



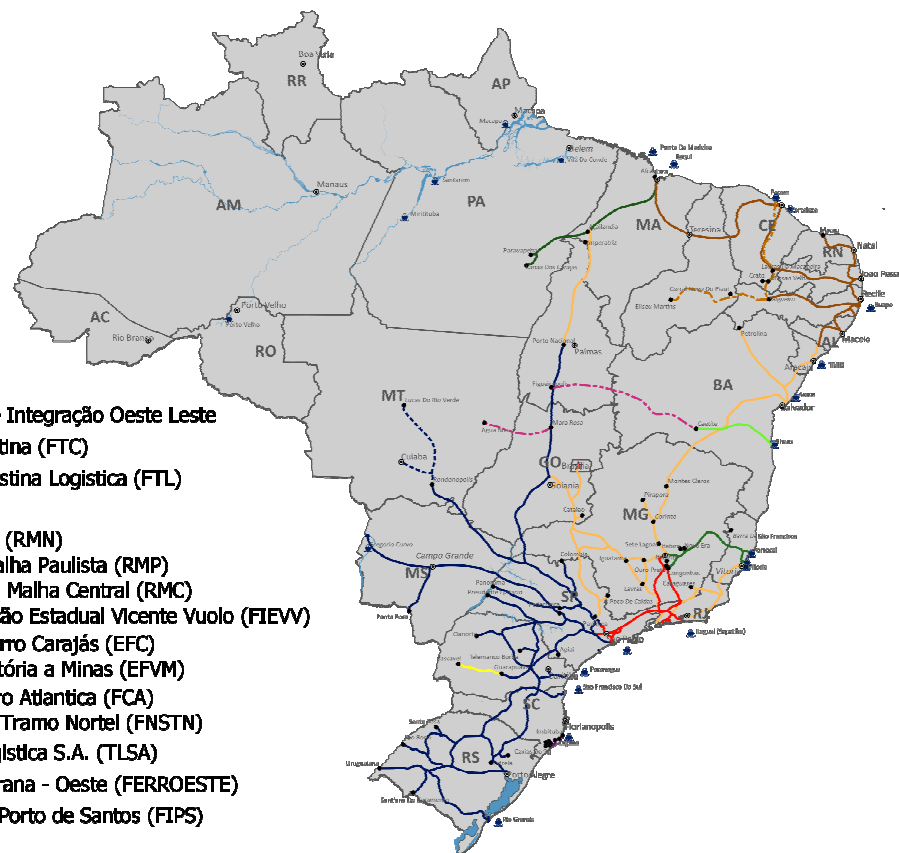
AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE A REATIVAÇÃO DA LINHA FÉRREA TRONCO SUL.

Brasília, 1º de julho de 2025



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 Tereza 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

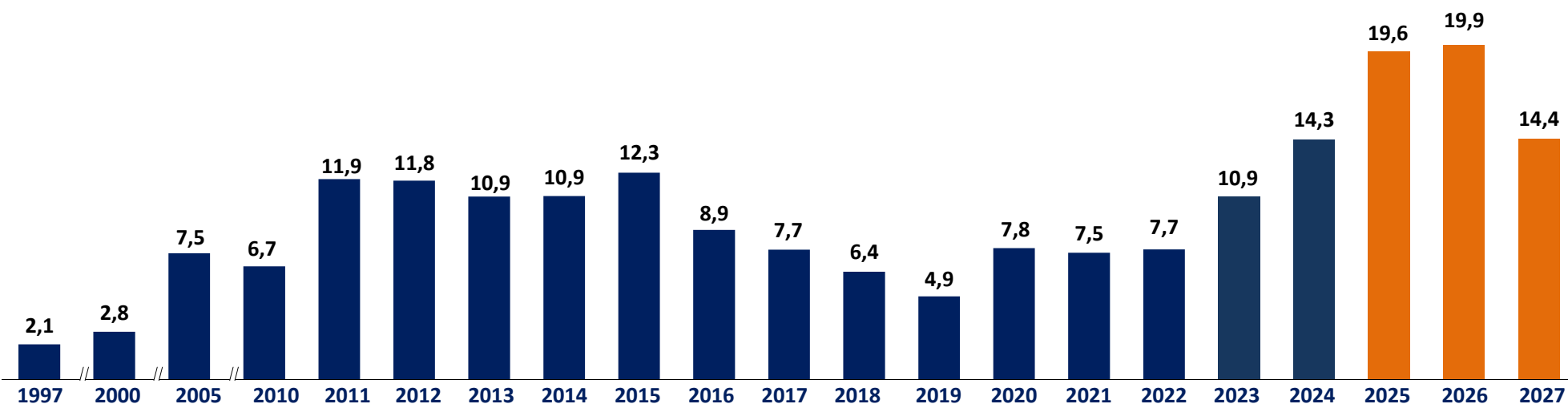


Há investimento privados significativos em ferrovias

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)

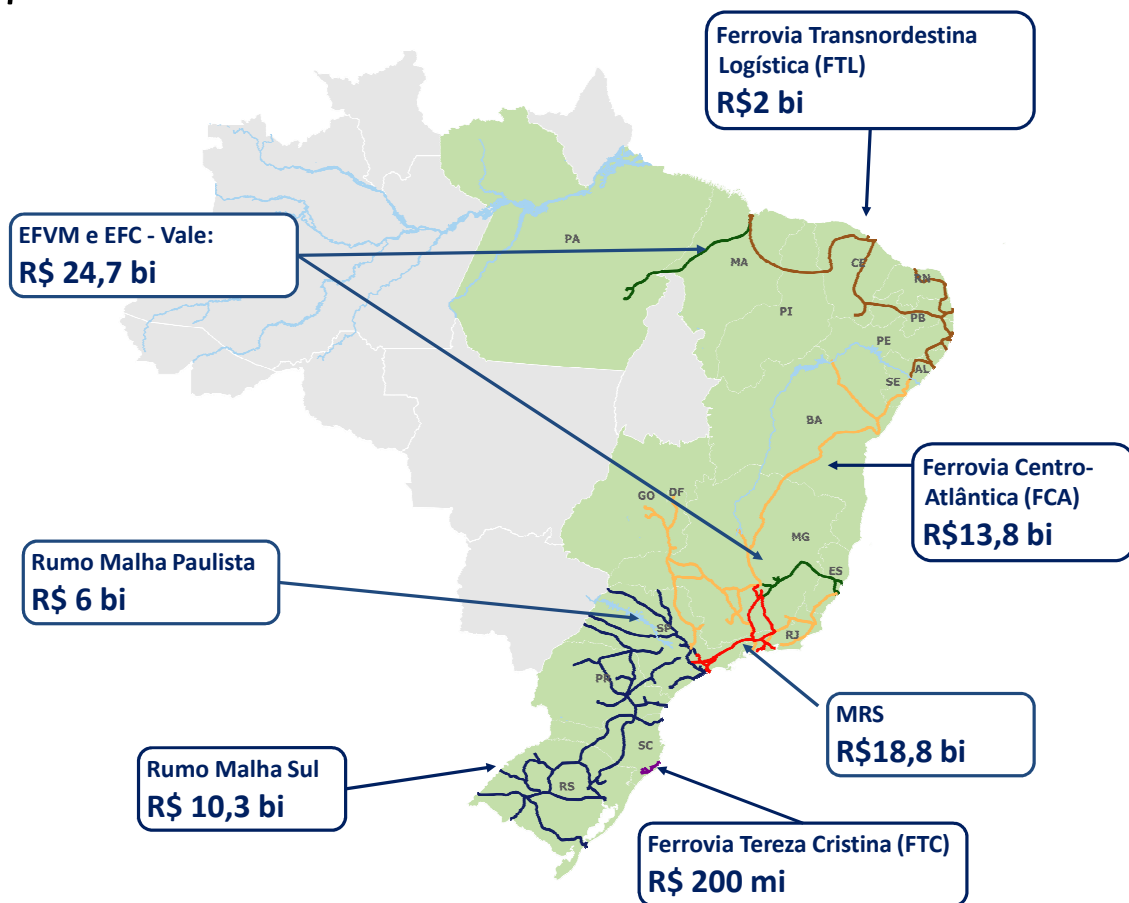
Nota: * Valores corrigido pelo índice IPCA de dezembro de 2024

Expectativas de investimentos no setor

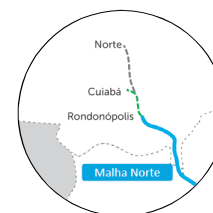
Há investimentos programados de mais de R\$ 100 bilhões, que dependem da continuidade das políticas públicas de parcerias com o setor privados criadas nos últimos anos.

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



Ferrovias de Integração Centro-Oeste (FICO)

R\$ 9 bilhões

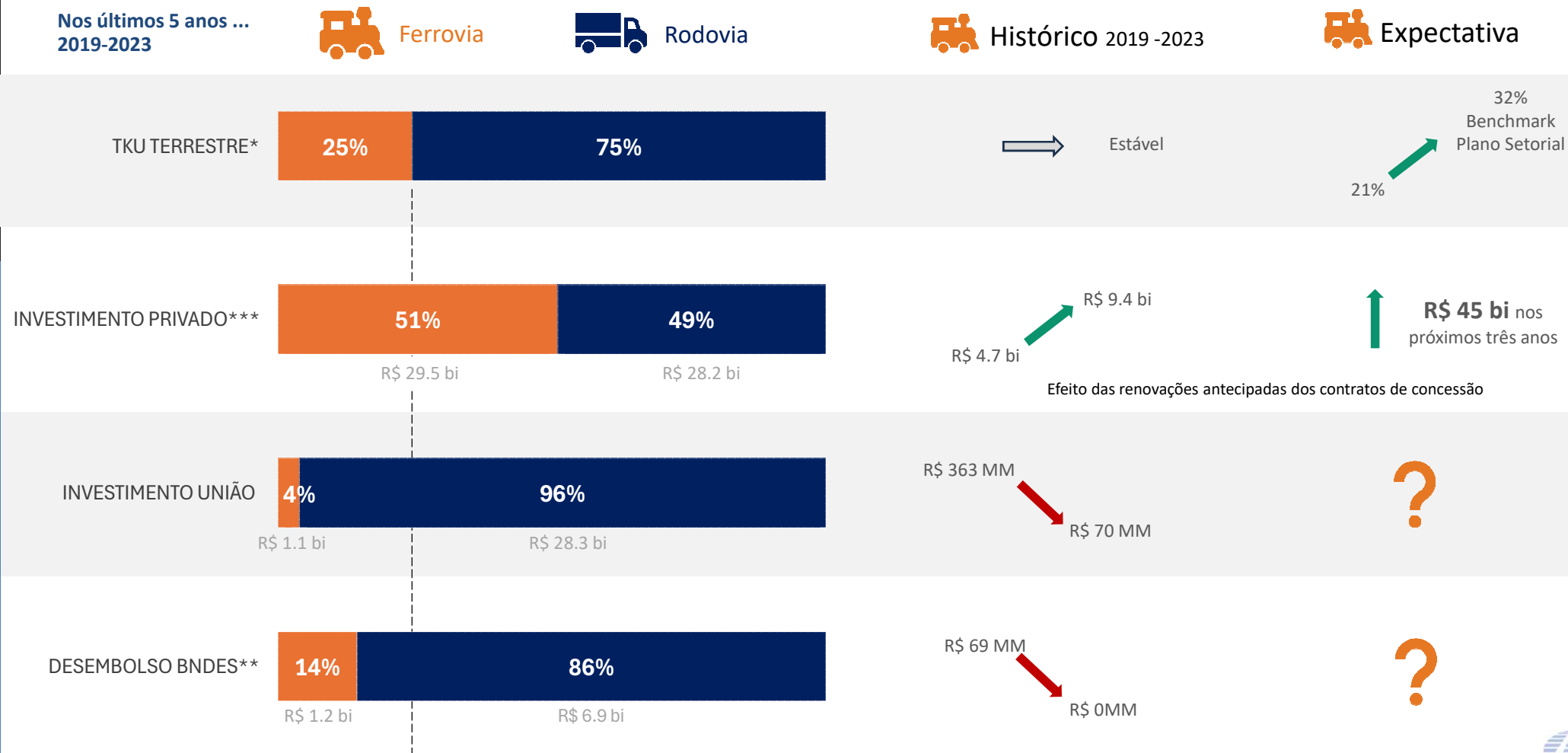


Ferrovias de Integração Oeste – Leste (FIOLE)

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

Custo¹

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

Prazo

Até 34 anos

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

Fundo Clima



Rodovia



Ferrovia



Ferrovia Elétrica

$\approx 9\%^3$

Até 25 anos

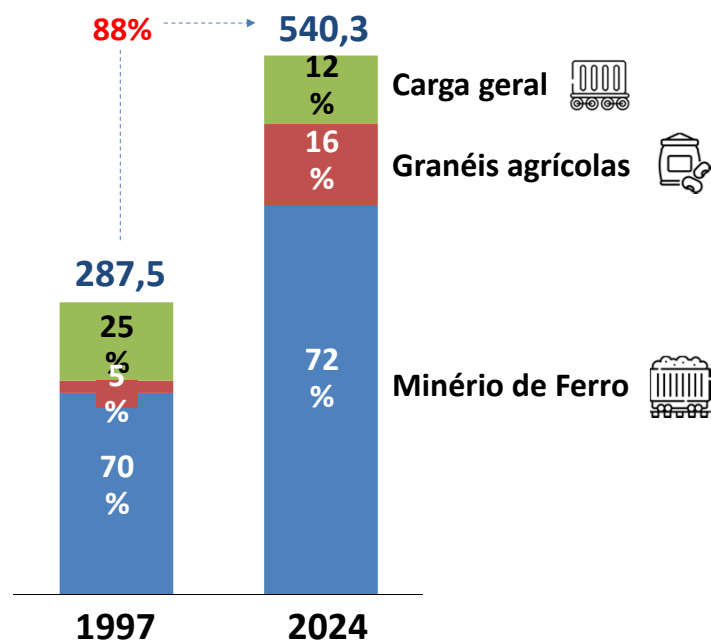
- O setor ferroviário pode **evitar emissões de cerca de 74 Mton CO₂** até 2050.
- Ferrovias **não são elegíveis ao Fundo Clima**
 - PAR 2025 contempla apenas locomotivas híbridas, elétricas e biodiesel (B100)
 - Não contempla expansão e modernização da malha
- O Fundo Clima pode financiar **menos de 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 $\text{IPCA} + 2,5\%$ a.a., considerando a inflação implícita na curva de juros)

Houve um crescimento relevante no transporte de carga ferroviário

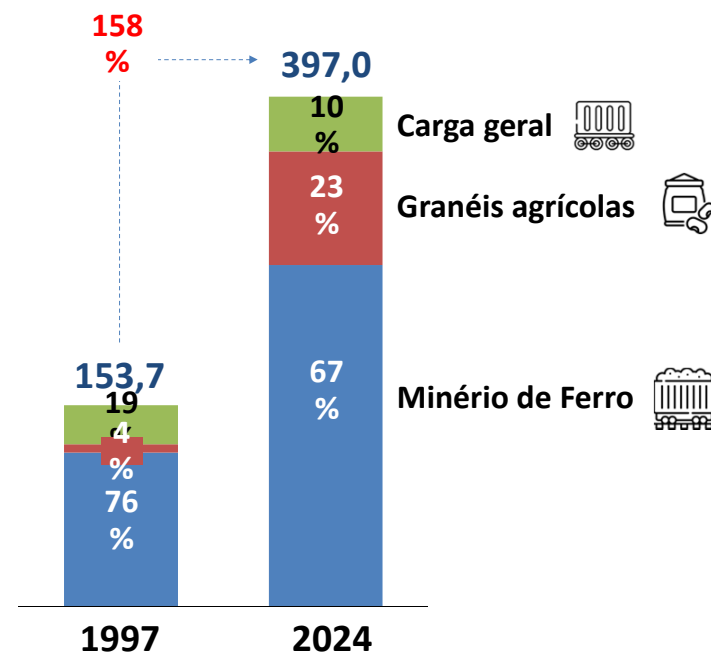
Os investimentos feitos nas concessões permitiram um crescimento de 88% das cargas movimentadas (TU) e de 158% na produção ferroviária (TKU) desde a conclusão do processo de desestatização.

Movimentação ferroviária (TU milhões)



CAGR: 2,37%

Produção ferroviária (TKU bilhões)



CAGR: 3,58%

E esse crescimento não foi apenas nos grãos agrícolas e minerais

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



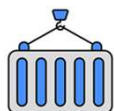
Cellulose



Fertilizante



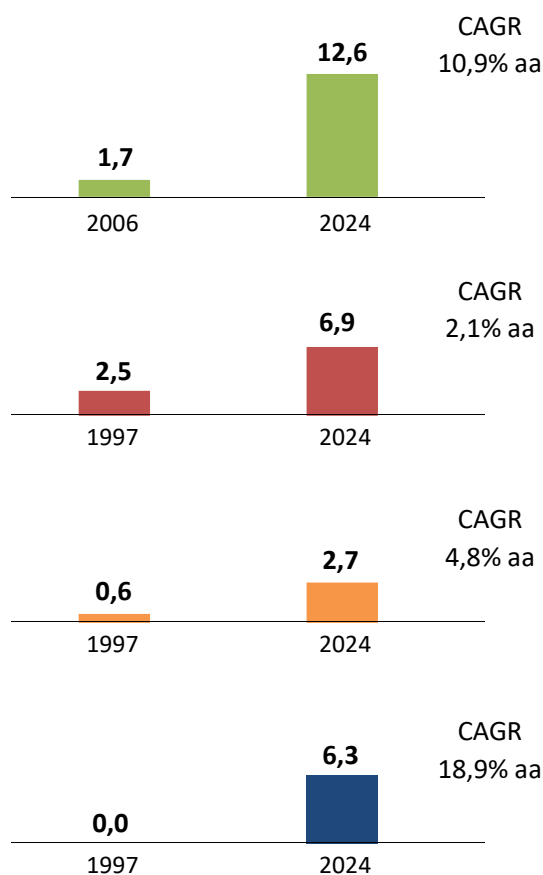
Etanol



Container

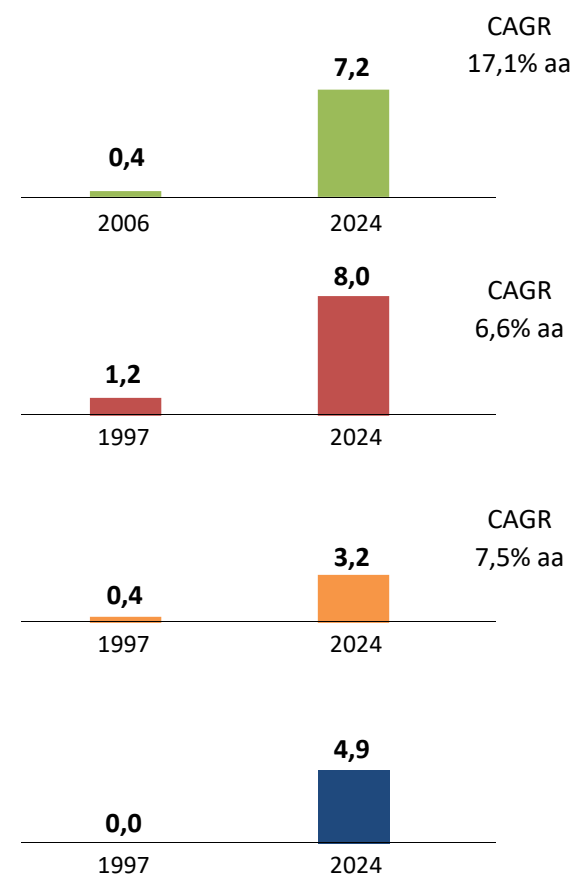
Movimentação ferroviária

(TU milhões)



Produção ferroviária

(TKU bilhões)

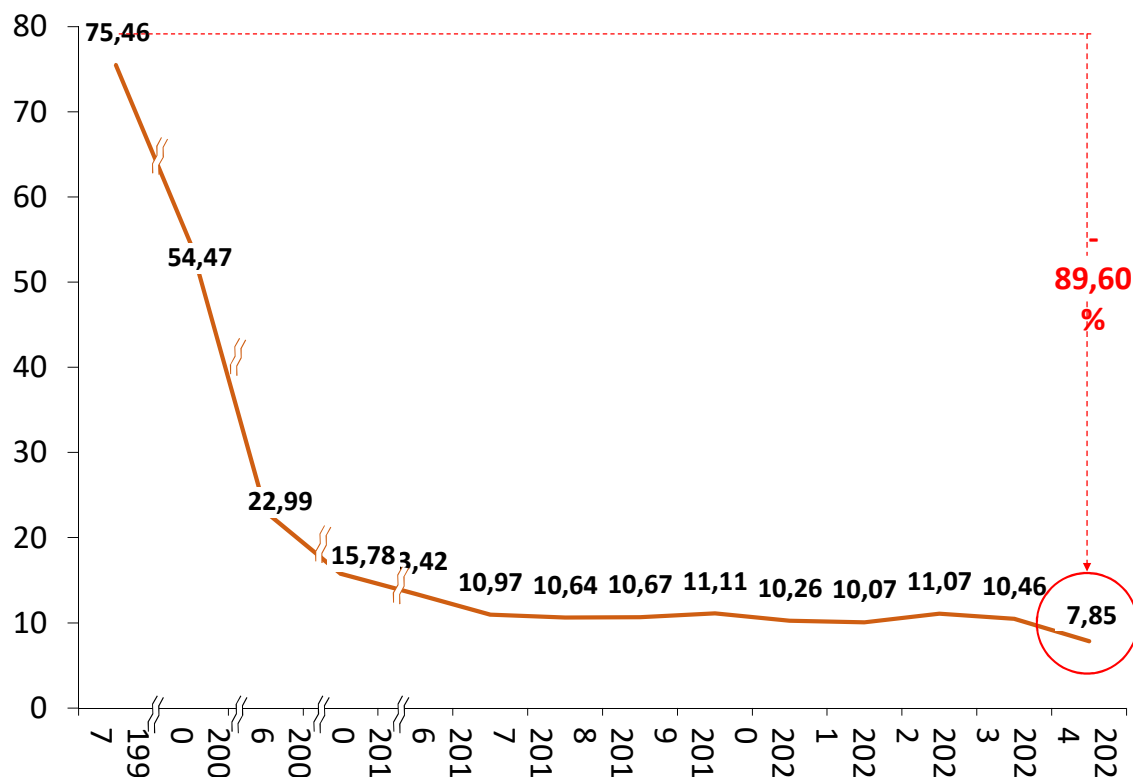


As ferrovias brasileiras são seguras

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

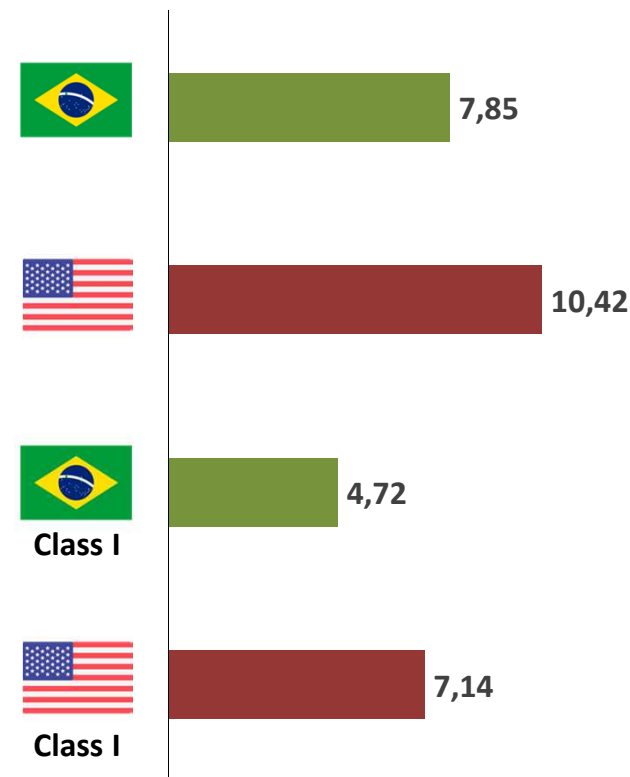
(acidentes / milhão trem.km)



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

Benchmarking internacional

(acidentes / milhão trem.km)



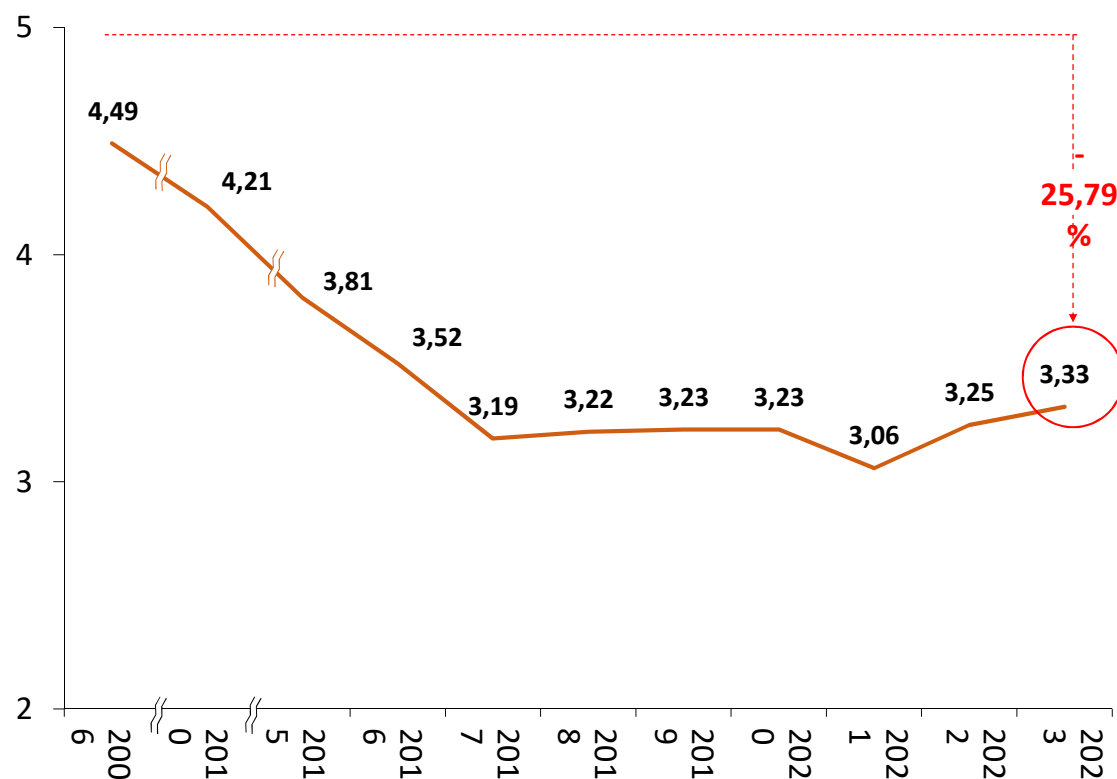
Fonte: ANTF (2024) e AAR (2024).

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

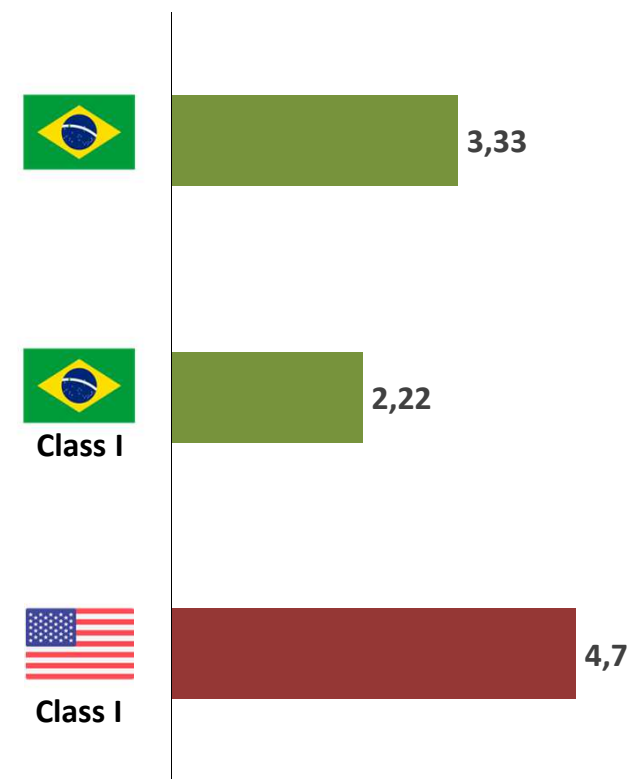
(litros / mil TKU)



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

Benchmarking internacional

(litros / mil TKU)



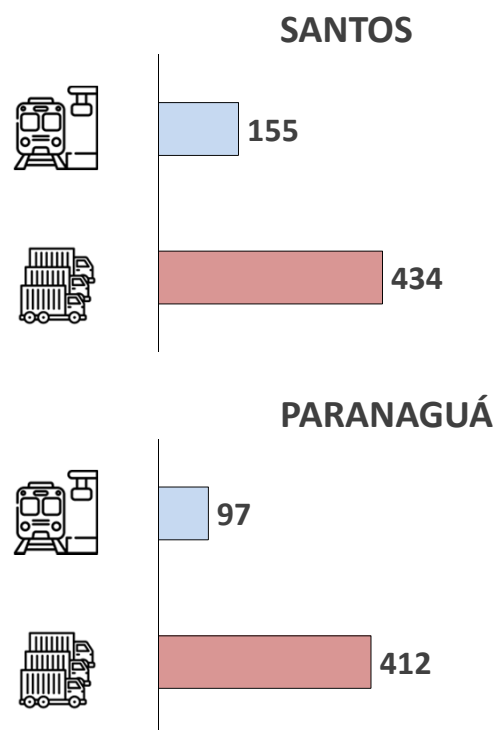
Fonte: ANTF (2023) e AAR (2023).

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)

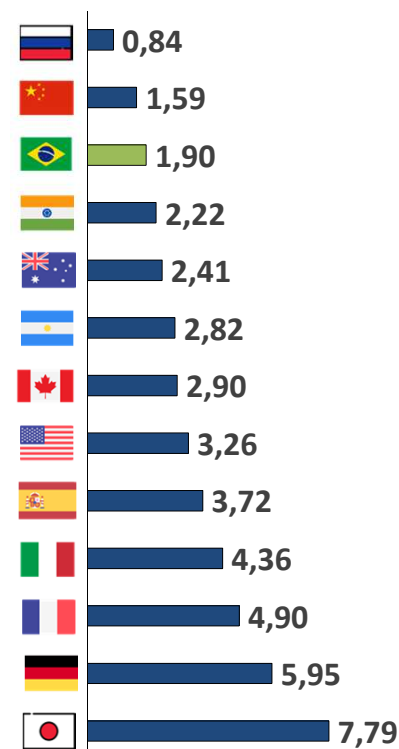


Fonte: Relatório de Tarifas e Preços da ANTT (2023) e Observatório Infra SA (dados do IMEA de 2023).

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).

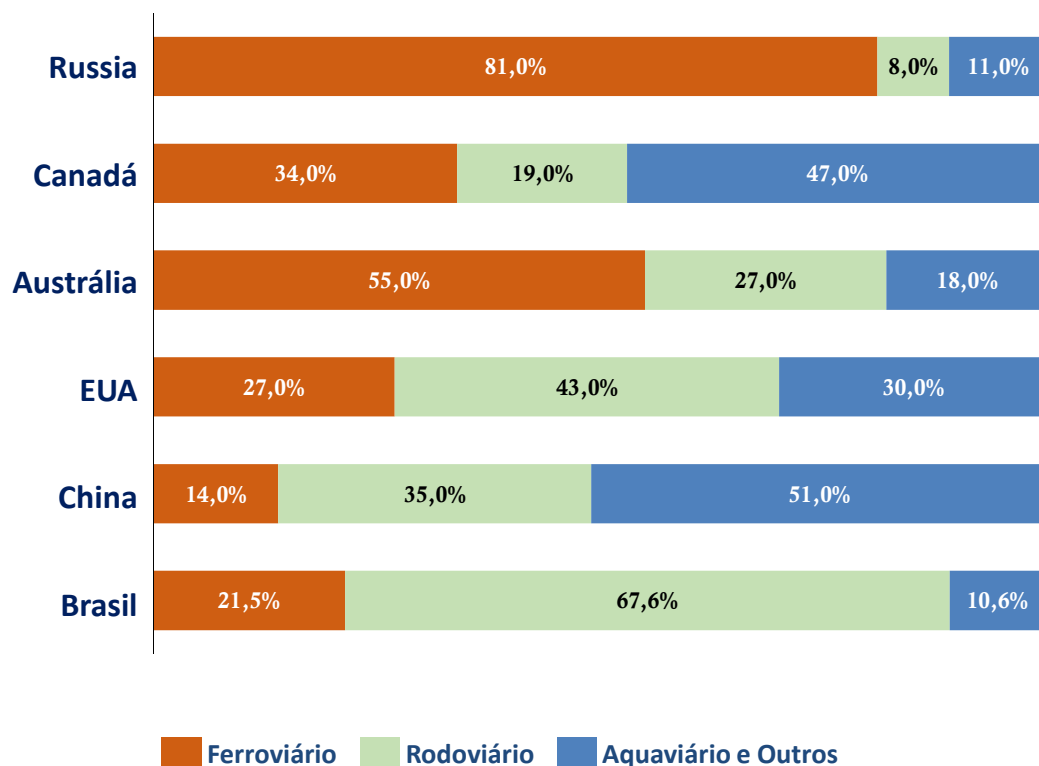
Nota: Custo ferroviário inclui tarifa de transporte e preço de operações.

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.

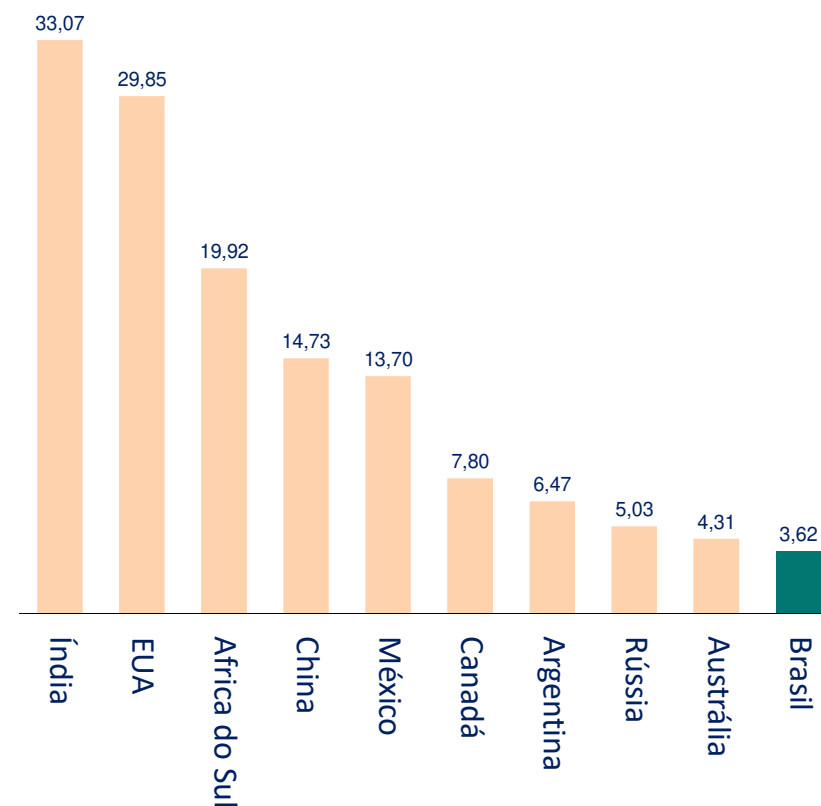
Matriz de transporte em diferentes países

(%)



Densidade da malha ferroviária

(km de ferrovia/área em km²)

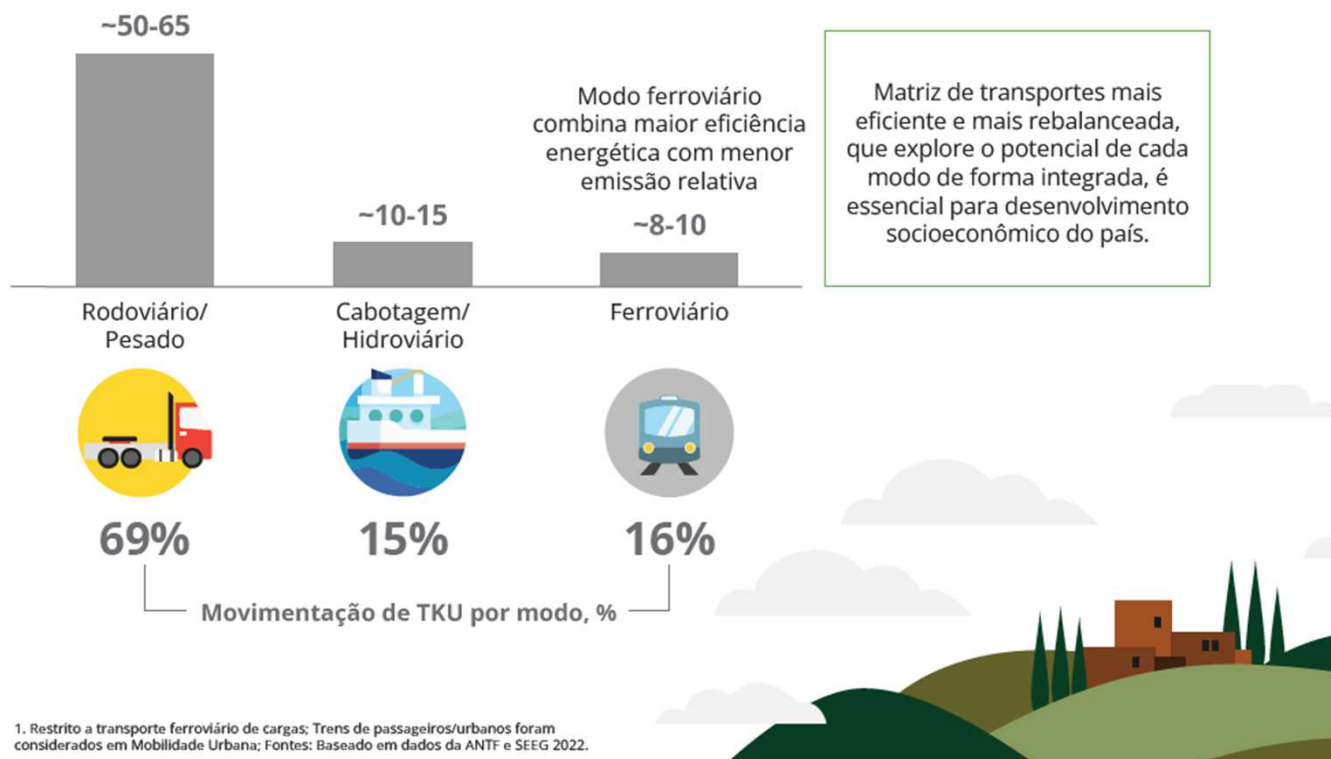


Fonte: PNL 2035, ILOs, ANTT e CIA World Fact Book.

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 CO₂ e no combate às mudanças climáticas.

EMISSÕES RELATIVAS POR MODO DE TRANSPORTE¹ (gCO₂e/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 CO₂**