os combustíveis produzidos são bombeados para as diversas Base de Distribuição Primárias instaladas no município de Duque de Caxias. A partir dessas Bases são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência das Bases de Distribuição Primárias e, também, são carregados vagões-tanques que os transferem para o Pool localizado no município de Campos dos Goytacazes.

### **RPDM – Refinaria de Petróleo de Manginhos – Município do Rio de Janeiro – RJ**

Os combustíveis produzidos são bombeados para um Terminal de Carregamento Rodoviário onde são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência da Refinaria.

### **REGAP – Refinaria Gabriel Passos – Município de Betim – MG**

Os combustíveis produzidos são bombeados para as diversas Bases de Distribuição Primárias e para o Pool de Embiruçu de propriedade das Distribuidoras Ipiranga, Esso, Shell, Texaco e Petrobras Distribuidora. A partir das Bases, são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência destas Bases Primárias e a partir do Pool são carregados vagões-tanques que transferem os combustíveis para as Bases de Distribuição Secundárias localizadas nos municípios de Montes Claros e Governador Valadares e, eventualmente, para a Base de Vitória – ES.

### **RLAM – Refinaria Landolfo Alves – Município de Mataripe – BA**

Os combustíveis produzidos são bombeados para as diversas Bases de Distribuição Primárias e para o Pool de Candeias de propriedade das Distribuidoras Ipiranga, Esso, Shell, Texaco e Petrobras Distribuidora. A partir das Bases são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência destas Bases Primárias e a partir do Pool são carregados vagões-tanques que transferem os combustíveis para as Bases de Distribuição Secundárias localizadas nos municípios de Aracajú e Juazeiro.

A RLAM também abastece o sul do Estado da Bahia através de um poliduto que transfere os produtos para os Terminais localizados nos municípios de Itabuna e Jequié. Nestes Terminais os produtos recebidos por bombeio são armazenados em tanques e são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados nas áreas de influência de cada uma deles.

### **REMAN – Refinaria de Manaus – Município de Manaus – AM**

Os combustíveis produzidos são bombeados para as diversas Bases de Distribuição Primárias. A partir das Bases são carregados caminhões-tanques para o atendimento dos clientes localizados na área de influência destas Bases Primárias e, também, são carregadas balsas-tanques que transferem os combustíveis para as Bases de Distribuição Secundárias localizadas nos diversos municípios da Região Amazônica.

### **LUBNOR – Lubrificantes do Nordeste – Município de Fortaleza – CE**

A LUBNOR produz óleos básicos lubrificantes, asfaltos, óleos combustíveis industriais e bunker e pequeno volume de óleo diesel que é consumido pela própria Petrobras.

### **5.3. Bases de Distribuição**

Na Figura 20 são mostradas as Bases Primárias, na Figura 21, são apresentadas as Bases Secundárias e na Figura 22 os trechos de ferrovias utilizados para as transferências dos derivados de petróleo.

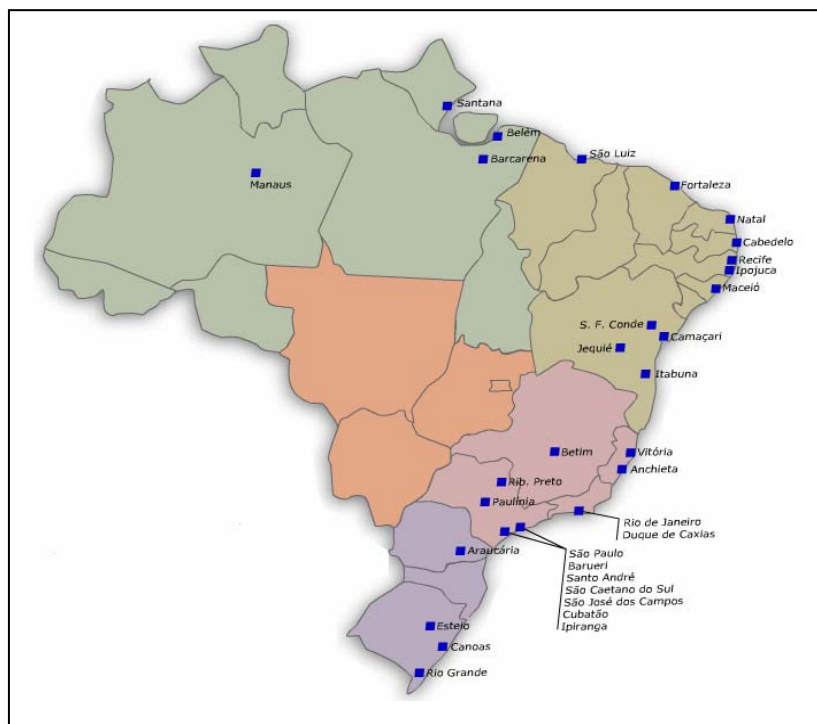


Figura 20 – Localização das Bases de Distribuição Primárias

Fonte: Site do Sindicom, 2006.



Figura 21 – Localização das Bases de Distribuição Secundárias

Fonte: Site do Sindicom, 2006.



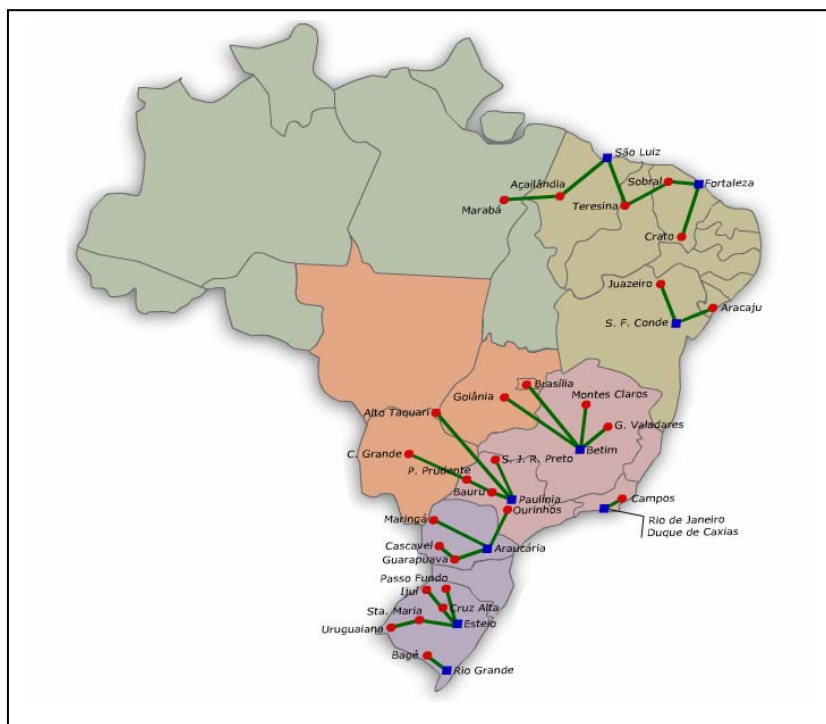


Figura 22: Trechos de ferrovias utilizados para as transferências dos derivados de petróleo.

Fonte: Site do Sindicom, 2006.

#### 5.4. Oportunidades e desafios na atividade no Brasil

A desregulamentação da atividade de distribuição no Brasil teve início em 06 de agosto de 1997, com a publicação da Lei número 9478, mais conhecida como Lei do Petróleo. Com a abertura do mercado, novas oportunidades surgiram para os agentes envolvidos na Cadeia de Distribuição de combustíveis e, junto com as oportunidades, novos problemas e desafios foram apresentados.

Antes da desregulamentação da atividade de distribuição, os preços dos combustíveis eram iguais em todo o território nacional. Os custos com armazenagem, estoque, transferência e entrega dos produtos eram ressarcidos pelo Governo através de Fundos de Uniformização de Preços (FUP e FUPA). Para fazer jus ao ressarcimento de suas despesas, as Distribuidoras eram obrigadas a comprovar suas vendas por município e comprovar, também, o uso da rede logística definida pelo antigo Departamento Nacional de Combustíveis – DNC.

Desta forma, não existia a possibilidade de otimização dos custos logísticos uma vez que um consumidor localizado em um determinado município devia, obrigatoriamente, ser abastecido através da Base de Distribuição definida pelo DNC e

com a utilização dos modais de transportes estabelecidos. Conforme estabelecido nos Artigos 10 e 11 da Portaria MME 63 de 09/03/1995.

*Art. 10 A capacidade de armazenamento e os níveis de estoques mínimos por produto, que a distribuidora deverá manter em uma base de distribuição, são os exigidos pelas normas em vigor.*

*Art. 11 As compensações relativas às parcelas Frete de Uniformização de Preços - FUP e Frete de Uniformização de Preços do Alcool - FUPA, previstas nas Resoluções nº 16, de 27 de novembro de 1984, e nº 18, de 11 de dezembro de 1984, do extinto Conselho Nacional do Petróleo, somente serão efetuadas caso as distribuidoras atendam aos seguintes requisitos, cumulativamente:*

*I - possuir instalações próprias ou de terceiros, situadas em município reconhecido como base de distribuição na estrutura de preços do DNC;*

*II - observar a origem, o destino e o modal de transporte, estabelecidos na estrutura de preços; e*

*III - atender ao disposto na legislação atinente às compensações relativas às parcelas FUP e FUPA.*

Com o fim dos Fundos de Equalização dos Preços (FUP e FUPA), a atividade de logística nas Distribuidoras ganhou importância, uma vez que os custos logísticos deixaram de ser ressarcidos pelo Governo, passando a fazer parte na formação dos preços dos produtos. Desta forma, a eficiência logística passou a ser um diferencial na competitividade entre as Distribuidoras de combustíveis.

A partir deste marco, as Distribuidoras revisaram suas redes logísticas, desativando algumas Bases e construindo outras, na busca da otimização dos custos para o abastecimento de seus clientes.

Considerando a situação dominante da empresa estatal na atividade de Refino no Brasil, como citado no item 3.2 deste trabalho, os preços dos derivados de petróleo têm basicamente os mesmos valores para as diversas Distribuidoras. Sendo assim, a competitividade das Distribuidoras só pode ser diferenciada através dos seus custos logísticos.

## **5.5. A Privatização dos Transportes Ferroviários**

Em paralelo ao processo de desregulamentação da atividade de distribuição de combustíveis líquidos, foi iniciado também o processo de desestatização do setor ferroviário, que resultou na liquidação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal S.A., incluída no Programa Nacional de Desestatização (PND), através do Decreto número 473/92, publicado em 10/03/1992.

Os principais marcos regulatórios do processo de privatização no Brasil são mostrados no Quadro 2:

Quadro 2 - Marcos regulatórios do processo de privatização no Brasil

Evento	Decreto/Lei	Principais pontos e/ou observações	Governo
Instituição do "Programa Nacional de Desburocratização"	Decreto nº 83.740, de 16 e julho de 1979	Medidas visando a desregulamentação do Estado e fixando normas para a "transferência, transformação e desativação" de empresas sob o controle do governo federal	João Figueiredo
Instituição do "Programa de Melhoria do Atendimento ao Público"	Decreto nº 86.214, de 15 de julho de 1981	-	João Figueiredo
-	Decreto nº 86.215, de 15 de julho de 1981	Fixava "normas para a transferência, transformação e desativação de empresas sob o controle do governo federal"	João Figueiredo
-	Decreto nº 91.991, de 28 de novembro de 1985	Dispunha "sobre o processo de privatização de empresa sob controle direto ou indireto do governo federal."	José Sarney
Criação do "Programa Federal de Desestatização" e do "Conselho Federal de Desestatização"	Decreto nº 95.886, de 29 de março de 1988	Transferir para a iniciativa privada atividades econômicas exploradas pelo setor público, concorrer para a diminuição do déficit público, estimular os mecanismos competitivos de mercado mediante a desregulamentação da atividade econômica, proceder à execução indireta de serviços públicos, por meio de concessão ou permissão, promover a privatização de atividades econômicas exploradas por empresas	José Sarney
Criação dos "Certificados de Privatização"	Lei nº 8.018, de 11 de abril de 1990	Conjunto de medidas, visando criar as condições para a realização do programa prometido em campanha	Fernando Collor de Mello
Criação do "Programa Nacional de Desestatização" e do "Fundo Nacional de Desestatização"	Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990	Ao contrário dos diplomas legais dos governos anteriores, este abandonou os contornos nacionalistas e de segurança nacional que limitavam os outros programas	Fernando Collor de Mello
-	Decreto nº 473, de 10 de março de 1992	Trata da inclusão da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA no Programa Nacional de Desestatização	Fernando Collor de Mello
Lei das Concessões de Serviços Públicos	Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995	Fixa as bases para a delegação de prestação de serviços públicos, dos direitos e obrigações dos usuários, da política tarifária, da licitação e do contrato de concessão	Fernando Henrique Cardoso
-	Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001	Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências	Fernando Henrique Cardoso

Fonte: Vencovsky, 2006.

Como resultado do processo de desestatização, a malha ferroviária brasileira ficou dividida em 7 malhas regionais com concessão para as empresas relacionadas na Tabela 9.

Tabela 9 – Concessionárias das Malhas Regionais.

<b>Malhas</b>	<b>Concessionária</b>	<b>Extensão (Km)</b>
Oeste	Ferrovias Novoeste S.A.	1.621
Centro-Leste	Ferrovias Centro-Atlântica S.A.	7.080
Sudeste	MRS Logística S.A.	1.674
Tereza Cristina	Ferrovias Tereza Cristina S.A.	164
Sul	FSA - Ferrovias Sul Atlântica S.A.	6.586
Nordeste	Companhia Ferroviária do Nordeste S.A.	4.534
Paulista	Ferrovias Bandeirantes S.A.	4.236
<b>Total</b>		<b>25.895</b>

Fonte: Vencovsky, 2006.

Desde a privatização da RFFSA até o momento diversas modificações aconteceram nas concessões e a malha ferroviária brasileira hoje se encontra com a distribuição bem diferente da distribuição originada quando da privatização. No site da ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres consta a distribuição mostrada na Tabela 10.

Tabela 10 – Distribuição da Malha Ferroviária Brasileira

#### CONCESSIONÁRIAS

1- NOVOESTE – Ferrovias Novoeste S.A.
2- FCA – Ferrovias Centro-Atlântica S.A.
3- MRS – MRS Logística S.A.
4- FTC – Ferrovias Tereza Cristina S.A.
5- ALL – América Latina Logística do Brasil S.A.
6- FERROESTE – Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.
7- EFVM – Estrada de Ferro Vitória a Minas
8- EFC – Estrada de Ferro Carajás
9- CFN – Companhia Ferroviária do Nordeste S.A.
10- FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A.
11- FERRONORTE – Ferrovias Norte do Brasil
12- VALEC Engenharia, Construções e Ferrovias S.A.

O Estado do Paraná detém a concessão da FERROESTE, que opera através da sub-concessionária FERROPAR – Ferrovias Paraná S.A, privada.

A EFC opera o trecho construído da Ferrovias Norte-Sul, em convênio com a VALEC.

Fonte: ANTT, 2006.

Em 2005, conforme informação da ANTT, ocorreu uma reestruturação societária e operacional da Ferronorte, Ferrobán e Novoeste, sendo criada a Brasil Ferrovias.

Em 2006, a ALL – América Latina Logística do Brasil S.A arrematou em leilão a concessão da Brasil Ferrovias, passando a dominar aproximadamente 48% da malha ferroviária brasileira, ficando responsável por quase todo o transporte ferroviário da região sul e sudeste do país, conforme mostrado na Figura 23.

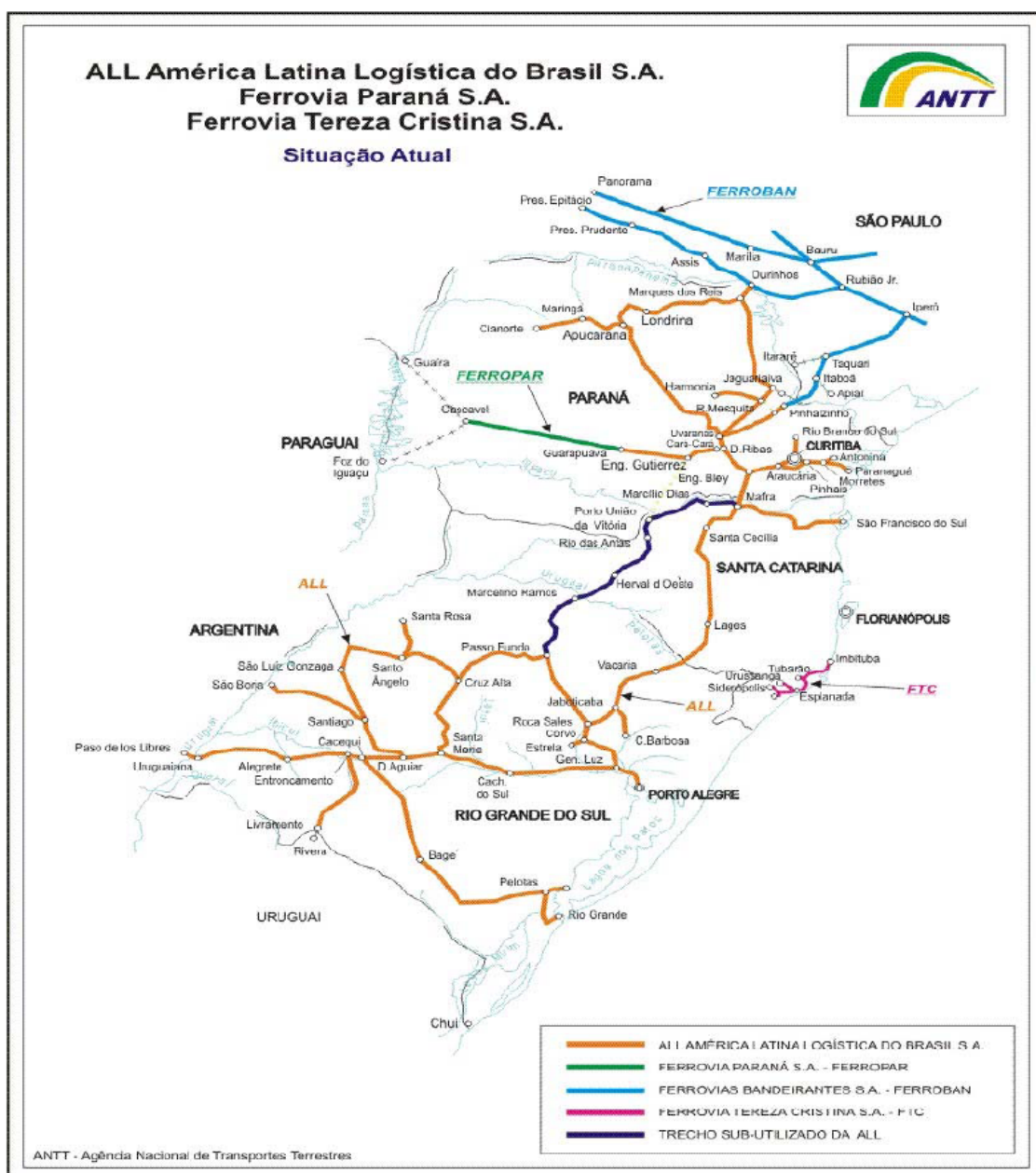


Figura 23 – Malha Ferroviária no RS, SC, PR e SP.

Fonte: ANTT,2006.

Diferente do transporte no modal rodoviário, no modal ferroviário, apesar da desestatização, não existe concorrência para a prestação do serviço de transporte. Ou seja, o único concorrente dos concessionários das ferrovias é o modal rodoviário.

Neste estudo, como está sendo abordado o fluxo de óleo diesel no trecho Araucária – Guarapuava, localizado no Estado do Paraná, foi focada a análise nos problemas e desafios na atividade de distribuição gerados pela ineficiência da ALL.

Como pode ser visto nos dados extraídos do site da ANTT, conforme mostrado na Figura 24, a oferta da ALL de trações (locomotivas) não teve incremento no período de 2001 a 2004.

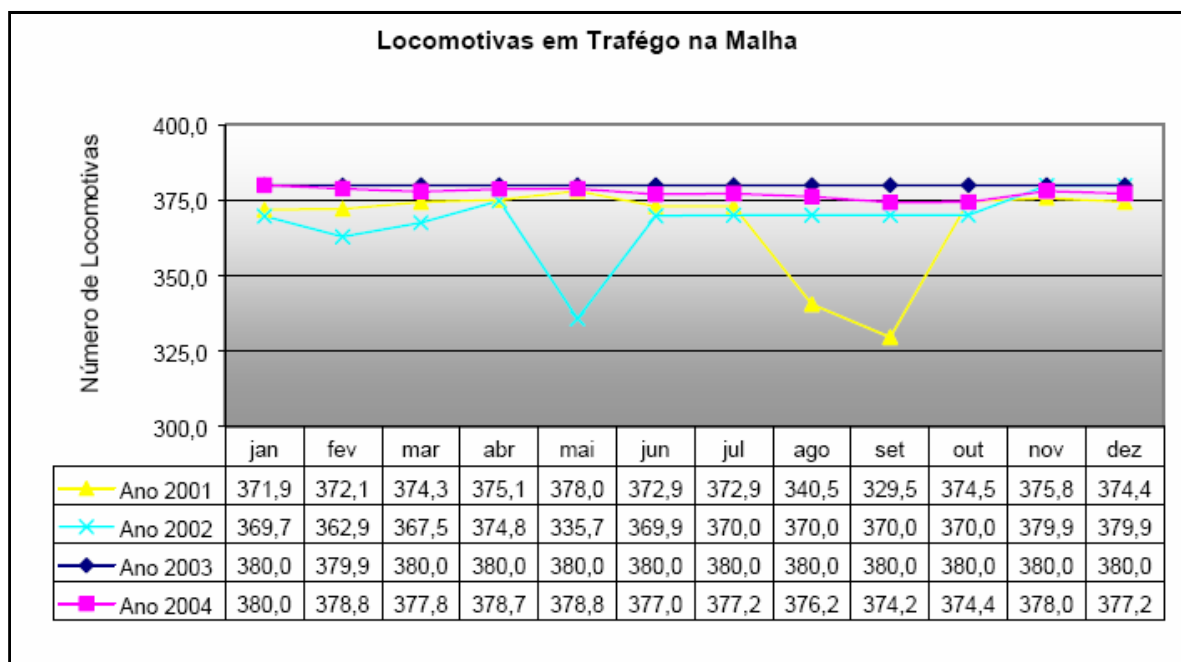


Figura 24 – Evolução do Tráfego de Locomotivas na Malha da ALL

Fonte: ANTT, 2006

Pode ser observada, também, uma redução substancial no tráfego de vagões no período de 2001 a 2004, conforme mostrado na Figura 25.

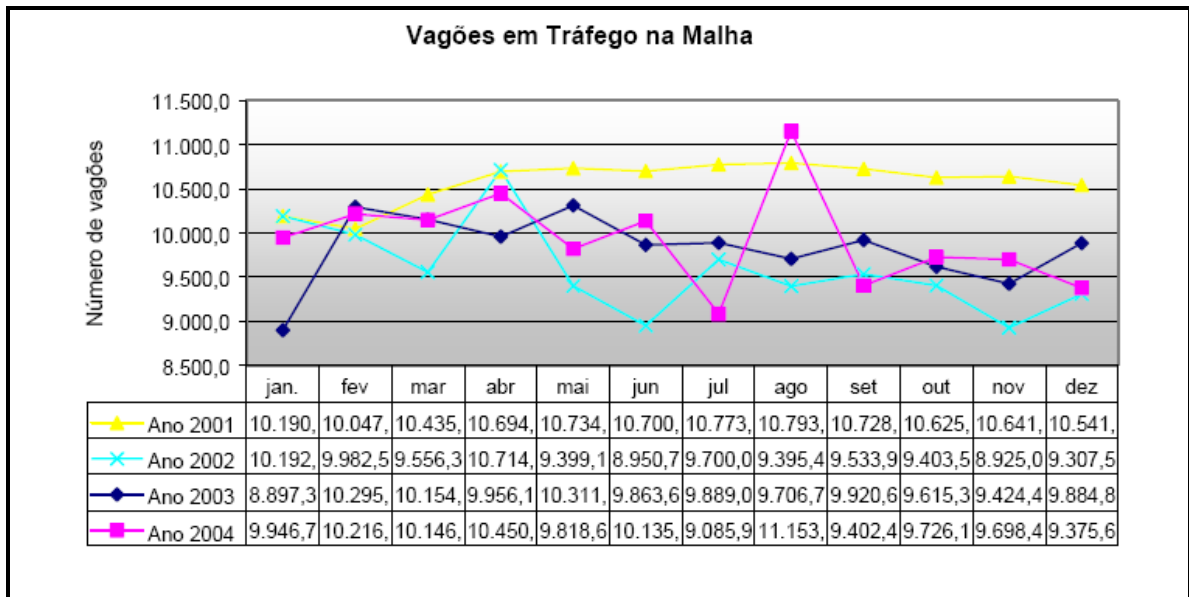


Figura 25 – Tráfego de Vagões na Malha da ALL

Fonte: ANTT, 2006

Outra observação feita no site da ANTT (2006) é a redução substancial da velocidade média de percurso da frota da ALL verificada no período de 2001 a 2004, conforme mostrado na Figura 26, o que pode ser um indicador de falta de investimento ou manutenção nas vias permanentes.

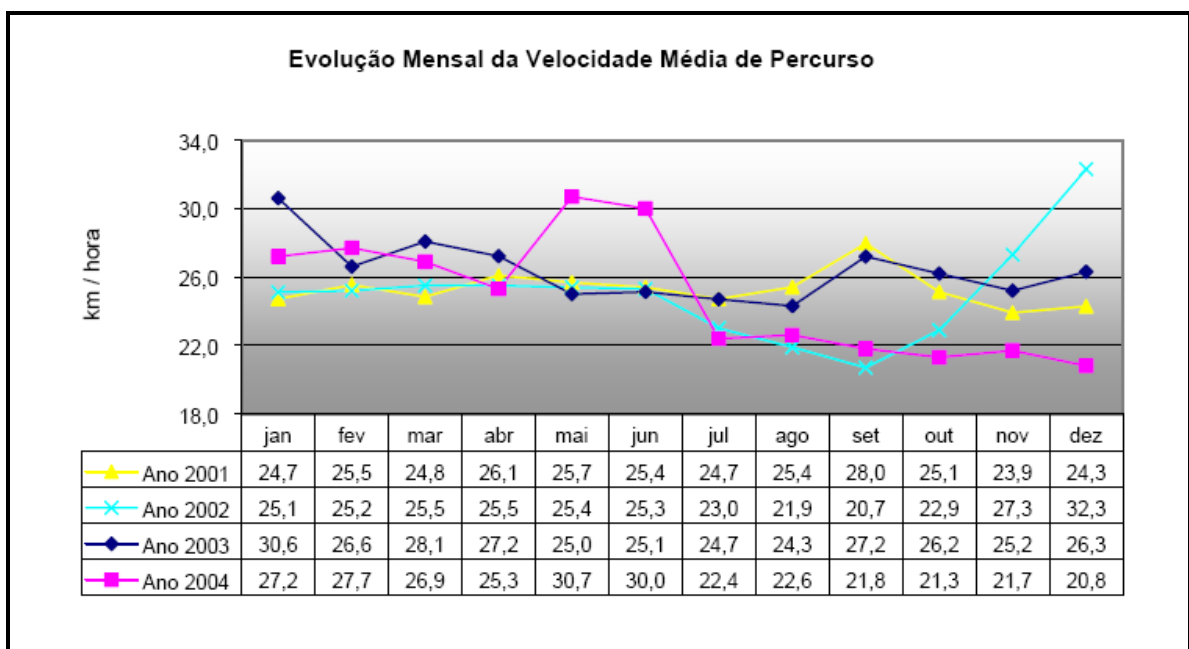


Figura 26 – Evolução da Velocidade Média de Percurso Frota da ALL

Fonte: ANTT, 2006.



Como mostrado na Tabela 7, no item 5.1, no período de 2001 a 2004 o consumo de óleo diesel no Brasil teve um incremento de 5,73%. Como consequência da redução na oferta de transporte ferroviário e do aumento da demanda, verifica-se no Quadro 3, uma redução de 10,30% no transporte ferroviário de óleo diesel pela ALL.

Estes dados ratificam o desafio encontrado pelas distribuidoras em manter abastecidos seus clientes localizados nas áreas de influência das Bases de Distribuição Secundárias supridas pelo modal ferroviário, com custos competitivos.

Quadro 3 – Distribuição dos Volumes Transportados pela ALL em 2003 e 2004

<b>Principais Mercadorias Transportadas 2003/2004</b>				
<b>Tonelada Quilômetro Útil (tku)</b>				
(10 <sup>6</sup> )				
<b>Produto Agregado</b>	<b>Mercadorias</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>Variação %</b>
<b>Produção Agrícola</b>	Açúcar	733,8	703,7	-4,10
	Óleo Vegetal	31,0	208,8	573,55
	Arroz	598,5	619,8	3,56
	Milho	864,6	1.198,0	38,56
	Trigo	180,3	587,5	225,85
	<b>Subtotal</b>	<b>2.408,2</b>	<b>3.317,8</b>	<b>37,77</b>
<b>Soja e Farelo de Soja</b>	Farelo de Soja	1.697,2	1.449,2	-14,61
	Soja	2.856,6	2.949,4	3,25
	<b>Subtotal</b>	<b>4.553,8</b>	<b>4.398,6</b>	<b>-3,41</b>
<b>Adbos e Fertilizantes</b>	Adbos e Fertilizantes	1.077,7	1.179,3	9,43
	<b>Subtotal</b>	<b>1.077,7</b>	<b>1.179,3</b>	<b>9,43</b>
<b>Indústria Cimenteira e Construção Civil</b>	Clinquer	168,3	196,5	16,76
	<b>Subtotal</b>	<b>168,3</b>	<b>196,5</b>	<b>16,76</b>
<b>Cimento</b>	Cimento	583,3	528,7	-9,36
	<b>Subtotal</b>	<b>583,3</b>	<b>528,7</b>	<b>-9,36</b>
<b>Combustíveis, Derivados do Petróleo e Álcool</b>	Óleo Diesel	941,0	844,1	-10,30
	Álcool	578,7	684,7	18,32
	Gasolina	403,6	223,1	-44,72
	<b>Subtotal</b>	<b>1.923,3</b>	<b>1.751,9</b>	<b>-8,91</b>
<b>Outras Mercadorias</b>		<b>3.135,4</b>	<b>2.802,2</b>	<b>-10,63</b>
<b>TOTAL</b>		<b>13.850,0</b>	<b>14.175,0</b>	<b>2,35</b>

Fonte: ANTT, 2006.