

CENÁRIO DO SETOR FERROVIÁRIO NACIONAL

- UMA ANÁLISE ESTRATÉGICA -

Comissão de Viação e Transportes / CVT / CD

FOCO: Infraestrutura Física e Operacional das Ferrovias

LUIS BALDEZ
Junho/2025

O QUE É A ANUT



SOMOS A ENTIDADE MAIS REPRESENTATIVA DOS USUÁRIOS DA LOGÍSTICA BRASILEIRA

Há mais de 22 anos atuamos de forma propositiva na expansão da infraestrutura e maior competitividade dos serviços de transporte para alavancar a economia nacional.

Somos integrados por grupos empresariais líderes de nove setores essenciais da indústria e do agronegócio, que movimentam cerca de um terço das mercadorias em atacado no país.

Venha conhecer nossa atuação, prioridades e estratégias na defesa dos interesses e assessoramento dos associados, com inovação e sustentabilidade.

Junte-se a nós!

+55 21 2491-0609
+55 21 97153-3099
@anut_oficial
anut@anut.org.br
www.anut.org.br



DEFICIÊNCIAS DA LOGÍSTICA NACIONAL



O GLOBO (15.03.2025):

“Disputa por caminhões - preço do frete dispara e escoamento de safra recorde pode ser afetado por gargalo logístico”

VALOR ECONÔMICO LOGÍSTICA (CONAB, junho/2025):

“Cresce o escoamento de safra por rodovia”

Nos últimos 10 anos: Rodovia – cresceu de 39% para 47%

Ferrovia – caiu de 53% para 36%

PORTAL CONGRESSO EM FOCO (06/06/2025): Eduardo Heron / Cecafé

“O comércio exterior do Brasil vive um grande desafio por conta do esgotamento da infraestrutura dos portos no país - a ineficiência portuária e a falta de capacidade de pátios e berços nos portos brasileiros vem causando prejuízos imensos às empresas atuantes nas exportações e importações de cargas containerizadas.

“Perdas de Exportações:

2024 – US\$ 555 M”

PLANEJANDO O FUTURO NUM MUNDO DE INCERTEZAS



COMO ENFRENTAR ?

Nova Ordem Econômica Mundial
Protecionismo exacerbado
Tarifação Aço, Alumínio, Etanol, Agro
Guerra Comercial
Taxações internas nas Exportações
Aumento de custos de produção e de logística
Perda de competitividade
Insegurança Logística

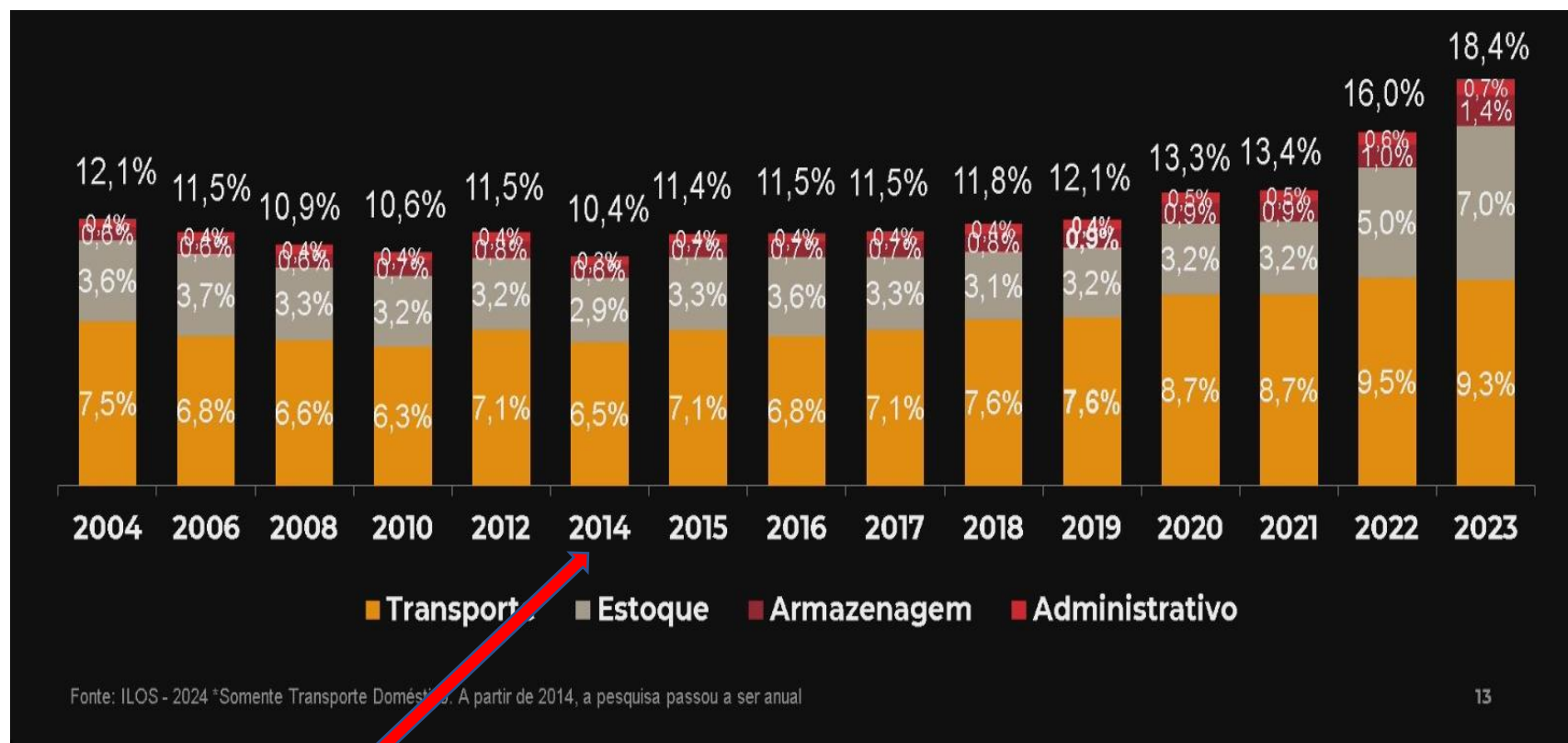
DESAFIOS PARA MITIGAR AS INCERTEZAS

Matriz de Transportes Equilibrada
Redução do Custo Logístico
Investimentos em infraestrutura
Modelos de parceria competitivos
Equilíbrio Macroeconômico
Ambiente Regulatório adequado

COMPETITIVIDADE: As incertezas e as ineficiências do futuro globalizado

BRASIL – EVOLUÇÃO DOS CUSTOS LOGÍSTICOS (como % do PIB)

Fonte – ILOS/2024



ANO-REFERÊNCIA

Logística igual aos EUA: 10,5% PIB

CUSTO LOGÍSTICO (CL)

- . Evolução em 10 anos (2014-2023)
- . De 10,4% para 18,4% do PIB
- . PIB (2023): R\$ 10,9 trilhões
- . Crescimento do CL:
 - De R\$ 1.135 bi (composição 2014)
 - Para R\$ 2.005 bi (idem 2023)
 - Crescimento de R\$ 872 bi
- . Crescimento:
 - PIB – 0,8% aa
 - CL - 5,8% aa
- . Custo da ineficiência Logística
 - Total – R\$ 872 bi (US\$ 180 bi)

US\$ 75/t

. O custo da ineficiência logística do Brasil equivale a uma taxa de 20% sobre as Exportações.

FONTE: Elaboração própria

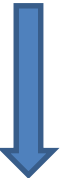
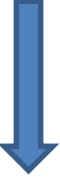
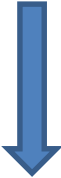


2024

BRASIL – FLUXOS DE EXPORTAÇÕES, POR PRODUTO



Movimentação para Exportação
(810,0 MT)

	Petróleo + derivados	Min. Ferro	Soja	Farelo	Milho	Açúcar	Celulose	Aço	
									
Exportação (em MT)	108	389	99	24	40	38	20	7	= 725 MT
% Export (em Quant.)	14%	48%	220 MT (27%)						
Logística	Oleodutos	100% Ferro	65% Rodo + 35% Ferro						

Mais de 90% do volume exportado está concentrado em 7 grupo de produtos

Fonte:
Elaboração própria

Associação Nacional dos
Usuários do Transporte de Carga



Soja – 153,5 MT (20%)
Milho – 126,4 MT (17%)
Total Grãos – 313,0 MT (20%)
Setor Siderúrgico – 160,0 MT = 62,8 MT Min. Ferro + 65,2 MT (MP) + 32,0 MT PA
 Por Ferrovias (53%) (100%) (22%) (24%)
Ferro Gusa – 26,8MT (12%)
Lam. Planos – 13,6 MT (20%)
Placas – 7,3 MT (22%)
Carvão Mineral – 8,4 MT (90%)
Coque – 7,0 MT (30%)
Cimento – 68,0 MT (3%)
Celulose – 25,0 MT (40%)
Açúcar – 40,0 MT (34%)

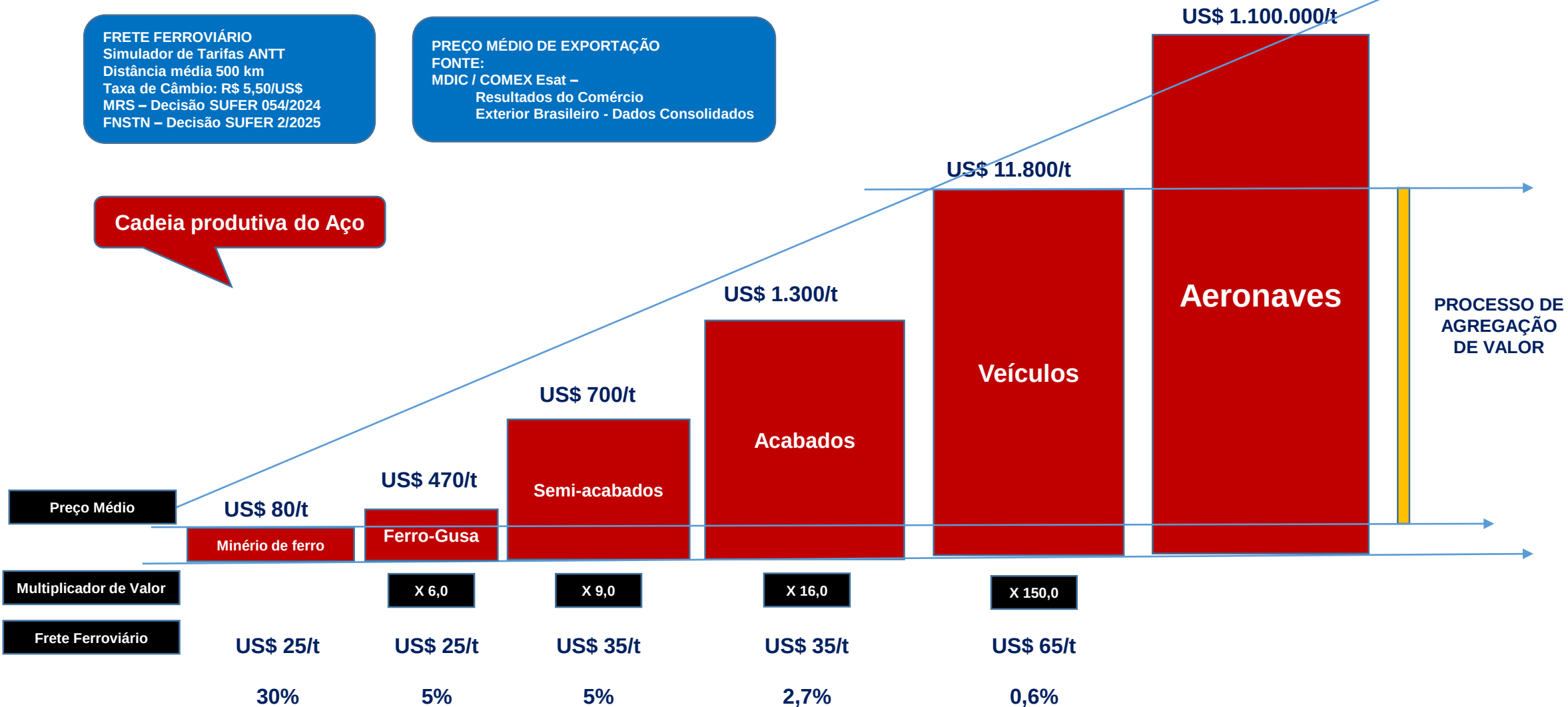
**Pequena participação de ferrovias em cargas que não Mferro;
Cargas típicas ferroviárias transportadas em rodovias
Maior custo logístico e de emissões
Aumento de fretes rodoviários por pressão de demanda**

VALOR AGREGADO x LOGÍSTICA

FRETE FERROVIÁRIO
Simulador de Tarifas ANTT
Distância média 500 km
Taxa de Câmbio: R\$ 5,50/US\$
MRS – Decisão SUFER 054/2024
FNSTN – Decisão SUFER 2/2025

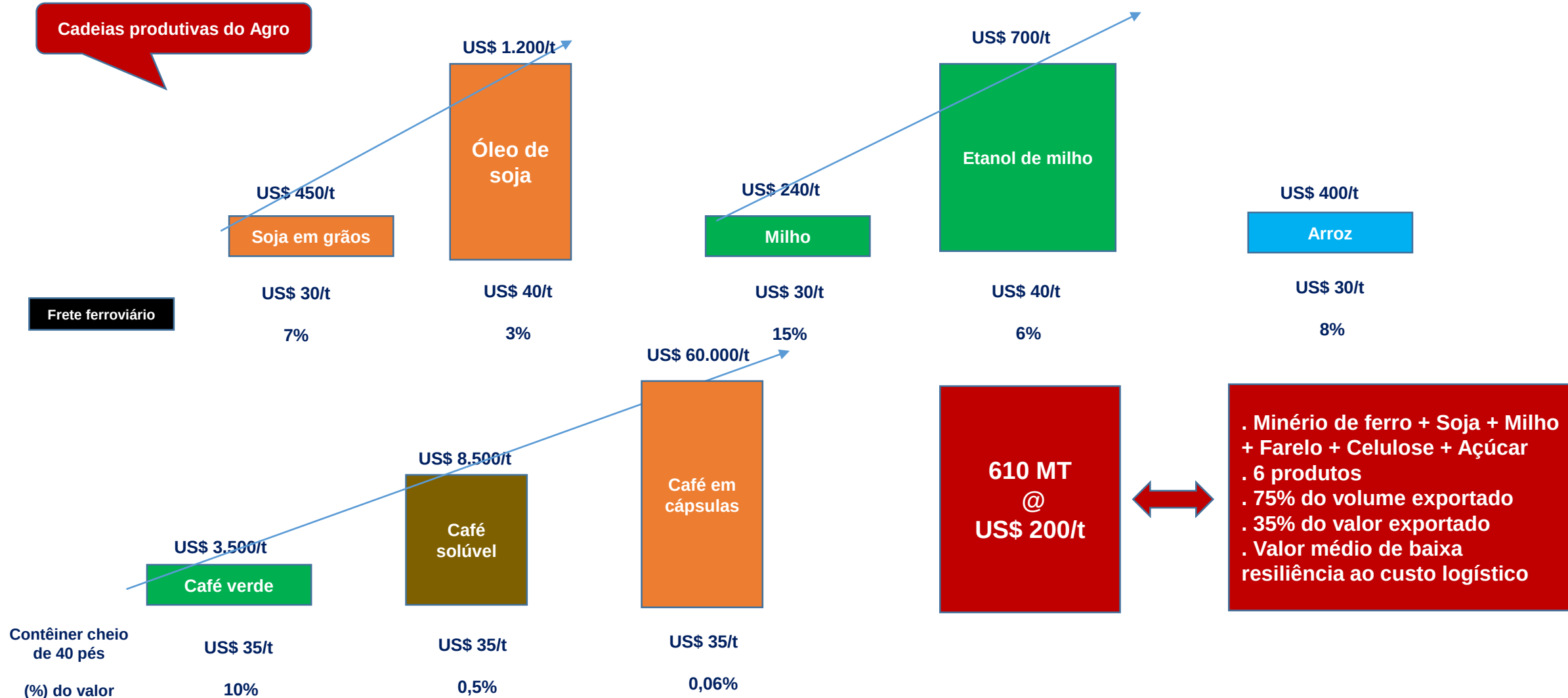
PREÇO MÉDIO DE EXPORTAÇÃO
FONTE:
MDIC / COMEX Esat –
Resultados do Comércio
Exterior Brasileiro - Dados Consolidados

Cadeia produtiva do Aço



VALOR AGREGADO x LOGÍSTICA

Cadeias produtivas do Agro

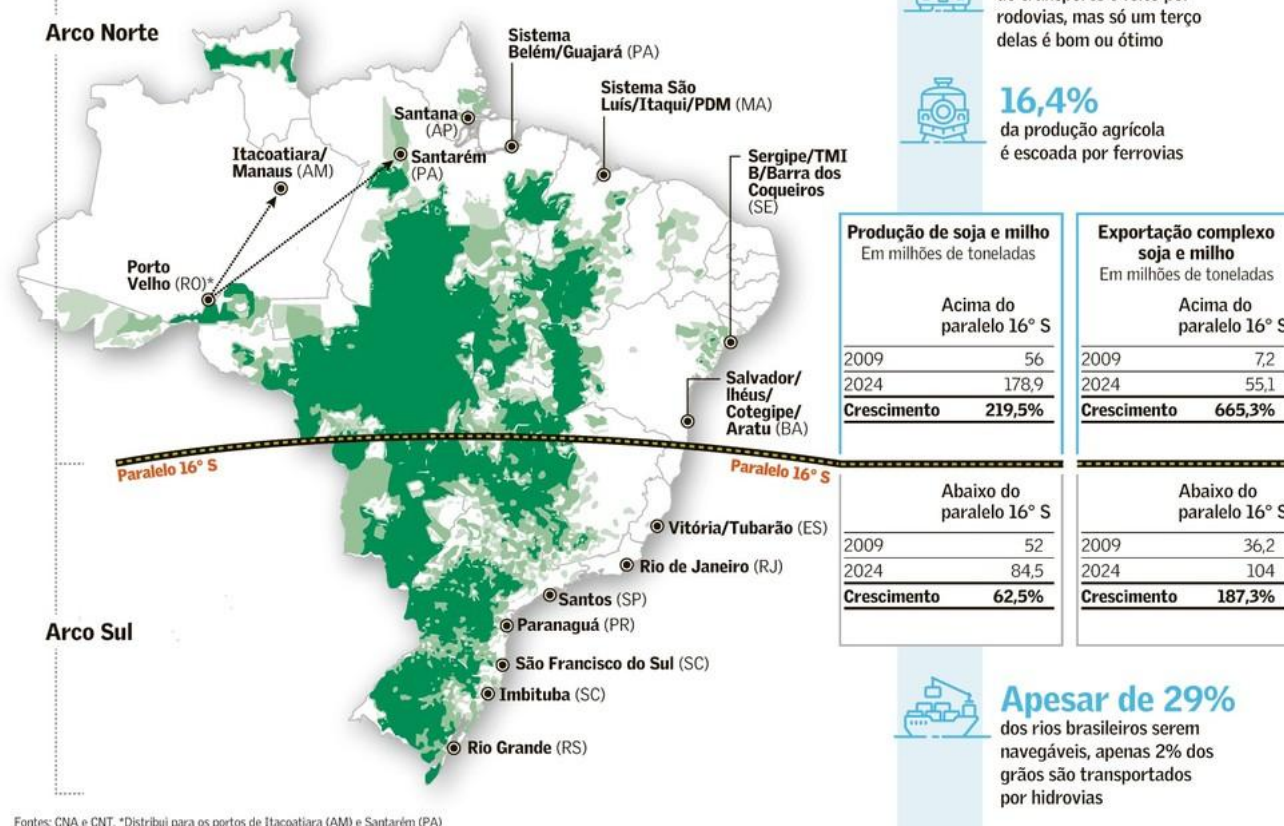


A LOGÍSTICA DO AGRONEGÓCIO

Saída por cima

Cresce a opção pelas exportações via Arco Norte

■ Produção de soja e milho



Fontes: CNA e CNT. *Distribui para os portos de Itacoatiara (AM) e Santarém (PA)

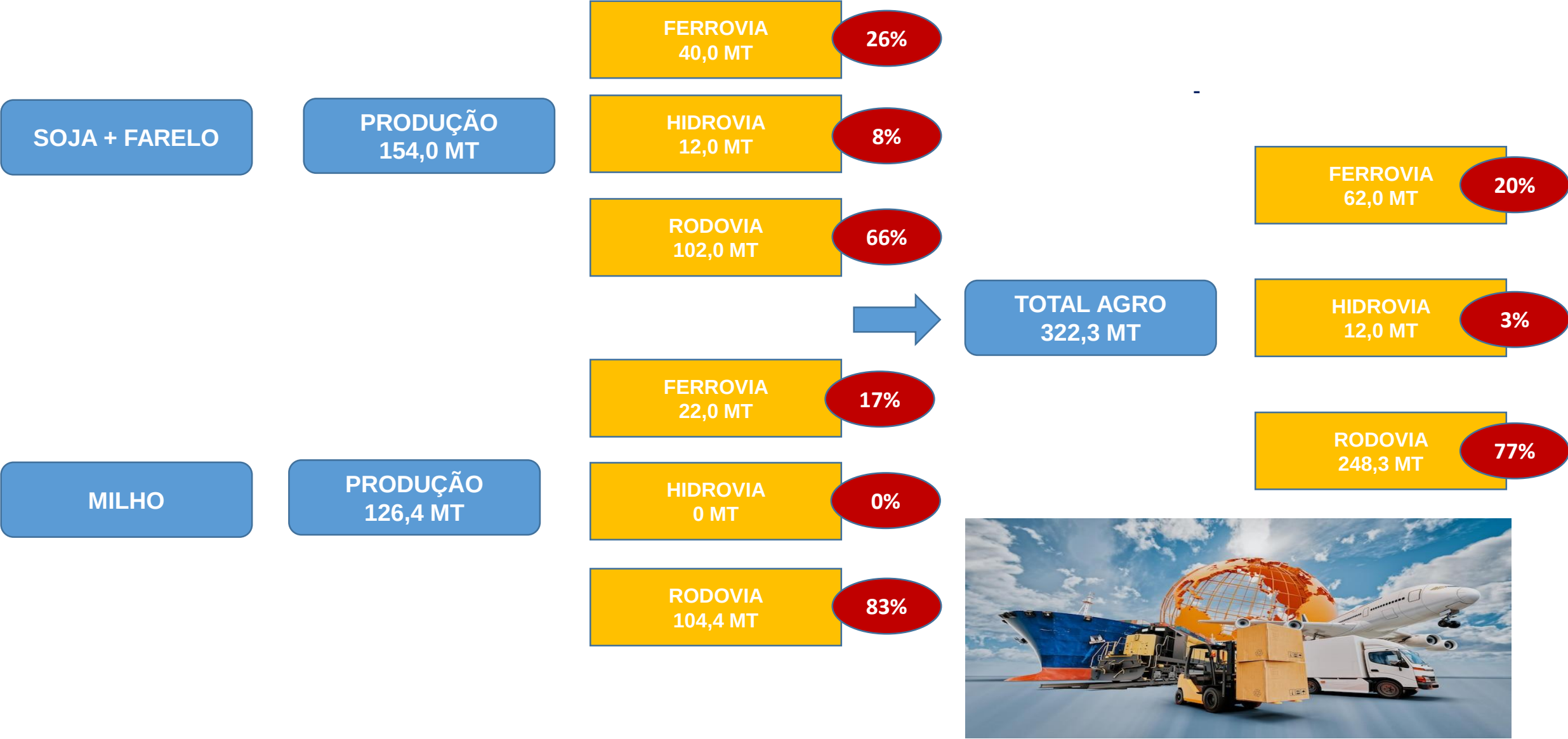
- . Aumento de capacidade portuária nos próximos 5 anos, de 60 para 100 MT.
- . Exportação de soja + milho (2024) ... 55 MT (35% do total)
- . Atingirá 50% até 2030
- . Importação de insumos agrícolas 9 MT (31% do total)
- . Logística do Arco Norte:
 - 61% por rodovias
 - 16% por ferrovia
 - 23% por hidroviás

Fonte: Associação dos Terminais Portuários e Estação de Transbordo de Carga da Bacia Amazonica – AMPORT (maio/2025)

DESAFIOS

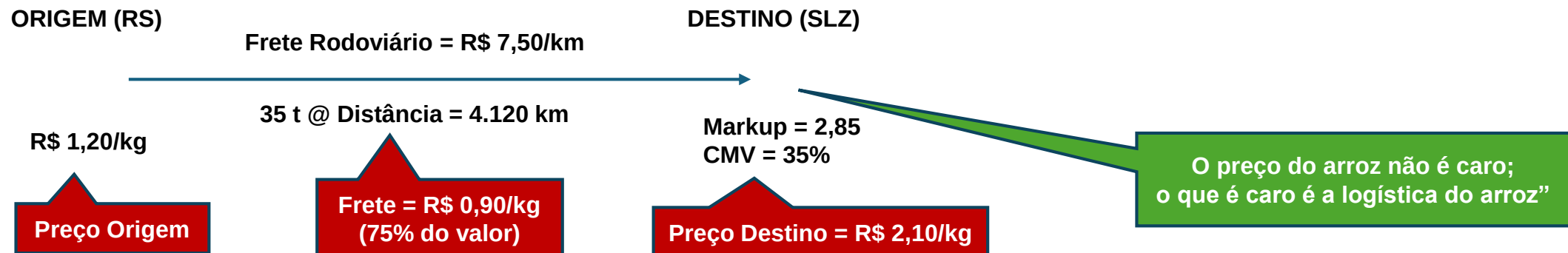
- . Aumento de oferta de infraestrutura logística
- . Organização espacial logística – cidade
- . Mitigação de impactos sociais – moradia, saneamento, segurança, educação, transporte urbano, ...

AGRONEGÍCIO – PERFIL DO TRANSPORTE - 2024



SETOR RODOVIÁRIO – PROPOSTAS PARA AUMENTO DE EFICIÊNCIA DO TRANSPORTE

- EXPANSÃO DE TRECHO PAVIMENTADO: hoje somente 12,5% do total de 1,7 M km
- MODELO DE CONCESSÃO PARA MANUTENÇÃO – redução dos trechos ruim/péssimo de



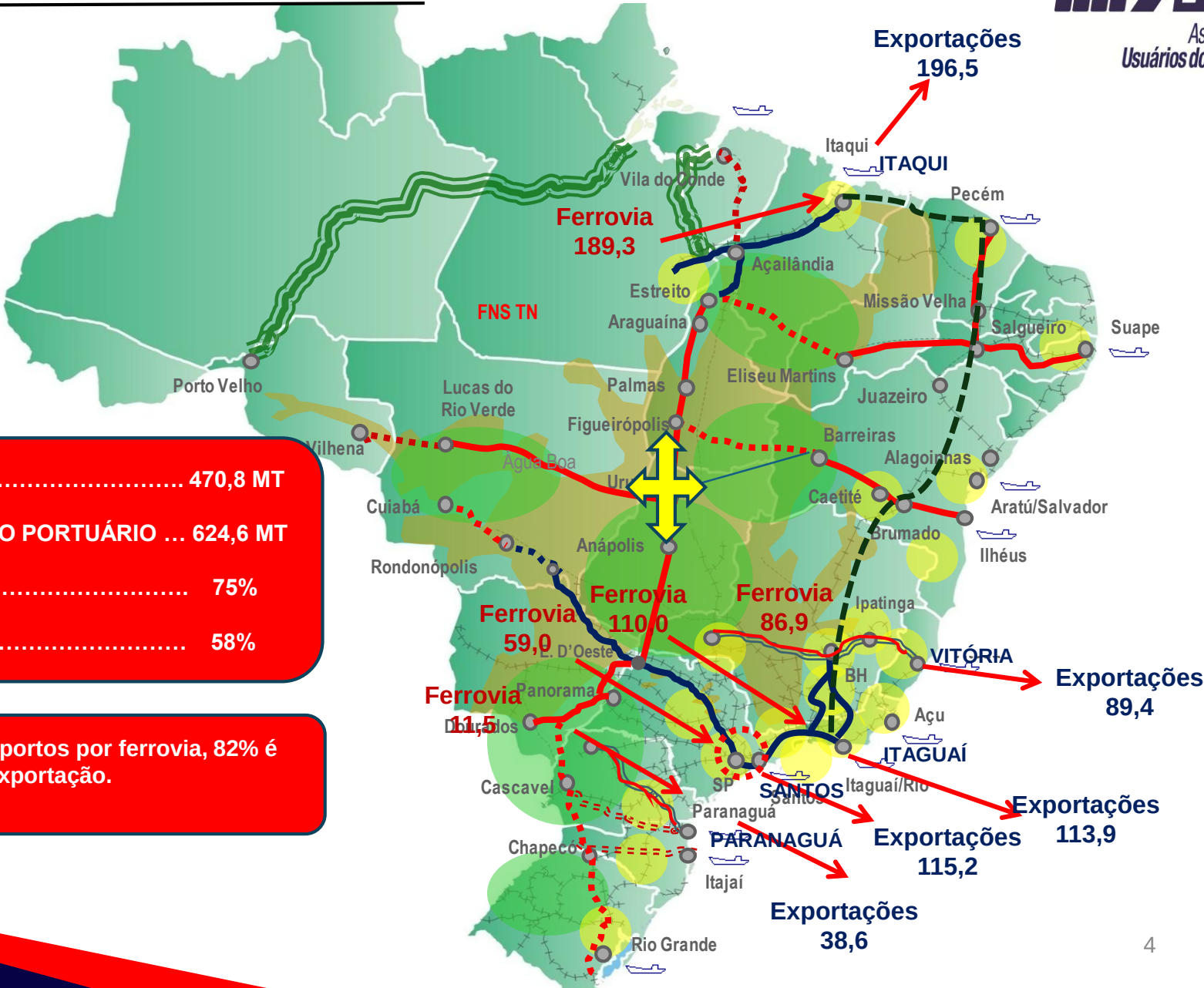
LEVANTAMENTO, IDENTIFICAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO POTENCIAL FERROVIÁRIO SUBUTILIZADO DO MERCADO DOMÉSTICO DE CARGAS – ACÓRDÃO nº 2000/2024, DE 25/09/2024

- Problemas na alocação de recursos não ligados apenas a disponibilidade financeira de recursos;
- Situação de abandono de boa parte da malha;
- Ausência de uma política que defina objetivos e metas para o setor;
- Indefinição de eixos prioritários de curto, médio e longo prazos;
- Falhas ou ausências de projetos e estudos de viabilidade;
- Ausência de metodologia de priorização de projetos;
- Insegurança jurídica e regulatória que criam barreiras para a participação do capital privado;
- Burocracia envolvida na emissão de licenças ambientais.

CONCLUSÕES

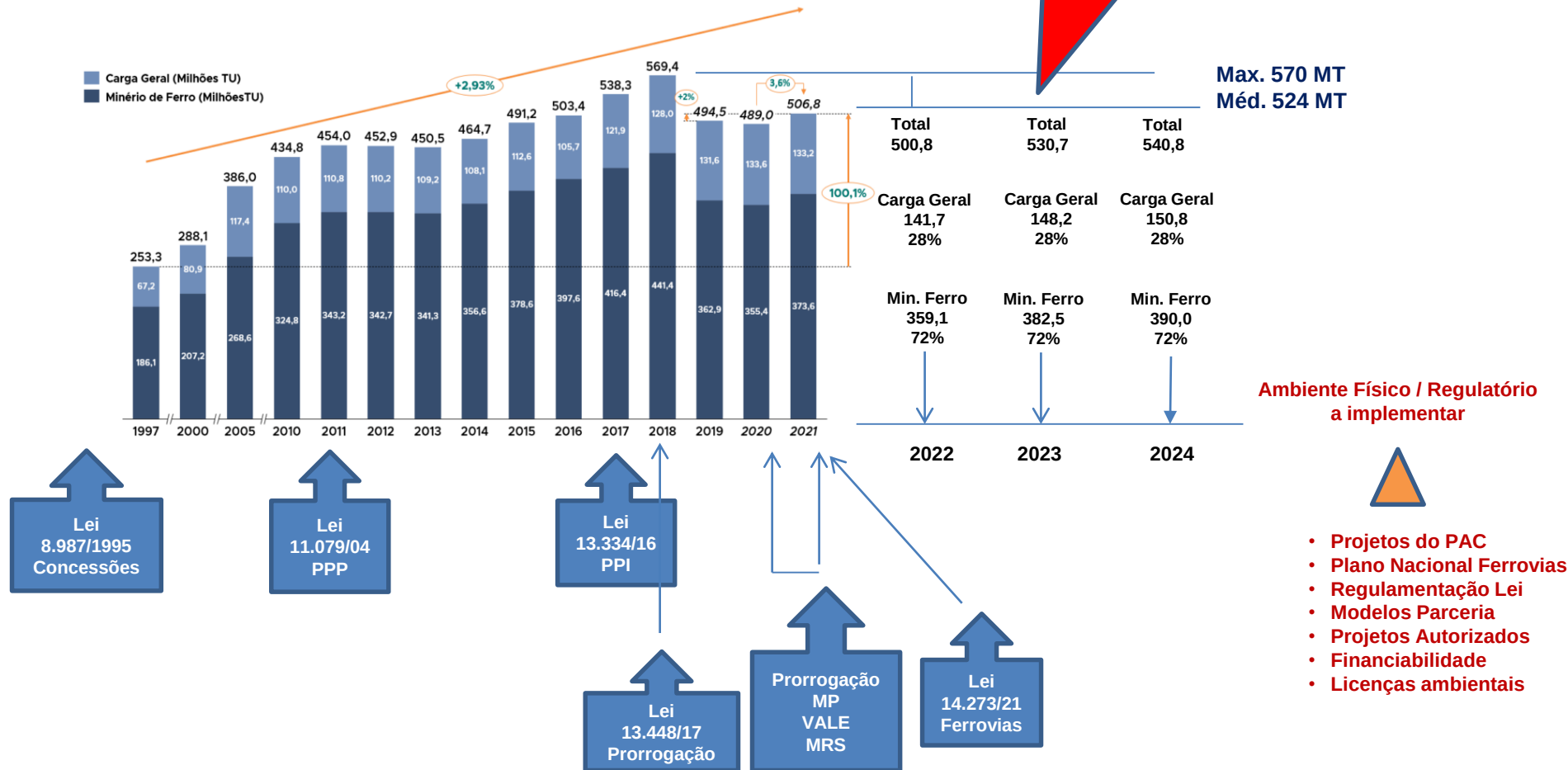
- EM DIREÇÃO AOS PORTOS 470,8 MT
- EXPORTAÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO ... 624,6 MT
- RELEVÂNCIA 75%
- DO TOTAL EXPORTADO 58%

. Do total da carga que chega aos portos por ferrovia, 82% é de minério de ferro que vai para Exportação.
. Ferrovia minero-exportadora.



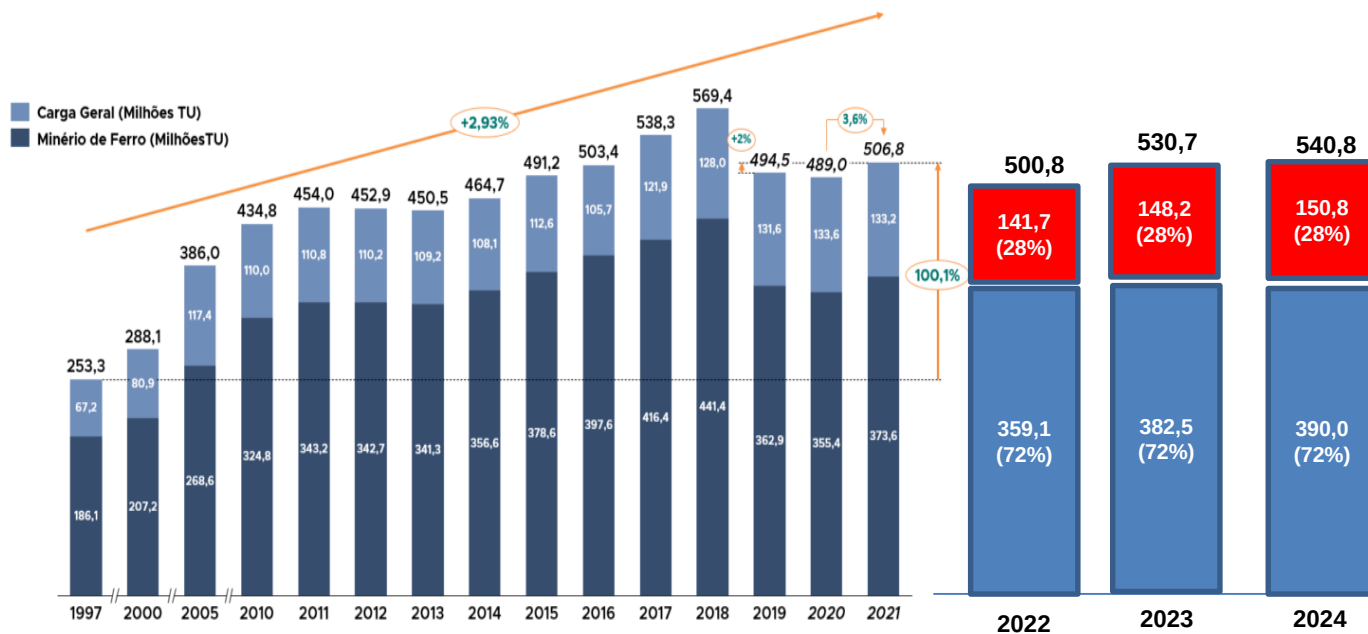
E O FUTURO?

SETOR FERROVIÁRIO EVOLUÇÃO REGULAÇÃO/PRORROGAÇÃO x TRANSPORTE INEFICIÊNCIA ESTRUTURAL



E O FUTURO?

NOVOS PROJETOS IMPACTOS NA OFERTA DE CAPACIDADE



FUTURO?

ATÉ 2030

APÓS 2030

INDEFINIÇÕES

RENOVAÇÃO FCA
RENOVAÇÃO MALHA SUL
LICITAÇÃO MALHA OESTE
TRECHOS OCIOSOS

IMPACTO ZERO

PROJETOS

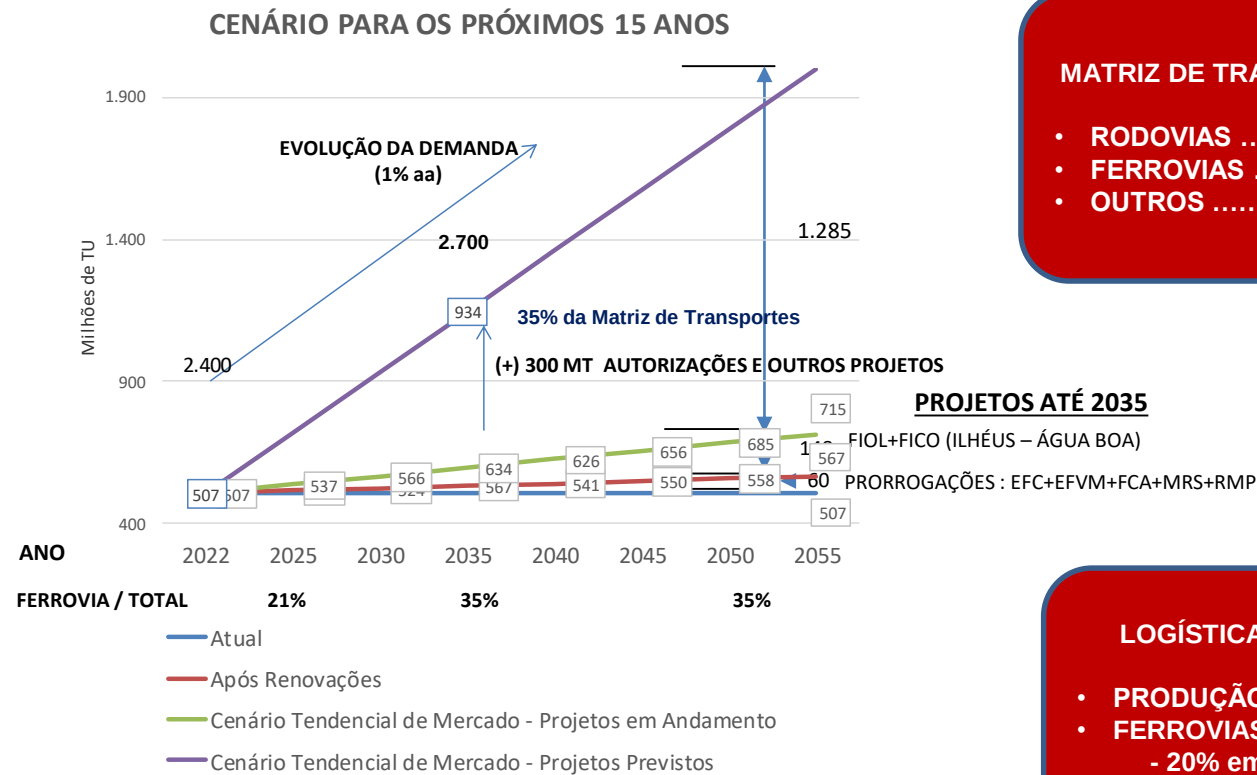
FICO-FIOL
FERROGRÃO
EF 118 RJ-VIX
AÇAILÂNDIA-VILA DO CONDE
SALGUEIRO-SUAPE

IMPACTO ?

Sem impactos até 2030
Indefinições quanto a FIO 1 e Porto Sul/BA
Dificuldades ambientais da Ferrogrão
Continuidade da EF 118
Viabilidade das Autorizações



SETOR FERROVIÁRIO BRASILEIRO – COMO VEMOS O FUTURO HOJE ?



MATRIZ DE TRANSPORTES (2035)

- **RODOVIAS** 70%
- **FERROVIAS** 20%
- **OUTROS** 10%

LOGÍSTICA DO AGRO (2035)

- **PRODUÇÃO** 400 MT (*)
- **FERROVIAS:**
 - 20% em 2024
 - 15% em 2035

(*) MAPA Projeções do Agronegócio
Brasil 2022/23 a 2032/33
Publicado em 2023

Fonte: Elaboração Própria

COMO CONSTRUIR O FUTURO DA INFRAESTRUTURA BRASILEIRA?

PERGUNTAS BÁSICAS A SEREM EQUACIONADAS

- **QUAIS OS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS?**
 - . Redução dos custos logísticos – Quanto? Prazo?
 - . Equilíbrio na Matriz de Transportes – Como? Prazo?
 - . Quais os projetos prioritários – Modelo de priorização?
- **QUAIS OS INCENTIVOS AO SETOR PRIVADO PARA INVESTIMENTOS?**
 - . Financeiros?
 - . Aportes públicos?
 - . Financiabilidade?
- **COMO SERÁ O MODELO DE PARCERIA PPP?**
 - . Fundo Garantidor?
- **QUAL A SEGURANÇA PARA A DISPONIBILIDADE PARA OS RECURSOS PÚBLICOS?**
 - . Recursos não contingenciáveis?
- **QUE AMBIENTE REGULATÓRIO É BÁSICO PARA VIABILIZAR A ESTRATÉGICA?**
 - . Identificação de fardo regulatório
 - . Regulamentação estruturante
- **QUAL O CRONOGRAMA DE IMPLANTAÇÃO DE CADA PROJETO?**
 - . Modelo de acompanhamento
- **QUAL O MODELO DE GOVERNANÇA PÚBLICA**
 - . Indicadores e metas
 - . Sistema de acompanhamento

AMBIENTE REGULATÓRIO – ANÁLISE SWOT

(ponto de vista dos usuários)

PONTOS FORTES

- . Ambiente com Marcos Regulatórios Adequados
 - Lei nº 8.987/95 (das Concessões)
 - Lei nº 10.233/01 (Criação das Agências)
 - Lei nº 14.273/21 (das Ferrovias)
- . Princípios e Diretrizes Setoriais claros e objetivos
- . Órgão Regulador com boa equipe técnica
- . Bons princípios regulatórios

PONTOS FRACOS

- . Desequilíbrio regulatório
 - Rodovias (completo) e Ferrovias (incompleto)
- . Regulação com baixa efetividade
- . Tempo excessivo para completar a regulação
- . Repetição de temas em sucessivas agendas regulatórias
- . Sem clareza nos objetivos regulatórios
- . Sem cultura da avaliação “ex-post”
- . Relação formal com os usuários deficiente “Comissão Tripartite”
- . Fiscalização sem resultados claros

AMBIENTE REGULATÓRIO

AMEAÇAS

- . Propostas do Congresso Nacional sobre a efetividade das ações das Agências:
 - PL 6621/16 e PEC 42/24.
- . Perda de autonomia
- . Aumento do controle externo
- . Perda de relevância
- . Menor representatividade setorial

OPORTUNIDADES

- . Potencializar os valores institucionais dos Órgãos Reguladores
- . Efetivar a harmonização dos interesses dos concessionários, dos usuários e do poder concedente
- . Criar um ambiente regulatório estável e de longo prazo
- . Transmitir segurança jurídica ao mercado

- Revogação do Decreto nº1832/1996 - Aprova o Regulamento dos Transportes Ferroviários.
 - Publicar novo Decreto com atualização de termos técnicos e ajustes regulatórios;
 - Aderência aos princípios da competição intramodal e de competitividade da economia como:
Art. 6º As Administrações Ferroviárias são obrigadas a operar em tráfego mútuo ou, no caso de sua impossibilidade, permitir o direito de passagem a outros operadores.
- Viabilizar o transportador independente (ATF) como agente competidor inibidor de preços e tarifas.
- Instituição do **livre acesso** nas vias ferroviárias atendendo ao princípio da integração e interoperabilidade modal
 - Mediante remuneração, vedados o tratamento discriminatório e a imposição de barreiras injustificadas;
 - Precificar a remuneração pela prestação eficiente dos serviços;
 - Divulgar da capacidade disponível pelo concessionário; e
 - Viabilizar o acesso de terceiros às suas instalações.
- Apoio ao **PL 4158/2024** (Sen. Weverton PDT/MA) - Responsabilização das concessionárias de ferrovias quanto à prestação de serviço e definição do âmbito de atuação das Comissões Tripartites.

- Concluir a regulamentação da **Lei das Ferrovias** (nº 14.273/2021): *normas infralegais*
 - Modelo de precificação do Direito de Passagem
 - Conceituação de Serviço Adequado
 - Instituição do ATF operando em regime de Direito de Passagem.
 - Implementação do Regulamento de Concessão Ferroviária
 - Implantação do regramento de interoperabilidade e integração da malha ferroviária.
- Apoio à **PEC 01/2021** - Acrescenta art. 175-A à Constituição Federal para determinar que pelo menos 70% dos recursos obtidos com outorgas onerosas de serviços e de infraestruturas de transportes sejam reinvestidos no próprio setor.
 - *Ação legislativa que viabiliza a política pública geração de fonte própria para viabilizar modelos de PPP em projetos de infraestrutura.*
- Propostas de ajustes na **Lei Geral de Concessões** (PL 7063/2017) – unifica e atualiza as normas sobre concessões, PPPs e fundos de investimento em infraestrutura. A proposta busca expandir essas modalidades para garantir o desenvolvimento da infraestrutura nacional, especialmente em um cenário de ajuste fiscal e redução dos investimentos públicos.
 - *Propostas da ANUT*

- DEBATER:

LEI GERAL DA LOGÍSTICA, com os Princípios de :

- . Integração e Interoperabilidade na Infraestrutura
- . Competição Intra e Intermodal
- . Prestação de Serviços Adequados
- . Respeito aos Direitos dos Usuários
- . Equilíbrio e harmonia no ambiente regulatório
- . Concorrência intermodal e intramodal como inibidor de preços abusivos e de práticas não competitivas.

LUTANDO POR UMA LOGÍSTICA EFICIENTE

OBRIGADO!

