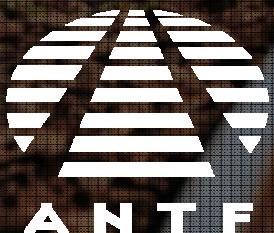


# AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A REATIVAÇÃO DA LINHA FÉRREA TRONCO SUL.

Brasília, 1º de julho de 2025



**ANTF**  
Associação Nacional dos  
Transportadores Ferroviários



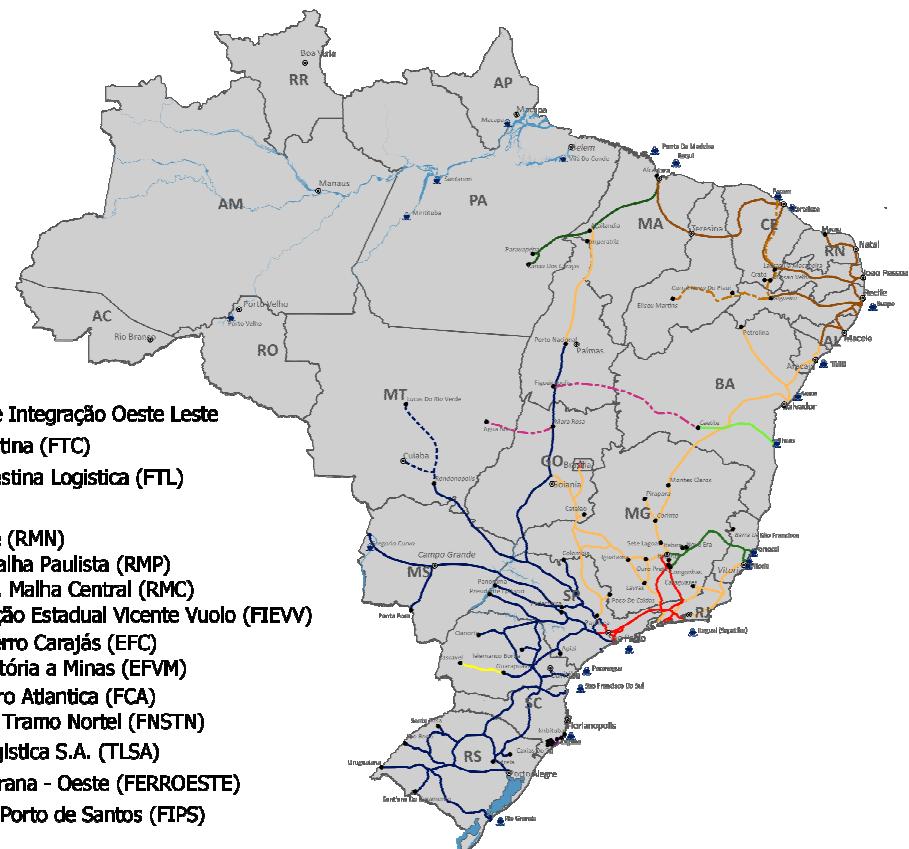
# Quem é a ANTF?

A ANTF representa quase a totalidade do setor ferroviário de carga do país. Suas associadas operam 14 concessões, com mais de 31 mil km de linhas de ferro, transportando 530 milhões TU/ano.



## Legenda

- BAMIN - Ferrovia de Integração Oeste Leste
  - Ferrovia Teresa Cristina (FTC)
  - Ferrovia Transnordestina Logística (FTL)
  - MRS Logística
  - Rumo - Malha Norte (RMN)
    - Malha Sul (RMS), Malha Paulista (RMP)
    - Malha Oeste (RMO), Malha Central (RMC)
    - Ferrovia de Integração Estadual Vicente Vuolo (FIEVV)
  - Vale - Estrada de Ferro Carajás (EFC)
    - Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)
  - VLI - Ferrovia Centro Atlântica (FCA)
    - Ferrovia Norte Sul - Tramo Nortel (FNSTN)
  - Transnordestina Logística S.A. (TLSA)
  - Estrada de Ferro Paraná - Oeste (FERROESTE)
  - Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)
  - Projeto de Governo
  - \* Portos
  - Capitais
  - Municípios

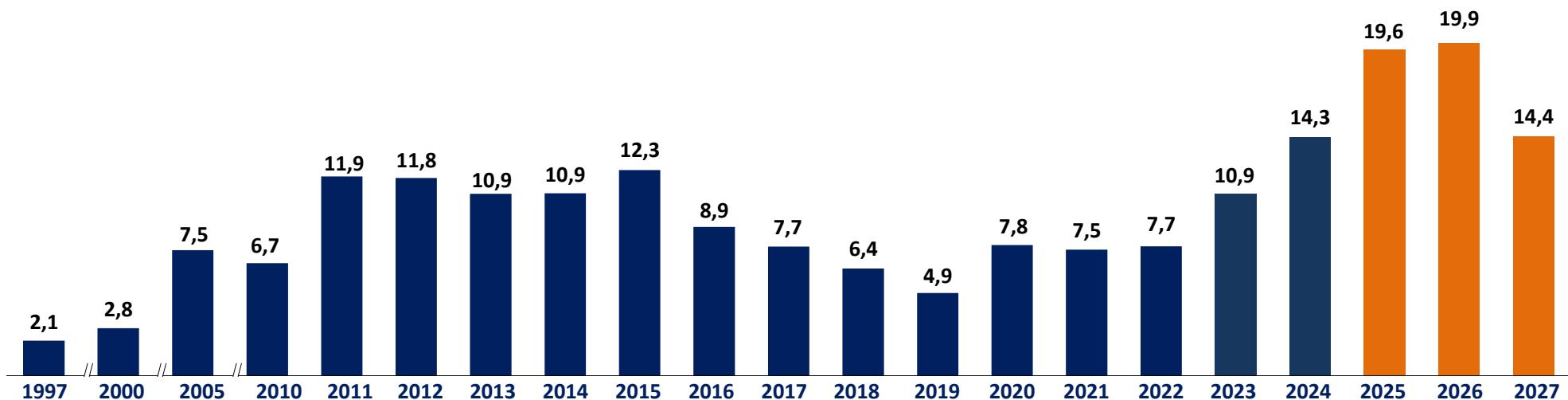


# Há investimento privados significativos em ferrovias

Desde o início das concessões no final dos anos 90, os investimentos privados no setor ferroviário cresceram a um ritmo de 7,4 % aa e totalizaram cerca de R\$ 200 bilhões\*.

## Evolução dos investimentos das concessionárias de ferrovias

(R\$ bilhões\*)



Participação de  
investimentos  
privados (%)

54% 79% 85% 72% 68% 79% 84% 90% 88% 87% 94% 94% 96% 99% 98%

Fonte: ANTF e ANTT (PTI)

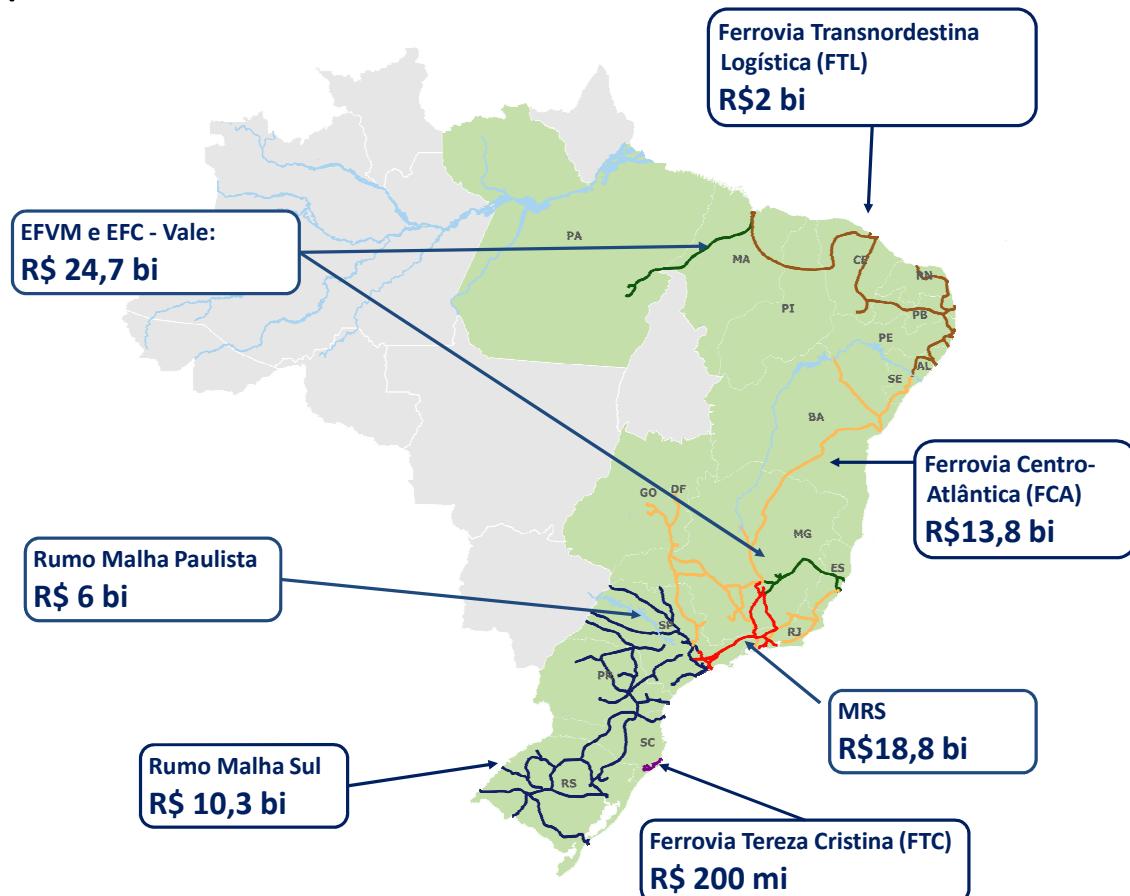
Nota: \* Valores corrigido pelo índice IPCA de dezembro de 2024

# Expectativas de investimentos no setor

Há investimentos programados de mais de R\$ 100 bilhões, que dependem da continuidade das políticas públicas de parcerias com o setor privado criadas nos últimos anos.

## Prorrogações Antecipadas

R\$ 76 bilhões



## Outras iniciativas

Autorização para extensão da Rumo Malha Norte

R\$ 14 bilhões



Construção da Transnordestina (Eliseu Martins/PI-Pecém/CE)



R\$ 15 bilhões



Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO)

R\$ 9 bilhões

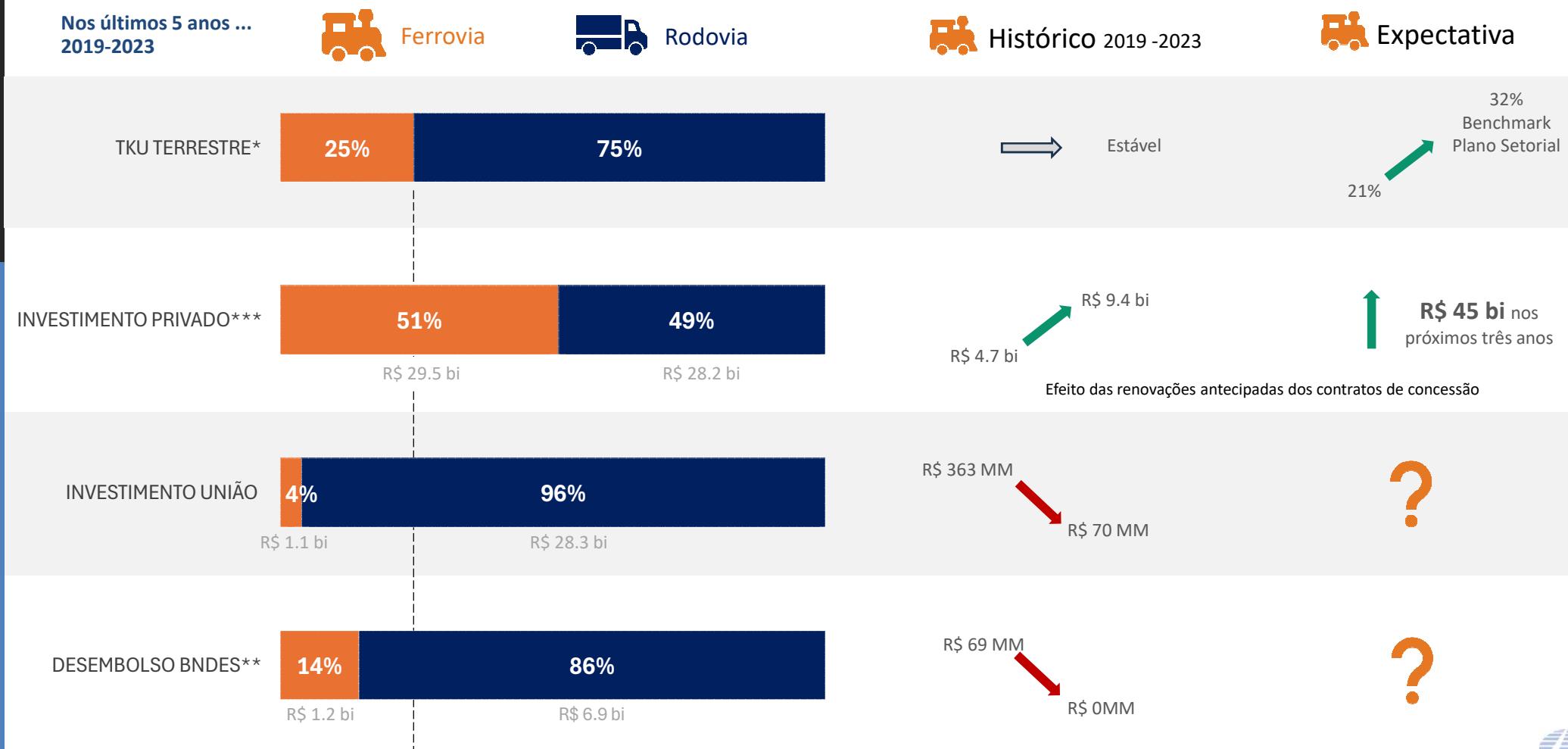


Ferrovia de Integração Oeste – Leste (FIOL)

R\$ 4 bilhões

# Políticas Públicas para financiamento do setor

A transformação ecológica buscada por meio da matriz de transporte não tem se refletido no orçamento público da União ou no apoio do BNDES ao setor.



\*exceto Dutovia. Matriz de transporte nacional assumida como 21,12% ferroviária e 64,99% rodoviário; \*\* Desembolso avaliado pelo subsetor de CNAE; \*\*\* Investimento executado pelas concessionárias do serviço público ferroviário e rodoviário federal

Fonte: ANTF; ANTT; PNL 2035; Portal da Transparência; site de dados abertos do BNDES

# Financiamento do setor e a agenda de descarbonização

*Linhas de crédito disponíveis não diferenciam os setores rodoviário e ferroviário e, ao mesmo tempo, ferrovias foram excluídas das Políticas Públicas de financiamento voltadas para descarbonização.*



FINEM



Rodovia



Ferrovia

Fundo Clima



Rodovia



Ferrovia



Ferrovia  
Elétrica

Custo<sup>1</sup>

$\approx \text{IPCA}^2 + 9,55\% \approx 16,41\%$

$\approx 9\%^3$

Prazo

Até 34 anos

Até 25 anos

- **Não há diferenciação** para o setor ferroviário
- Tendência de **alta da TLP** no curto prazo:
  - Idka (5 anos): IPCA + 7,45%
  - Custo BNDES:  $\approx \text{IPCA} + 10\%$

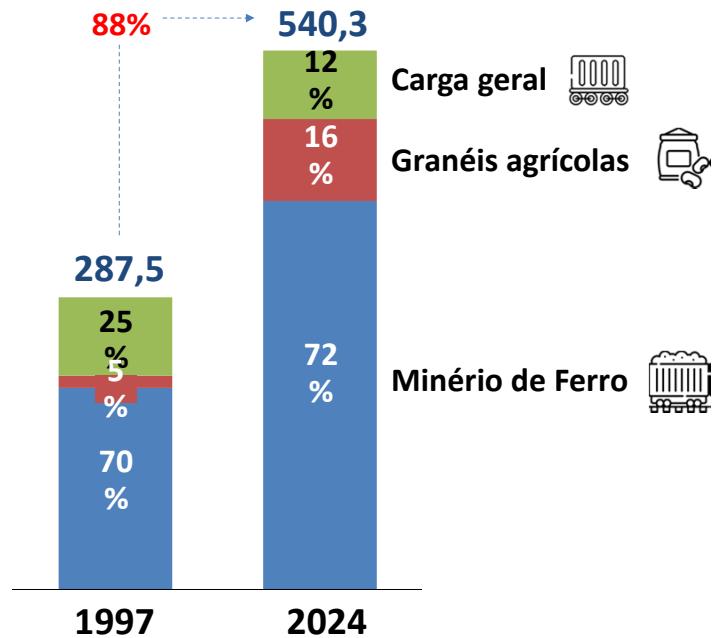
- O setor ferroviário pode **evitar emissões de cerca de 74 Mton CO<sub>2</sub>** até 2050.
- Ferrovias **não são elegíveis ao Fundo Clima**
  - PAR 2025 contempla apenas locomotivas híbridas, elétricas e biodiesel (B100)
  - Não contempla expansão e modernização da malha
- O Fundo Clima pode financiar **menos de 5% do potencial de descarbonização** das ferrovias.

(1) Considerado como a soma de TLP (valor vigente fev/2025), remuneração BNDES de 1.5%; e Tx de risco estimada de 1%; (2) IPCA implícito da curva de juros de 5 anos: 6,46% a.a. (Anbima, fev/2025); (3) O custo nominal do Fundo Clima é de 6,5% a.a.. Somada a remuneração do BNDES e taxa de risco, espera-se um custo nominal de 9% (algo como IPCA + 2,5% a.a., considerando a inflação implícita na curva de juros)

# Houve um crescimento relevante no transporte de carga ferroviário

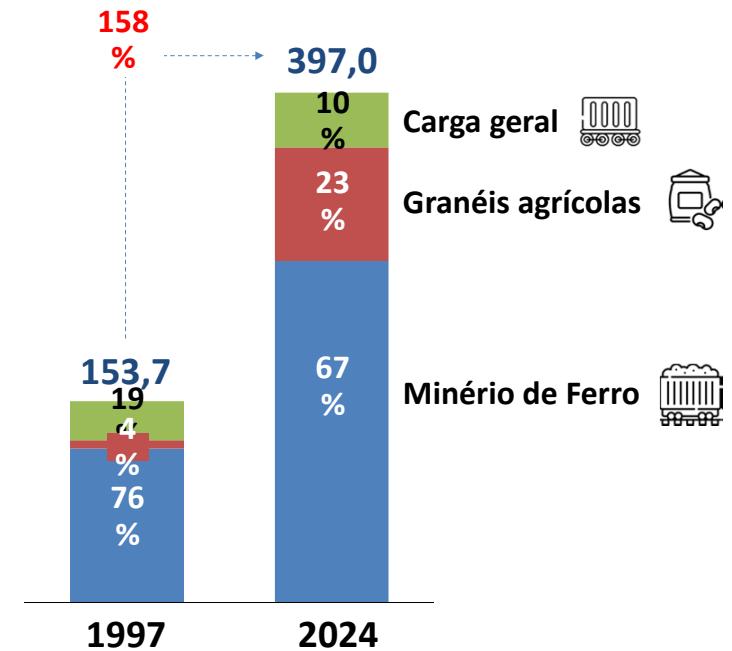
Os investimentos feitos nas concessões permitiram um crescimento de 88% das cargas movimentadas (TU) e de 158% na produção ferroviária (TKU) desde a conclusão do processo de desestatização.

Movimentação ferroviária  
(TU milhões)



CAGR: 2,37%

Produção ferroviária  
(TKU bilhões)

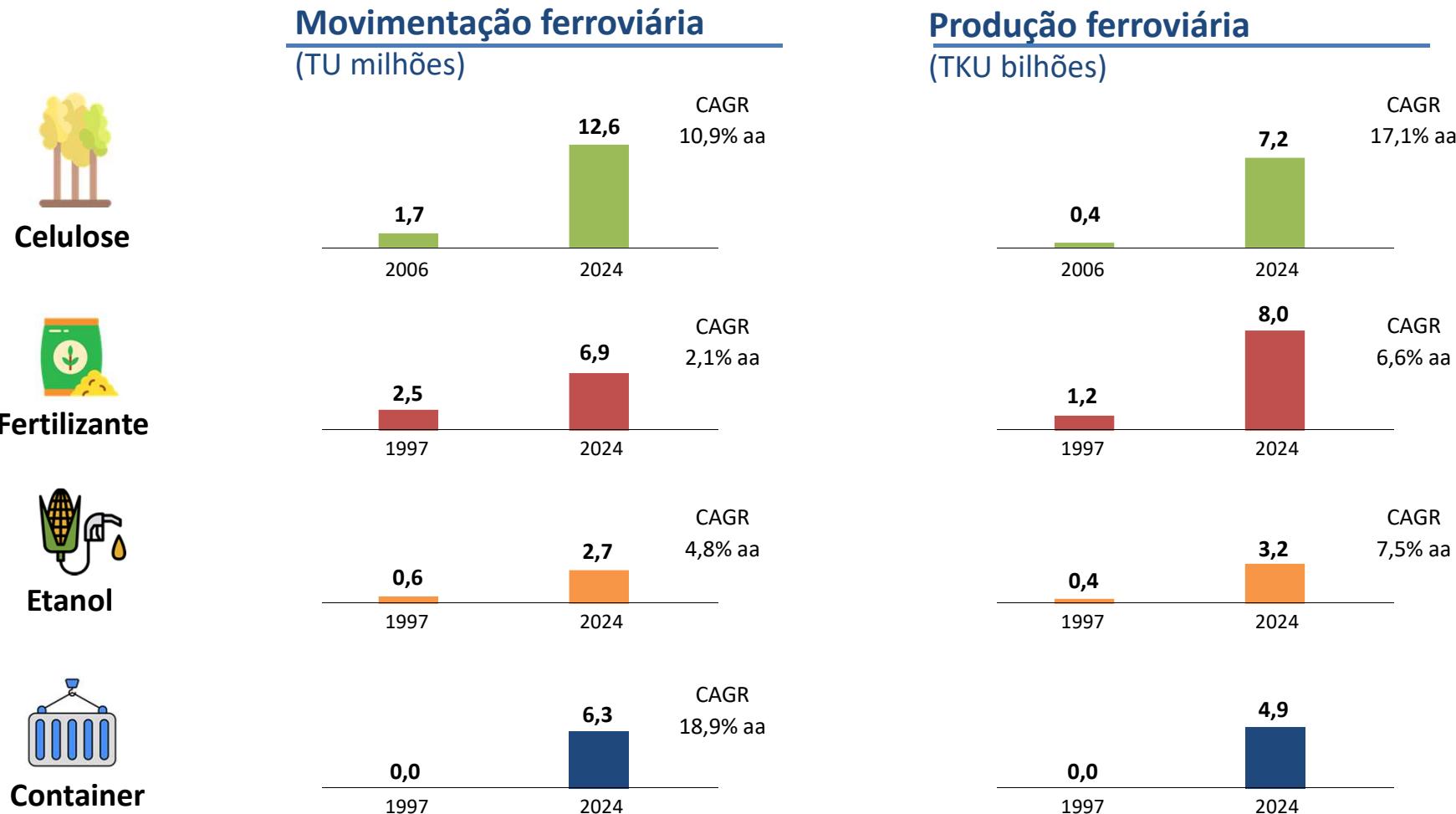


CAGR: 3,58%

Fonte: ANTF e ANTT (SAF)

# E esse crescimento não foi apenas nos granéis agrícolas e minerais

*Os investimentos feitos pelo setor privado nos corredores de exportação de grãos e minério possibilitou que novas cargas usassem a ferrovia.*



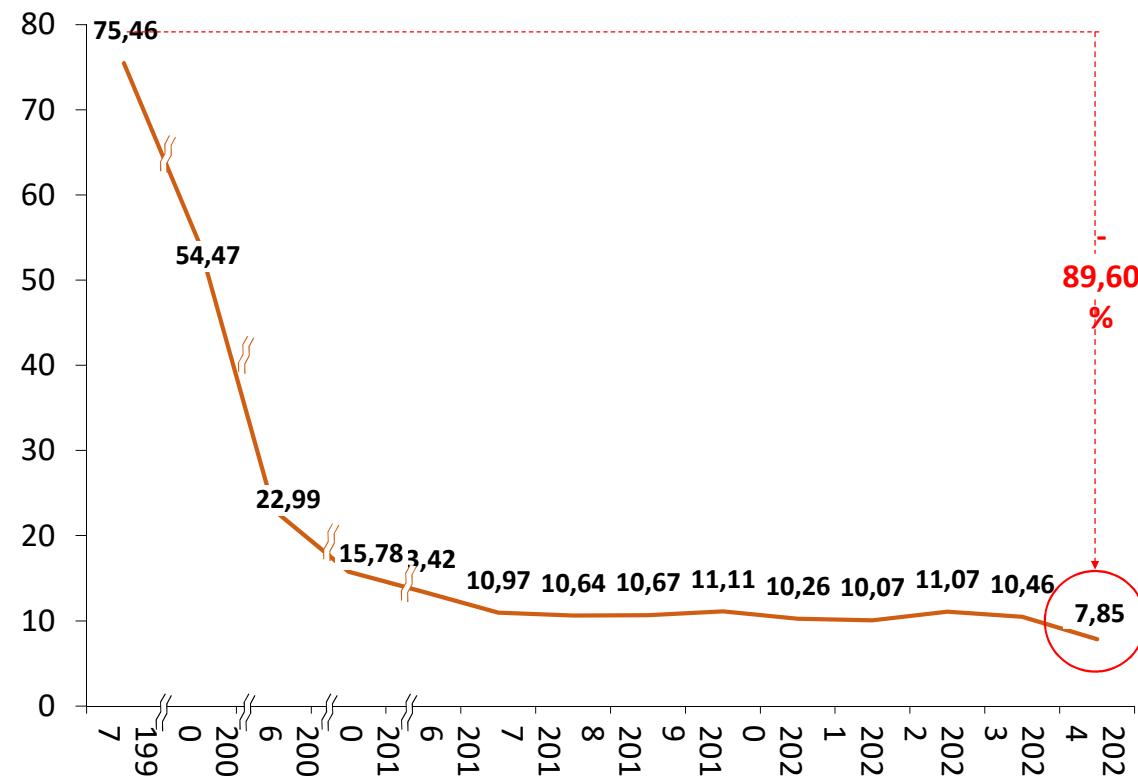
Fonte: Painel ANTF (<https://www.antf.org.br/boletim-antf/painel-antf/>)

# As ferrovias brasileiras são seguras

Também é resultado dos investimentos das concessionárias a expressiva redução no índice de acidentes, que elevou o nível de segurança das ferrovias brasileiras para padrões internacionais.

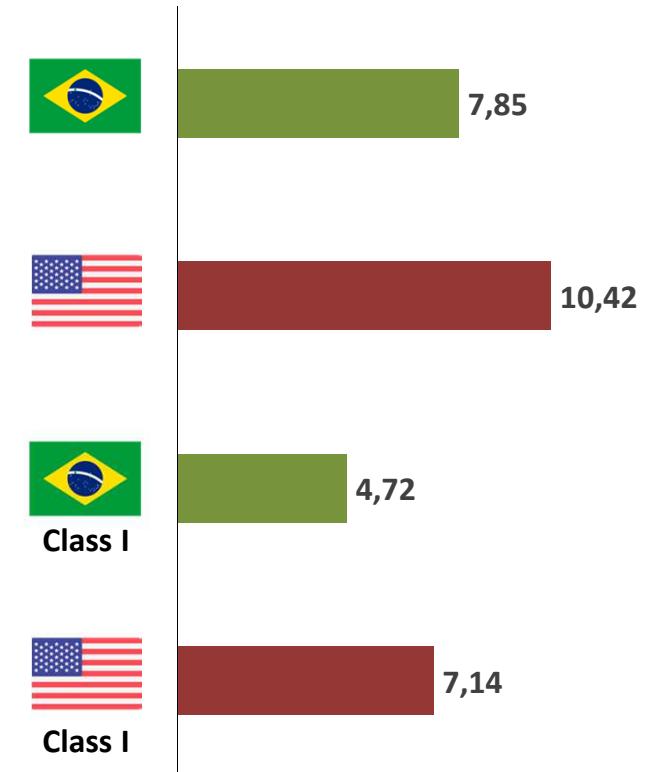
## Índice de Acidentes Ferroviários - IAF

(acidentes / milhão trem.km)



## Benchmarking internacional

(acidentes / milhão trem.km)



Fonte: elaborado pela ANTF a partir dos dados do SAFF/ANTT.

Fonte: ANTF (2024) e AAR (2024).

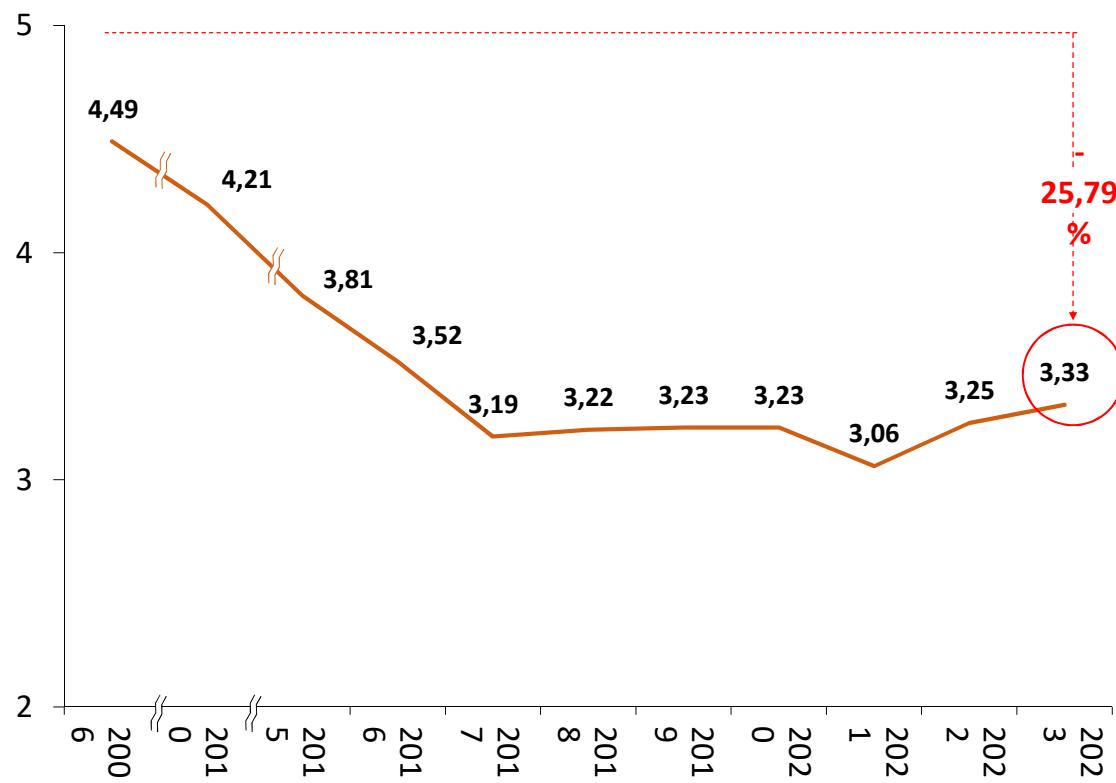


# As ferrovias brasileiras são eficientes

*Investimentos em novos equipamentos e tecnologias reduziram o consumo de combustível no transporte de carga por ferrovias, aumentando a sua eficiência e, por consequência, diminuindo a emissão de gases.*

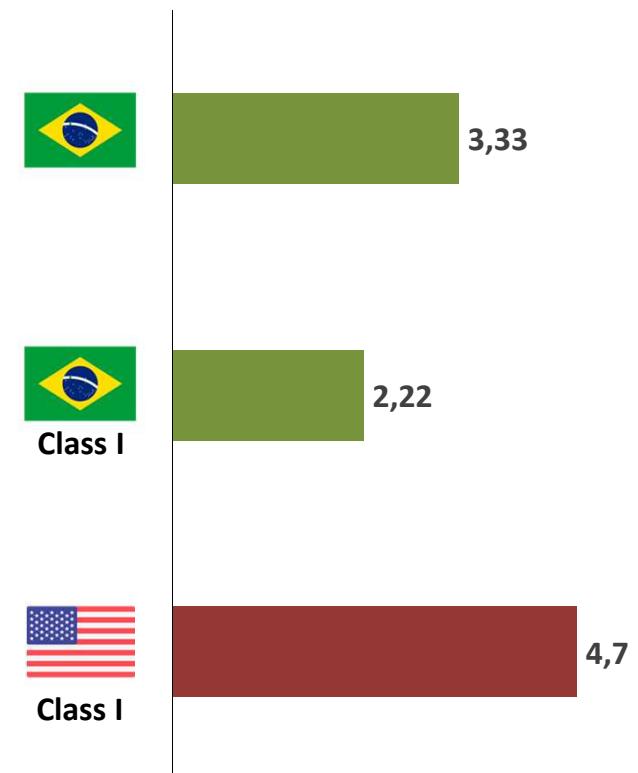
## Evolução do consumo de combustível

(litros / mil TKU)



## Benchmarking internacional

(litros / mil TKU)



Fonte: elaborado pela ANTF a partir dos dados do SAFF/ANTT.

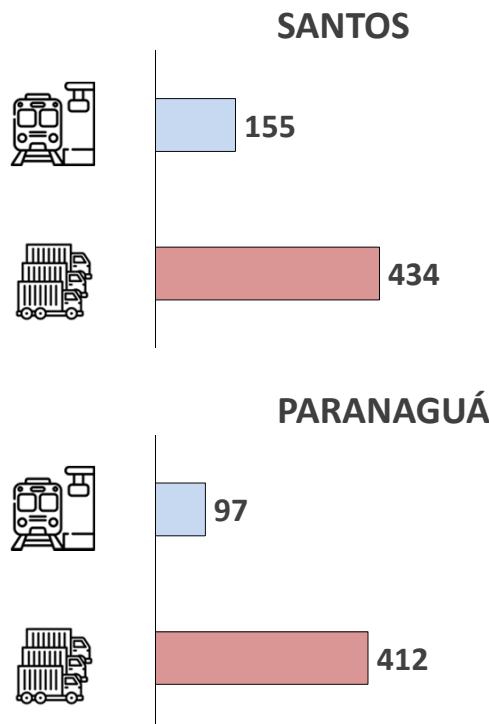
Fonte: ANTF (2023) e AAR (2023).

# As ferrovias brasileiras trazem competitividade

O preço do frete ferroviário é muito inferior ao rodoviário e abaixo do praticado em outros países e a imposição de tetos tarifários pode afastar a captação de novas cargas ferroviárias.

## Custo médio do transporte de grãos

(R\$/Ton, em 2023)



Fonte: Relatório de Tarifas e Preços da ANTT (2023) e Observatório Infra SA (dados do IMEA de 2023).

Nota: Custo ferroviário inclui tarifa de transporte e preço de operações.

## Custo do frete ferroviário em países diversos

(US\$ cents/TKU, em 2023)



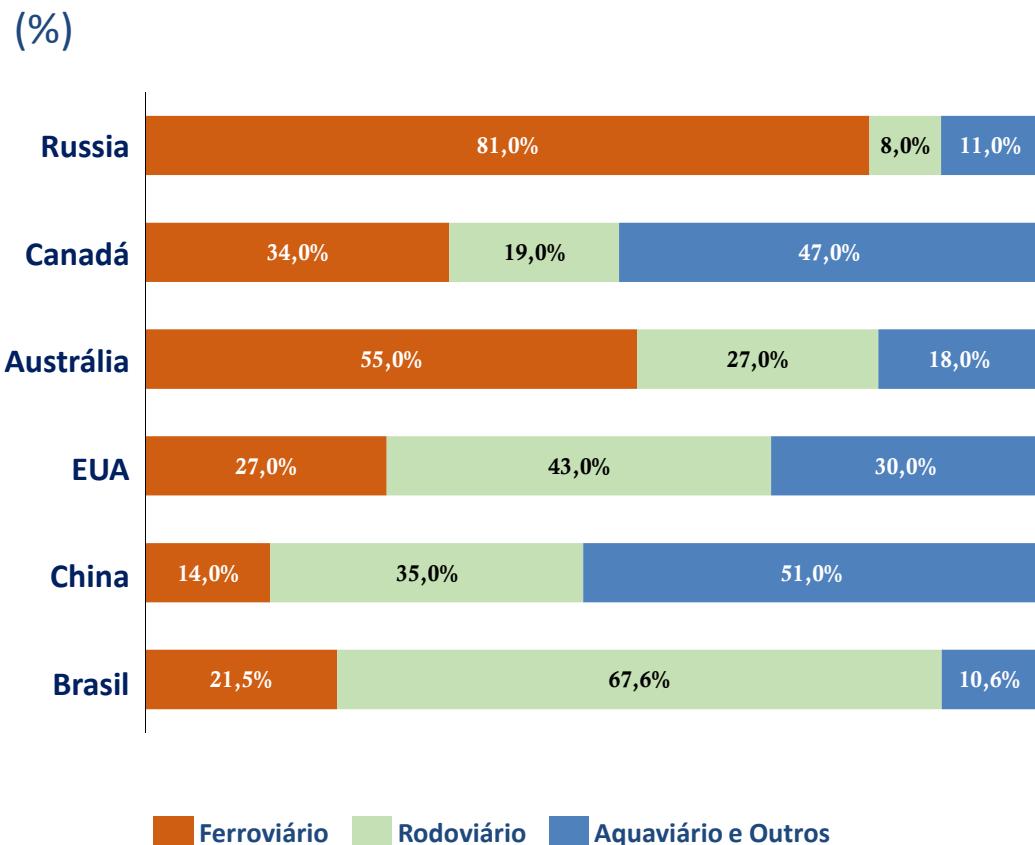
Fonte: Relatório de Tarifas e Preços da ANTT (2023), Ministério de Economia Argentina, Aurizon e Railway Association of Canada (RAC).

Nota: Custo ferroviário inclui tarifa de transporte e preço de operações.

# Setor ferroviário no Brasil e no mundo

As ferrovias ampliaram a participação na matriz de transporte de cargas do Brasil que corresponde, hoje, a 21,5% de share, mas ainda há espaço para crescer.

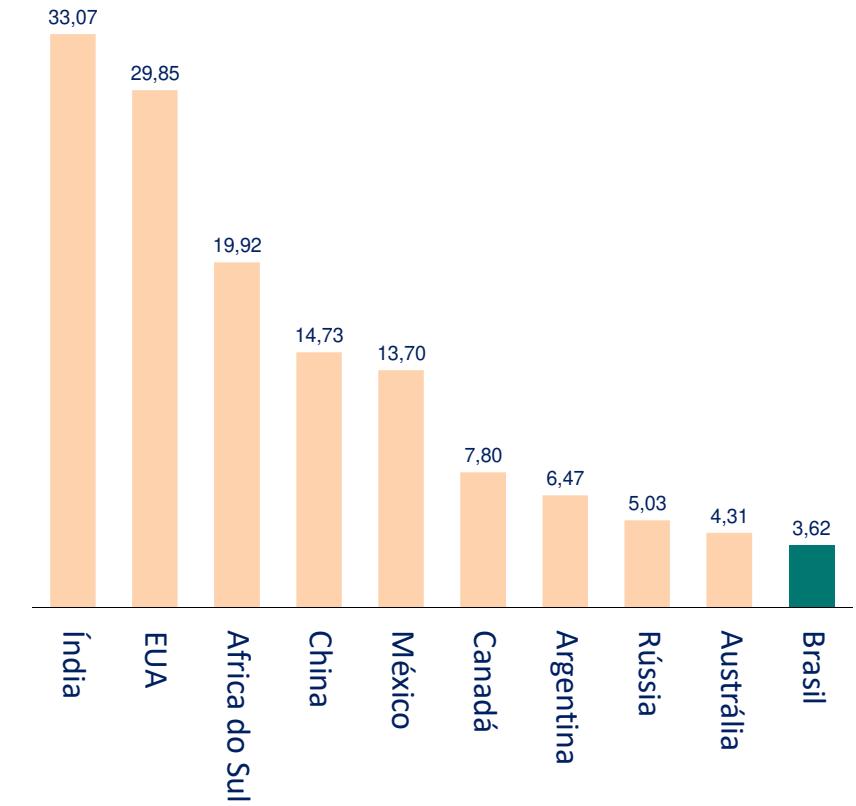
## Matriz de transporte em diferentes países



Fonte: PNL 2035, ILOs, ANTT e CIA World Fact Book.

## Densidade da malha ferroviária

(km de ferrovia/área em km<sup>2</sup>)

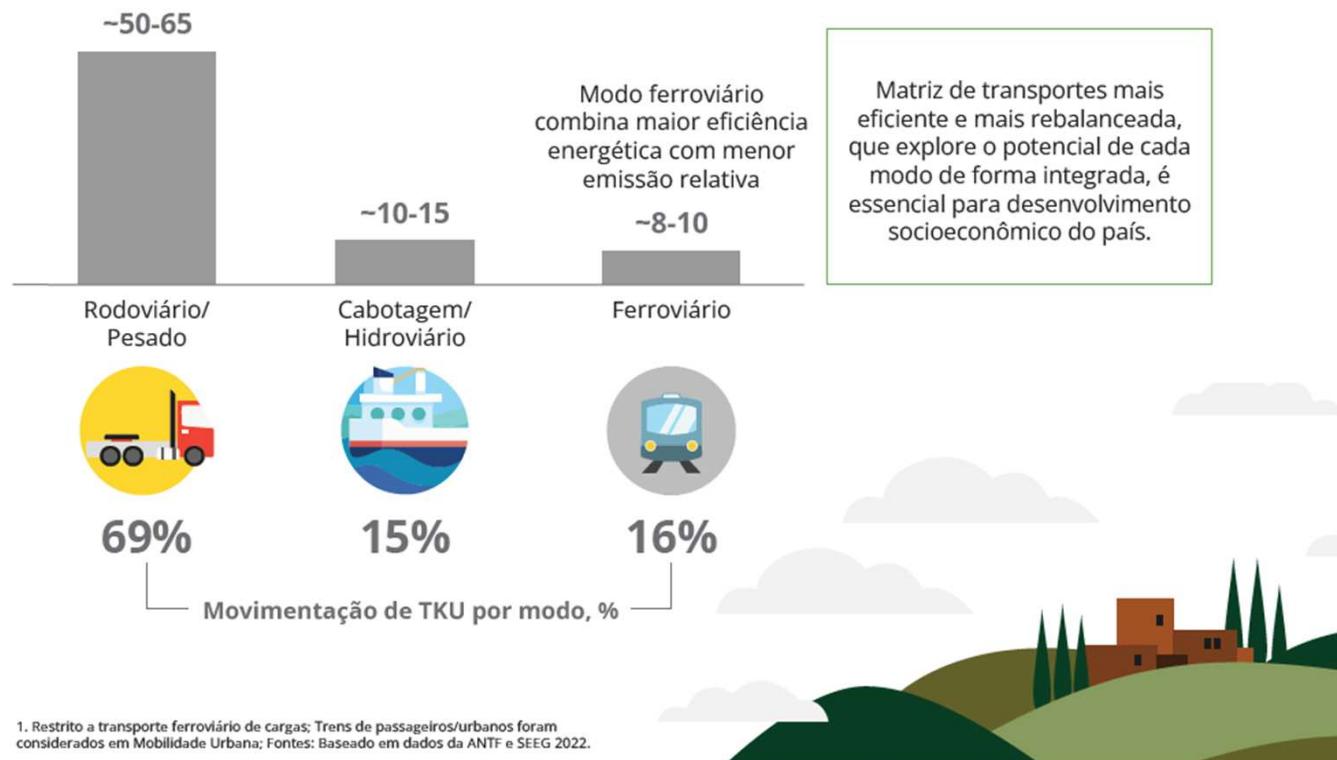


# Sustentabilidade inerente do transporte ferroviário

*Ferrovias movimentam grande volume de carga por longas distâncias, podendo contribuir de forma decisiva para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> e no combate às mudanças climáticas.*

## EMISSÕES RELATIVAS POR MODO DE TRANSPORTE<sup>1</sup>

(gCO<sub>2</sub>e/TKU)



**1 composição ferroviária com 120 vagões retira 360 caminhões das estradas**

**Para cada 1% de participação das ferrovias na matriz de transporte evita-se a emissão 2 milhões de toneladas de CO<sub>2</sub>**